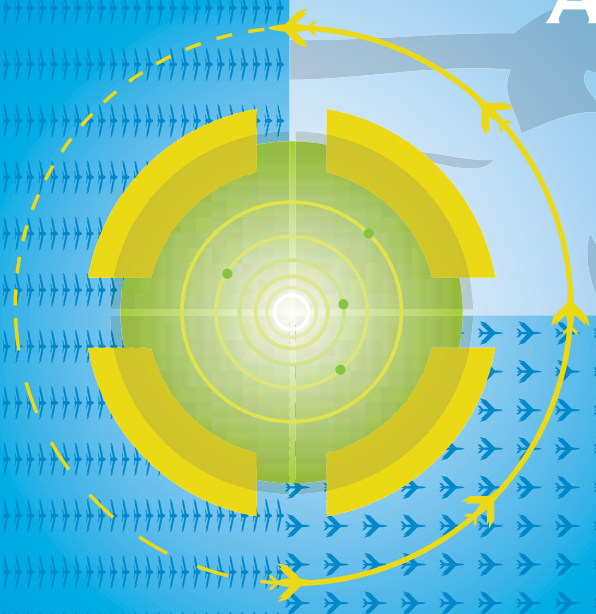
ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

EL TRANSPORTE AÉREO Y EL AGCS



DOCUMENTACIÓN PARA EL PRIMER EXAMEN DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL MARCO DEL ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS (AGCS)

1995-2000



Publicaciones de la OMC
Organización Mundial del Comercio
154, rue de Lausanne
CH-1211 Ginebra 21
Teléfono: (41 22) 739 52 08
Fax: (41 22) 739 54 58
Email: publications@wto.org

© Organización Mundial del Comercio 2006

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

EL TRANSPORTE AÉREO Y EL AGCS

DOCUMENTACIÓN PARA EL PRIMER EXAMEN DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL MARCO DEL ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS (AGCS)

1995-2000

Como parte de los preparativos del segundo de los exámenes de los servicios de transporte aéreo prescritos en el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS, la Secretaría ha recopilado en el presente folleto la documentación elaborada en 2000-2001 para el primer examen. Ha reunido los documentos S/C/W/163 y sus seis adiciones en un solo documento con un índice común y una paginación única para facilitar las consultas de los Miembros de la información contenida en la documentación elaborada para el primer examen.

ÍNDICE

LISTA DE CUADROS Y GRÁFICOS x

INTRODUCCIÓN GENERAL 1

PRIMERA PARTE 1

I. REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES 3

1. Evolución económica 3

2. Evolución normativa 7

II. SERVICIOS DE RESERVA INFORMATIZADOS (SRI) 11

A. SRI CLÁSICOS 11

1. Evolución económica de los SRI clásicos 11

(i) Concentración 16

(ii) Expansión fomentada por la extensión geográfica y por la creciente oposición a tarifas tipo 16

(iii) Extensión hacia otros sectores de esparcimiento y viajes 18

(iv) Ofertas públicas de valores iniciales y desaparición del vínculo con las empresas de transporte matrices 18

(v) Erosión de la función predominante del proveedor tradicional de SRI en la emisión de billetes de transporte aéreo y la subsecuente diversificación en otras actividades realizadas por medios electrónicos en relación con los viajes 19

2. Evolución de la situación normativa en el caso de los SRI clásicos 19

B. NUEVAS FORMAS DE SRI 20

1. Breve historia de la distribución de viajes en línea 21

2. Análisis de los principales tipos de proveedores de reservas en línea 22

(i) Agencias virtuales de viajes 23

(ii) Sitios Web de líneas aéreas 24

(iii) Sitios Web de alianzas 26

(iv) Portales para varias líneas aéreas 27

(v) Otros tipos de proveedores 29

III. VENTA Y COMERCIALIZACIÓN 30

IV. FRANQUICIAS 31

V. SERVICIOS AUXILIARES PARA TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE PRESTADOS EN EL CONTEXTO DE TRANSPORTE AÉREO (transitarios y almacenamiento) 37

VI. SERVICIOS DE ARRENDAMIENTO O ALQUILER SIN OPERARIOS 40
A. DEFINICIÓN Y EVALUACIÓN 40
B. EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO 43
C. EL ARRENDAMIENTO CON FINES OPERATIVOS 45
ANEXO – Reglamento JAR-OPS 1.165 sobre el arrendamiento de aeronaves 48

