



NOTA DE ESTUDIO

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS
DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

Cuestión 2 del orden del día: Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos
2.4: Aspectos de no discriminación

ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA DE LOS AEROPUERTOS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se analizan dos cuestiones relacionadas con el acceso a la infraestructura de los aeropuertos, a saber, la asignación de turnos y el acceso de la aviación internacional general y de negocios a los aeropuertos. En relación con la asignación de turnos, en esta nota se recuerda que los resultados de un estudio de la Secretaría y de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5, 2003) ya han proporcionado un amplio marco para políticas y orientaciones prácticas destinadas a los Estados. Con respecto al acceso de la aviación general y de negocios a los aeropuertos, en otro estudio de la Secretaría se hicieron recomendaciones con miras a salvaguardar los intereses de esta categoría de usuarios y asegurar su acceso a los aeropuertos. Con el objeto de poner en práctica las recomendaciones del segundo estudio a escala mundial, en esta nota se propone enmendar las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082).

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSCConf2000) recomendó que la OACI “lleve a cabo una labor adicional para elaborar orientación sobre los aspectos de procedimiento de la asignación de turnos” y “continúe vigilando la evolución de la gestión de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo y su interrelación”. Asimismo, recomendó que la OACI “emprenda un estudio sobre las medidas que pueden adoptarse para asegurar que la aviación general y de negocios pueda establecer, mantener y preferentemente ampliar su acceso a los aeropuertos, según convenga”.

1.2 En esta nota se presenta, en primer lugar, un breve resumen de la labor que ha realizado la OACI en materia de asignación de turnos desde la celebración de la ANSConf 2000 (se ruega tomar nota de que todo análisis técnico sobre los mecanismos de asignación de turnos está fuera del alcance de la Conferencia). Luego, se centra en el acceso de la aviación general y la aviación de negocios a los aeropuertos y examina el texto correspondiente comprendido en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082).

2. ANÁLISIS

2.1 Asignación de turnos

2.1.1 En 2001, la Secretaría publicó un estudio titulado *Consecuencias normativas de la asignación de turnos de salida y llegada de vuelos en los aeropuertos internacionales* (Circular 283). En el estudio se analiza la situación existente; las tendencias de los aeropuertos cuando la demanda de las líneas aéreas de utilización del aeropuerto excede su capacidad; el marco normativo en cuestión; y los medios utilizados por los gobiernos, los aeropuertos y las líneas aéreas para procurar atenuar o minimizar esa situación. Asimismo, se evalúan los mecanismos existentes y potenciales para afrontar una escasez crónica de capacidad aeroportuaria y se sugieren posibles mejoras y alternativas de los sistemas existentes.

2.1.2 La principal conclusión a la que se llegó en el estudio fue que al formular respuestas a las limitaciones de capacidad aeroportuaria y los problemas conexos, los Estados tendrán que tener en cuenta el marco jurídico que ofrece el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago, Doc 7300), los acuerdos de servicios aéreos, las reglas regionales y nacionales de asignación de turnos y los mecanismos voluntarios existentes para manejar una capacidad aeroportuaria insuficiente. Esas respuestas tendrán que adaptarse a la situación de cada aeropuerto y, por consiguiente, serán diferentes según el tipo de limitaciones y los medios adoptados para superarla.

2.1.3 En la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5, 2003) se analizó el problema del acceso a los mercados y las limitaciones de la capacidad de los aeropuertos y cuestiones conexas relativas a la asignación de turnos. En vista de que la capacidad de los transportistas aéreos de ejercer sus derechos de acceso a los mercados, otorgada en virtud de los acuerdos pertinentes de servicios aéreos, está estrechamente relacionada con la disponibilidad de turnos en el aeropuerto en cuestión, la Conferencia llegó a la conclusión de que "... se fuera receptivo al considerar la solicitud de tratamiento preferencial de aquellos Estados cuyos aeropuertos no tenían limitaciones respecto a los turnos pero cuyos transportistas aéreos no lograban obtener turnos en los aeropuertos con capacidad limitada, en cumplimiento de la legislación nacional y las obligaciones internacionales pertinentes". Asimismo, se concluyó que "todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y ser simple, factible y económicamente sostenible".

2.1.4 La Circular 283 y los resultados de la ATConf/5 proporcionan un amplio marco para políticas y orientaciones prácticas, que los Estados pueden utilizar a su discreción y de modo flexible.