VII. SERVICIOS DE COMIDAS 50
1. Evolución económica 50
2. Evolución de la actividad regulatoria 51

SEGUNDA PARTE 53
INTRODUCCIÓN 53

I. ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE 55

II. SERVICIOS DE ESCALA 56
1. Introducción 56
2. Definición 57
(a) Sectores del mercado 58
(b) Sectores de explotación 58
(c) Categorías subsectoriales 59
3. Alcance y vínculos con la CPC provisional de las Naciones Unidas 59
4. Reglamentación y liberalización 61
5. Evolución económica. Competencia con terceros. Consolidación industrial 66
ANEXO – Directiva del Consejo de la Unión Europea. Lista de los servicios de asistencia en tierra 80

III. SERVICIOS AEROPORTUARIOS 81
A. SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y SUS PROVEEDORES 81
1. Introducción: problemas de definición y clasificación 81
2. Evolución económica y normativa 91
(a) Tráfico 91
(b) Situación financiera 94
(c) Un cambio importante en relación con la propiedad de los aeropuertos 97
(i) Tendencias mundiales en relación con la propiedad de los aeropuertos 97
(ii) Aspectos del desarrollo de la comercialización de los servicios aeroportuarios 100
(iii) Creciente importancia de las actividades de los proveedores de servicios comerciales en los aeropuertos 102
(d) Repercusión creciente de la política de competencia en el sistema de redes radiales y en las alianzas 102

(e) Repercusión creciente de las limitaciones ambientales en un contexto de congestión mundial 103
(f) Otros importantes cambios comerciales 104
(i) Agrupaciones y alianzas de aeropuertos 104
(ii) Generalización del sistema de redes radiales y aparición de centros secundarios 104
(iii) Aparición de aeropuertos de bajo precio 105
(iv) Nuevas limitaciones y oportunidades en el diseño de aeropuertos 106
B. UN SISTEMA INTERNACIONAL DE FACTURACIÓN SOMETIDO A TENSIONES CRECIENTES 106
1. El sistema de facturación acordado a escala internacional 106
(a) Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional 106
(b) Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos 108
2. Un sistema sometido a tensiones 110
ANEXO I – Contratos y operaciones de gestión de aeropuertos, 1993 -2000 113
ANEXO II – Declaración del consejo sobre derechos aeroportuarios 121

IV. LOS DEMÁS SERVICIOS AUXILIARES 128

TERCERA PARTE 129
INTRODUCCIÓN 129

I. SERVICIOS DE CONTROL DEL TRÁFICO AÉREO, INCLUIDOS LOS SISTEMAS DE FACTURACIÓN 131
A. SERVICIOS AERONÁUTICOS Y PROVEEDORES DE SERVICIOS AERONÁUTICOS 131
1. Definición y clasificación 131
2. Características principales 137
(a) Una gran disparidad orgánica 137
(i) Monopolios naturales agrupados y separados 137
(ii) Coexistencia de proveedores públicos y privados 138
(iii) Coexistencia de proveedores nacionales (públicos o privados) con organizaciones intergubernamentales internacionales y, en ocasiones, superposición de ambos 138
(b) Naturaleza dual y compleja de las actividades 139
(c) Un sistema de fijación de derechos complejo 140
(ii) Los distintos sistemas de percepción 140
(iii) La naturaleza de los derechos es un problema que carece de importancia en el contexto normativo actual, y por lo tanto está sujeta a interpretaciones dispares 140
3. Evolución económica y normativa reciente: los retrasos y la congestión como fuerzas impulsoras de la reforma institucional y las innovaciones tecnológicas 143
(a) Un número creciente de movimientos de aeronaves 143

(b) Un debate europeo centrado en la unificación del espacio aéreo 144
(c) Un debate incipiente en los Estados Unidos 147
(d) Una mejor situación financiera confrontada a nuevos retos 148
(e) Un cambio leve pero significativo en las estructuras institucionales debido en gran medida a factores financieros 150
B. UN SISTEMA DE FACTURACIÓN CONVENIDO A ESCALA INTERNACIONAL SOMETIDO A TENSIONES 155
1. Un sistema de facturación convenido a escala internacional 155
(a) Artículo 15 del Convenio de Chicago 155
(b) Declaración del Consejo de la OACI a los Estados contratantes sobre derechos por servicios de navegación aérea 156
2. El debate de la Conferencia de Montreal sobre servicios de navegación aérea 158
ANEXO – Declaración del consejo sobre derechos por servicios de navegación aérea 160

II. SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL Y TRABAJOS AÉREOS 166
1. Introducción 166
2. Definiciones y regímenes 166
3. Reglamentación 169
4. Aviación de negocios/de empresa (incluida la propiedad fraccionaria) 170
5. Posibles vinculaciones de clasificación con la CPC de las Naciones Unidas (aviación general/trabajos aéreos) 171
6. Aspectos económicos 173
(a) La aviación de negocios en los Estados Unidos 173
(b) La aviación de negocios en Europa 175
7. Conclusión 175

III. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL 176
A. EVOLUCIÓN ECONÓMICA 176
1. Tráfico y tendencias financieras 176
(a) Tendencias mundiales 176
(b) Aspectos de desarrollo 181
(i) África 181
(ii) América Latina y el Caribe 181
(iii) Oriente Medio 183
(iv) Asia y el Pacífico 183
2. Empleo 184
B. EVOLUCIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN 184
1. Privatización 184
2. Liberalización bilateral e integración regional 186

CUARTA PARTE 203

INTRODUCCIÓN 203

A. INTRODUCCIÓN 205

B. LIBERTADES DEL AIRE 205

1. Libertades operacionales: primera y segunda libertades 206

2. Derechos de tráfico 214

(a) Introducción: La génesis de los derechos de tráfico 214

(b) Tercera y cuartas libertades 215

(c) Quinta libertad 216

(d) La llamada «sexta libertad» 217

(e) La llamada «séptima libertad» 218

(f) La llamada «octava libertad» 219

(g) La llamada «novena libertad» 220

C. PANORAMA GENERAL DE LOS ACUERDOS BILATERALES 220

D. DESIGNACIÓN 231

1. Introducción 231

2. La designación como parte de los derechos de explotación 231

3. Evolución de la reglamentación 232

E. TARIFAS 236

1. Definición de tarifas 237

2. Establecimiento de las tarifas 237

3. Tipos y características de las tarifas 238

(a) Tipos principales de tarifas 238

(b) Tarifas de carga 238

(c) Tarifas chárter 238

(d) La coordinación de tarifas de la IATA 238

(e) Liberalización de las tarifas 240

F. CAPACIDAD 241

G. CONCLUSIÓN 241

QUINTA PARTE 243

INTRODUCCIÓN 243

1. Introducción 245

I. PROPIEDAD TRANSNACIONAL 246

A. ASPECTOS ECONÓMICOS 246

B. ASPECTOS NORMATIVOS 247

1. **Regulación nacional de la propiedad extranjera y disposiciones sobre designación** 247
2. **Evolución reciente en materia de regulación** 247

II. COOPERACIÓN COMERCIAL BILATERAL («UNO A UNO») 250
A. ASPECTOS ECONÓMICOS: UN FENÓMENO CRECIENTE 250
B. ASPECTOS NORMATIVOS DE LOS REGÍMENES DE CÓDIGOS COMPARTIDOS 252
1. **Ventajas y desventajas** 252
2. **Principales aspectos de la regulación de los códigos compartidos** 253
(a) Cuestiones relativas a los derechos de tráfico y de acceso a los mercados 253
Derechos fundamentales de ruta 253
Derechos especiales de códigos compartidos 253
Los terceros ante los códigos compartidos 254
(b) Cuestiones de competencia 254

III. ALIANZAS MUNDIALES 255
A. ASPECTOS ECONÓMICOS 255
B. ASPECTOS NORMATIVOS 255

IV. OTRAS FORMAS DE COOPERACIÓN 256
ANEXO 257

SEXTA PARTE 277
INTRODUCCIÓN 277
1. **Introducción** 279
2. **Definición de turno** 279
3. **Sistema multilateral de conferencias de coordinación de horarios de la IATA** 280
4. **Acceso al mercado internacional** 282
5. **Unión Europea** 282
6. **Estados Unidos** 284

SÉPTIMA PARTE 287
INTRODUCCIÓN 287

I. SERVICIOS REGULARES DE PASAJEROS 289
A. DEFINICIÓN 289
B. EVOLUCIÓN ECONÓMICA 289

II. SERVICIOS NO REGULARES DE PASAJEROS 296
A. CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS AÉREOS NO REGULARES 296

B. EVOLUCIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR 296

C. EVOLUCIÓN NORMATIVA 296

III. SERVICIOS DE CARGA 298

A. ESTRUCTURA ECONÓMICA Y HECHOS DE IMPORTANCIA 299

B. ESTRUCTURA NORMATIVA Y HECHOS DE IMPORTANCIA 304

1. Rutas 304

2. Designación 304

3. Capacidad 305

4. Tarifas 305

5. Otros elementos de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos que repercuten en el sector de la carga 306

(a) Cambio de capacidad operacional 306

(b) Servicios no regulares de carga 306

(c) Propiedad 306

(d) Turnos de despegue y aterrizaje 306

(e) Prácticas fraudulentas en materia de tarifas 307

(f) Política de competencia 307

(g) Liberalización del sector de la carga (nacional e internacional) 307

(i) Estados Unidos 307

(ii) Unión Europea (UE) 308

(iii) Política de cielos abiertos para la carga aérea 309

IV. SERVICIOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL 316

1. Servicios de transporte multimodal para la carga aérea 316

(a) Transporte por aire y carretera 316

(b) Transporte por aire y mar 316

(c) Observaciones generales 316

2. Servicios multimodales para el tráfico de pasajeros 317

LISTA DE CUADROS Y GRÁFICOS

PRIMERA PARTE

CUADRO 1
Proporción de los gastos de explotación de las líneas aéreas correspondiente a los costos de mantenimiento y reparación 3

CUADRO 2
Principales empresas MRR 5

FIGURA 1 11

CUADRO 3
La información contenida en el cuadro 1 (páginas 9 y 10) del documento S/C/W/59, puede actualizarse y completarse con los datos del siguiente cuadro 3 12

CUADRO 4
En el cuadro 4 se da una idea de la difusión extensión geográfica progresiva de los SRI 16

DIAGRAMA 1
Mercado internacional de SRI 17

DIAGRAMA 2
Participación de las agencias de viajes en los mercados SRI mundiales 17

CUADRO 5 22

CUADRO 6 23

CUADRO 7 27

FIGURA 2 29

CUADRO 8
Representación geográfica de todas las líneas aéreas regionales, comprendidas las operaciones con franquicia 33

CUADRO 9
Representación geográfica de todas las líneas aéreas regionales, comprendidas las empresas con franquicia 33

CUADRO 10
Las 20 aerolíneas regionales más importantes en función del número de pasajeros (1994) 33

CUADRO 11
Las 20 líneas aéreas regionales más importantes en función del número de pasajeros (1999) 34

CUADRO 12
Líneas aéreas con franquicia que figuran entre las 100 principales líneas aéreas regionales 34

ORGANIGRAMA
Alianzas mundiales y línea aéreas regionales con franquicia 35

CUADRO 13
Agentes expedidores mundiales/Empresas de logística - 1999 39

CUADRO 14 41

CUADRO 15
Aeronaves a reacción arrendadas por líneas aéreas que prestan servicios regulares internacionales - 1989 y 1998 41

CUADRO 16
Líneas aéreas de países en desarrollo con aeronaves arrendadas que prestan servicios regulares internacionales - 1989 y 1998 42

CUADRO 17 43

CUADRO 18
Los 40 arrendadores principales, por el valor de sus flotas - 1999 44

CUADRO 19
Empleo de aeronaves arrendadas con tripulación en servicios regulares internacionales - 1997 45

CUADRO 20
Consolidación del mercado mundial 50

CUADRO 21
Principales empresas del sector en el mundo - Empleados - Difusión geográfica 51

SEGUNDA PARTE

CUADRO 1
Posible relación entre el abastecimiento de combustible y la CPC provisional de las Naciones Unidas 55

CUADRO 2
Posibles vínculos de clasificación entre los servicios de escala y la CPC de las Naciones Unidas 60