2.2 Acceso de la aviación general y de negocios a los aeropuertos

2.2.1 Las limitaciones de capacidad en muchos aeropuertos, las restricciones en cuanto al ruido (incluyendo las prohibiciones de vuelos nocturnos que reducen las horas de operaciones en los aeropuertos), los derechos durante los períodos de mayor afluencia y la comercialización y privatización de los aeropuertos constituyen barreras que no permiten mantener, y menos aún, ampliar el acceso de la aviación general internacional y de negocios a muchos aeropuertos que prestan servicios a ciudades

principales. El aumento previsto en el tráfico, que a menudo no coincide con el correspondiente aumento en la capacidad aeroportuaria, probablemente conduzca a que los aeropuertos impongan más restricciones a la aviación general internacional y de negocios. Debido a que no se consideran usuarios “regulares” como es el caso de los transportistas aéreos, los aeropuertos podrían verse obligados a restringir sus operaciones para dar cabida a la creciente demanda de los transportistas aéreos que constituyen sus principales clientes, y a quienes está destinada la mayor parte de las inversiones de infraestructura.

2.2.2 Dichos problemas se identificaron en el estudio de la Secretaría titulado *Estudio sobre el acceso de la aviación general y de negocios a los aeropuertos (2005)*. A fin de salvaguardar los intereses de esta categoría de usuarios y asegurar su acceso a los aeropuertos, en el estudio se formulan recomendaciones a nivel mundial, de estado y de aeropuerto.

2.2.3 A nivel mundial, se propuso ampliar y reforzar los textos comprendidos en el párrafo 23 ix) para el caso de los aeropuertos y el correspondiente párrafo 41 viii) para los servicios de navegación aérea del Doc 9082 a fin de poner más énfasis en la importancia de esta categoría de usuarios y subrayar igualmente la necesidad de que todo método de asignación de costos que se aplique a este sector de la aviación sea compatible con las políticas de la OACI en materia de derechos. Asimismo, se recomendó que la OACI informara a los Estados sobre la importancia de incluir a la aviación general internacional, incluyendo a la aviación de negocios, y/o a sus organizaciones representativas, en el proceso de consulta y planificación al que se hace alusión en el Doc 9082 (véase la nota WP/6).

2.2.4 A nivel de Estado, el estudio recomendó que los Estados, en reconocimiento de la naturaleza distinta de la aviación general internacional y de negocios, y su contribución a la economía nacional, tratara de facilitar el acceso de esta categoría de usuarios a sus principales aeropuertos internacionales y, en caso de mucha congestión, a los aeropuertos aledaños.

2.2.5 A nivel de aeropuerto, se recomendó que los aeropuertos consideraran la utilización óptima o la construcción de pistas especializadas o de relevo, cuando fuese viable para satisfacer las necesidades de la aviación general internacional y de negocios. De modo similar, debería alentarse la utilización de áreas aeroportuarias especializadas, cuando fuese viable, para atender a este tipo particular de tráfico. Además, las entidades aeroportuarias que explotan varios aeropuertos en áreas metropolitanas deberían alentar el uso de aeropuertos de relevo para atender a esta categoría de usuarios. Las autoridades competentes en cuestión podrían considerar igualmente la utilización conjunta de aeropuertos militares.

3. CONCLUSIONES

3.1 Del análisis que antecede, puede concluirse lo siguiente:

- a) Los Estados deberían considerar aplicar a su juicio y de modo flexible, los resultados de los estudios de la OACI y sus orientaciones sobre asignación de turnos, y sobre el acceso de la aviación general internacional y de negocios a los aeropuertos; y
- b) La OACI debería enmendar los párrafos 23 y 41 del Doc 9082 para poner más énfasis en la importancia de la aviación general internacional, incluida la aviación de negocios, y recalcar igualmente la necesidad de que todo método de asignación de costos que se aplique a esta categoría de usuarios sea compatible con las políticas de la OACI en materia de derechos.

4. ENMIENDAS PROPUESTAS A LAS POLÍTICAS

4.1 De conformidad con la conclusión b) del párrafo 3.1, se propone enmendar los párrafos 23 ix) y 41 viii) del Doc 9082 como sigue:

Sistemas de imposición de derechos aeroportuarios

23. *El Consejo recomienda que los sistemas de imposición de derechos....*

- ix) *Los derechos aeroportuarios impuestos a la aviación civil internacional, incluida la aviación de negocios, deberían fijarse de manera razonable, teniendo en cuenta el costo de las instalaciones y servicios necesarios y utilizados, asignado adecuadamente, así como el objetivo de fomentar el desarrollo sano de la aviación civil internacional en su totalidad.*

Sistemas de imposición de derechos por servicios de navegación aérea

41. *El Consejo recomienda que los Estados se aseguren de que los sistemas utilizados para la imposición de derechos....*

- xiii) *Los derechos impuestos a la aviación general internacional, incluida la aviación de negocios, deberían fijarse de manera razonable, teniendo en cuenta el costo de las instalaciones y servicios necesarios y utilizados, asignado adecuadamente, así como el objetivo de fomentar el desarrollo sano de la aviación civil internacional en su totalidad.*

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la Conferencia a que:

- a) examine y adopte las conclusiones que figuran en el párrafo 3.1; y
- b) examine y respalde las enmiendas propuestas al Doc 9082, que figuran en el párrafo 4.1.