CUADRO 3
Marco institucional tradicional de la reglamentación aeroportuaria 61

CUADRO 4
Organización de los servicios de escala europeos, 1993 63

CUADRO 5
Organización de los servicios de escala europeos, 2000 64

CUADRO 6
Empresas independientes de servicios de escala en 1993 66

CUADRO 7
Empresas mundiales independientes de servicios de escala en 2000 67

CUADRO 8
Empresas de servicios de escala por cuenta ajena en 2000 69

CUADRO 9
Monopolios y operadores independientes extranjeros en 2000 76

CUADRO 10
Porcentaje medio de proveedores de servicios por cuenta ajena extranjeros en 2000 77

CUADRO 11
Concentración del mercado mundial desde 1999 78

CUADRO 12
Clasificación de servicios aeroportuarios en función de los ingresos y costos 83

CUADRO 13
Servicios aeroportuarios clasificados según sus instalaciones 87

GRÁFICO 1
Contribución de las diferentes actividades a los ingresos de tres sistemas aeroportuarios 89

CUADRO 14
Ingresos por origen en 1997 90

CUADRO 15
Ingresos no aeronáuticos por origen 90

CUADRO 16
Tráfico: datos agregados 91

CUADRO 17
Tráfico regular y no regular en los mayores aeropuertos del mundo, 1993 y 1999 92

CUADRO 18
Jerarquización financiera de los grupos aeroportuarios - Resultados financieros de los aeropuertos, 1998/99 94

CUADRO 19
Resultados financieros por región, 1997/1998 96

CUADRO 20
Crecimiento del tráfico total de pasajeros (tasas anuales) previsto por el ACI - 1997 97

CUADRO 21
Mercancías aéreas: previsión de las tasas anuales de crecimientoen toneladas por región (1997-2010) 97

CUADRO 22
Propiedad y explotación de aeropuertos - 1999 98

CUADRO 23
Áreas o servicios fundamentales propiedad del sector privado o explotados por él - 1999 99

CUADRO 24
Inversiones totales en proyectos aeroportuarios con participación privada en países en desarrollo, por tipo de proyecto, 1990-98 100

CUADRO 25
Inversiones totales en proyectos aeroportuarios con participación privada en países en desarrollo, por segmento, 1990-98 101

CUADRO 26
Inversiones totales en proyectos aeroportuarios con participación privada en países en desarrollo, por región, 1990-98 101

CUADRO 27
Proceso simplificado para el viaje de pasajeros 105

CUADRO 28
Derechos de aterrizaje y conexos, 1993-1998 106

TERCERA PARTE

CUADRO 1
Servicios de navegación aérea - Clasificación de la OACI 132

CUADRO 2
Prestación de otros servicios de navegación aérea por el proveedor de ATS 138

CUADRO 3
Principales determinantes que se aplican en la fijación de derechos 141

CUADRO 4
Pronósticos de la OACI sobre movimientos de aeronaves por principales grupos de rutas de tráfico internacional
(Porcentaje de aumento anual - Año base: 1996) 143

CUADRO 5
Proporción de vuelos europeos retrasados durante más de 15 minutos 144

CUADRO 6
Fuentes primarias de financiación de los servicios de navegación aérea (ANS) en 71 Estados 1999 149

CUADRO 7
Propiedad y explotación de los servicios de navegación aérea 150

CUADRO 8
Características de los principales proveedores de servicios de navegación aérea comercial 151

CUADRO 9
Derechos por el uso de instalaciones en ruta (1993-1998) 155

CUADRO 10
Órganos normativos y reglamentación de la aviación general y los trabajos aéreos - 1999 169

CUADRO 11
Posibles vinculaciones de clasificación con la CPC de las Naciones Unidas 172

CUADRO 12
Aviación general/trabajos aéreos: cifras sectoriales 173

CUADRO 13
1999 - Operadores y aeronaves de aviación de negocios 173

CUADRO 14
Aeronaves de aviación general en activo: horas totales de vuelo, por tipo de utilización, en los Estados Unidos (1993-1996)
(Miles de horas) 174

CUADRO 15
Total mundial del tráfico comercial, internacional y nacional
(Servicios regulares de compañías aéreas de los Estados contratantes de la OACI: 1993-1999) 177

CUADRO 16
Tráfico comercial internacional en el mundo
(Servicios regulares de las compañías aéreas de los Estados contratantes de la OACI: 1993-1999) 178

CUADRO 17
Resultados de explotación y netos
(Compañías aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI. 1993-1999) 179

CUADRO 18
Distribución de ingresos y gastos de explotación entre 1993 y 1998
(Compañías aéreas regulares de Estados contratantes de la OACI, conjunto de los servicios nacionales e internacionales) 180

CUADRO 19
Distribución regional del tráfico regular - 1993 a 1999 182

CUADRO 20
Empleo en las compañías aéreas 1987-1999 185

CUADRO 21
Evolución de la privatización de las compañías aéreas por región, de 1985 a 2000 185

CUADRO 22
Principios fundamentales de los «cielos abiertos» 187

CUADRO 23
Acuerdos de cielos abiertos 187

CUADRO 24
Lista de países que han suscrito acuerdos bilaterales al 12 de septiembre de 2000 190

CUADRO 25
Disposiciones seleccionadas de los acuerdos y arreglos regionales sobre los servicios de transporte aéreo 195

CUADRO 26
Sinopsis de los tres paquetes europeos sobre servicios de transporte aéreo 200

CUARTA PARTE

GRÁFICO 1
Derechos sobre libertades del aire en los acuerdos sobre servicios aéreos 206

CUADRO A1
Lista de miembros del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1994
(Situación al 4 de octubre de 2000) 208

CUADRO 1
Comparación entre las disposiciones del IASTA, el GATT y el AGCS 211

CUADRO 2
Acceso a la entrada/salida, por ruta 215

CUADRO 3
Acuerdos regionales con derechos de tercera y cuarta libertad 216

CUADRO 4
Número y porcentaje de acuerdos por los que se otorgan derechos de quinta libertad entre los acuerdos bilaterales depositados en la OACI desde 1993 a 1999 216

CUADRO 5
Acuerdos regionales con derechos de quinta libertad 217

CUADRO 6
Acuerdos regionales con derechos de sexta libertad 219

CUADRO A2
Resúmenes de las disposiciones contenidas en los acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo 221

CUADRO A3
Liberalización en la Unión Europea: Establecimiento de una Zona común de aviación 230

CUADRO 7
Criterios de designación en los acuerdos bilaterales (1993-1999) 233

CUADRO 8
Disposiciones sobre propiedad y control de líneas aéreas extranjeras que funcionan en el país que informa 234

CUADRO 9
Acuerdos regionales que contienen disposiciones relativas a «comunidad de intereses» 236

GRÁFICO 2
Estructura de las Conferencias de la IATA 239

CUADRO 12
Reseña de los artículos sobre tarifas en los acuerdos bilaterales 240

QUINTA PARTE

CUADRO 1
Propiedad transnacional, por region 246

GRÁFICO 1
Examen de las alianzas 2000 (por fecha de signatura) 250

CUADRO 2
Tipos de acuerdos cooperativos entre las líneas aéreas 251

CUADRO 3
Tránsito por tipo de transportista 255

CUADRO 4
Principales plataformas de compra de empresa a empresa (B2B) 256

CUADRO A1
Inversiones transnacionales, empresas conjuntas, filiales de propiedad absoluta y privatizaciones en el sector del transporte aéreo comercial entre 1993 y 1999 257

CUADRO A2
Limitaciones a la propiedad de extranjeros (al 1º de octubre de 2000) 261

CUADRO A3
Normas nacionales sobre la propiedad y el control en un determinado número de países 263

CUADRO A4 (a)
Acuerdos comerciales de las líneas aéreas concertados o reformados en 2000 268

CUADRO A4 (b)
Tabulación resumida de los acuerdos comerciales de las líneas aéreas concertados y reformados en 2000 271

CUADRO A5
Características principales de las cinco alianzas mundiales 272

CUADRO A6
Principales grupos no alineados 275

SEXTA PARTE

GRÁFICO 1
Aeropuertos coordinados mediante procedimientos de coordinación de horarios, por grado de coordinación 281

GRÁFICO 2
Aeropuertos coordinados mediante procedimientos de coordinación de horarios, por regiones 282

SÉPTIMA PARTE

CUADRO 1
Pronósticos de la OACI para el tráfico regular de pasajeros 290

CUADRO 2
Estadísticas por regiones de las 200 líneas aéreas principales 1998-1999 290

GRÁFICO 1
Coeficiente de carga de pasajeros – Servicios Regulares Internacionales de la IATA 291

GRÁFICO 2
Transportistas de Asia/Pacífico: Movimiento medio en 4 meses 291

GRÁFICO 3
Transportistas de América del Norte: Movimiento medio en 4 meses 292

GRÁFICO 4
Transportistas de Europa: Movimiento medio en 4 meses 292

CUADRO 3
Las 50 líneas aéreas más importantes por tráfico de pasajeros (1999) 293

CUADRO 4
Industria europea de chárter y viajes (2000) 297

GRÁFICO 5
Movimiento mundial de carga
(En miles de millones de RTK, 1996) 298

GRÁFICO 6
Servicios de carga aérea 299

CUADRO 5 300
Principales transportistas internacionales de carga aérea
(Toneladas-kilómetro en servicios regulares internacionales, 1996) 300

GRÁFICO 7
Mercado internacional de transporte expreso 301

CUADRO 6
Concentración en el sector del servicio expreso aéreo internacional
(Volumen de los envíos diarios, 1997) 301

CUADRO 7
Proyecciones para los principales mercados regionales, 1996-2016
(Pronósticos combinados de Boeing, Airbus y McDonnell Douglas, en RTKs) 302

GRÁFICO 8
Previsión del crecimiento de los servicios de entrega urgente
(Mercado estadounidense internacional y nacional, miles de millones de RTK) 303

CUADRO 8
Problemas subsistentes en los acuerdos de cielos abiertos sobre carga 310

CUADRO A1
Las 50 líneas aéreas más importantes por tráfico de carga (1999) 311

CUADRO A2
Dificultades relacionadas con la reglamentación gubernamental en aeropuertos extranjeros
(notificadas por transportistas estadounidenses exclusivamente de carga) 313

CUADRO A3
Dificultades relacionadas con las políticas y servicios de aeropuertos extranjeros
(notificadas por transportistas estadounidenses exclusivamente de carga) 314

CUADRO A4
Dificultades relacionadas con los servicios de escala en aeropuertos extranjeros
(notificadas por transportistas estadounidenses exclusivamente de carga)..... 315

CUADRO A5
Problemas de importancia, por regiones, relacionados con la comercialización y la distribución locales en aeropuertos extranjeros, notificados por transportistas estadounidenses exclusivamente de carga..... 315

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

INTRODUCCIÓN GENERAL

Nota de la Secretaría

La presente nota se preparó a solicitud del Consejo del Comercio de Servicios en el marco del examen del Anexo sobre Transporte Aéreo, en cuyo párrafo 5 se estipula que «el Consejo del Comercio de Servicios examinará periódicamente, por lo menos cada cinco años, la evolución del sector del transporte aéreo y el funcionamiento del presente anexo, con miras a considerar la posibilidad de una mayor aplicación del Acuerdo en este sector». El Consejo del Comercio de Servicios pidió a la Secretaría que actualizara los documentos S/C/W/59 y S/C/W/129 fechados el 5 de noviembre de 1998 y el 15 de octubre de 1999, respectivamente.

La presente nota versa sobre la situación económica y normativa tanto pasada (1993) como actual (1999) en dicho sector. Puesto que en el anexo no se define lo que se entiende por sector del transporte aéreo, se ha tratado de abarcar todos los aspectos de esta industria y los servicios relacionados con ella, tomando como modelo anterior el documento S/C/W/59 de la Secretaría sobre la misma cuestión que se examinó en el curso del programa de intercambio de información en 1998. La nota se basa en gran parte en dicho documento y en las publicaciones de la OACI, particularmente el informe anual titulado «*El mundo de la aviación civil*» (primera edición, 1992). También se recurrió a otras fuentes profesionales como la documentación de la IATA, y a fuentes periodísticas.

Como se observó en su reunión de julio de 2000, el Consejo había pedido que, dadas las limitaciones de tiempo, el documento se dividiera en tres partes. Esta primera parte versará pues sobre las cuestiones a) a g) enumeradas en el documento sin signatura Nº 2451 de 19 de abril de 2000.

Dada la extensión del tema tratado, no se pretende que la nota sea exhaustiva. Muy al contrario, a pesar del enorme volumen de documentación recopilada y consultada, y de que incluso existen muchas más publicaciones al respecto, la nota adolece de una gran falta de información en comparación con la que se dispone en el sector del transporte marítimo o en el de las telecomunicaciones.[1]

Esta observación se aplica tanto a información específica sobre los países (en particular, los países en desarrollo) y sobre determinados sectores o aspectos como, por ejemplo, los servicios de arrendamiento o auxiliares. La carencia de información se deja sentir tanto en los aspectos económicos como en los normativos pero es especialmente evidente en el caso de estos últimos, pues, aparte de los países de la OCDE, prácticamente no se dispone de dato alguno sobre los regímenes normativos nacionales.

En la presente nota se toma como punto de partida el 15 de diciembre de 1993, pues ésta es la fecha en que debían finalizarse las disciplinas actuales al concluir la Ronda Uruguay, y no el 1º de enero de 1995, fecha en que dichas disciplinas entraron en vigor. Con todo, en ciertos casos no tenía sentido una fecha tan concreta y por consiguiente no se ha utilizado. De igual forma, en algunos otros casos sólo se disponía de datos históricos sobre períodos más extensos (1991-1999) o más reducidos (1995-1999), y esta información se ha utilizado cuando se ha considerado pertinente.

PRIMERA PARTE

MANTENIMIENTO

SERVICIOS DE RESERVA INFORMATIZADOS

VENTA Y COMERCIALIZACIÓN

FRANQUICIAS

TRANSITARIOS Y ALMACENAMIENTO

ALQUILER

SERVICIOS DE COMIDAS

La estructura de la nota es sectorial y se subdivide en temas cuando viene al caso. En cada subsector o tema se trata en primer lugar la evolución económica y después la normativa.

1 A efectos de comparación, consúltense los documentos S/NGMTS/W/2 y S/NGMTS/W/2/Add.1 a 37 sobre transporte marítimo y S/NGBT/W/3 y S/NGBT/W/3/Add.1 a 39 sobre telecomunicaciones.

I. REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES

1. Evolución económica

1. Según el apartado a) del párrafo 6 del anexo, por servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves se entiende las actividades que «… se realizan en una aeronave o en parte de ella mientras la aeronave está fuera de servicio y no incluyen el llamado mantenimiento de la línea». Esta definición corresponde en términos generales a lo que la industria llama «mantenimiento, reparación y revisión general» (MRR).

2. Habida cuenta de que no sólo se exige la certificación de la aeronave sino la de todas las piezas que la integran, las normas y procedimientos MRR son sumamente detallados. En ambos casos se predeterminan los ciclos de reparación y revisión general de la aeronave y la vida útil de las piezas (el número de veces o de horas que determinada pieza puede volver a utilizarse, reinstalarse o reciclarse antes de ser sustituida). Estos requisitos en materia de mantenimiento se predeterminaron gracias a la experiencia acumulada por el «Maintenance Steering Group» (grupo directivo sobre mantenimiento o MSG). Este grupo data de fines del decenio de 1950 y está integrado por expertos de los ministerios nacionales de transporte, fabricantes y explotadores de líneas aéreas. Es este el grupo que estableció las normas de inspección (conocidas por las siglas MSG-1) para las aeronaves de vieja generación (por ejemplo DC-8 y DC-9) que se designan con las letras A, B, C y D y constituyen un calendario de mantenimiento programado en función del procedimiento. Las directrices que se aplican a la generación de aeronaves a que pertenecen, entre otras, las de las series DC-10, B-737 y B-747, se mantienen de conformidad con las directrices MSG-2.

3. Ahora bien, dados los adelantos técnicos y la constante búsqueda de medios para reducir los costos, el MSG llegó a la conclusión de que era posible observar, e incluso superar, las mismas normas de seguridad y reducir los gastos generales modificando la verificación C y suprimiendo la D en el caso de las aeronaves de nueva generación (series A-3 y B-767). Estos cambios figuran en las normas MSG-3, en virtud de las cuales las aeronaves deben certificarse con arreglo a la nueva visita de mantenimiento pesado (*Heavy Maintenance Visit* o HMV). Se trata de procedimientos «en función de la tarea» que comprenden una serie predeterminada de inspecciones de mantenimiento por orden numérico (por ejemplo HMV-1, HMV-2 …). Cada una comprende a su vez una lista de los procedimientos que deben seguirse, y al llegar a la HMV-6 la aeronave habrá sido objeto de reparaciones y revisiones equivalentes a las de la antigua verificación D sin haber sido retirada del servicio durante el tiempo que aquélla exigía. Cualquier verificación por encima de la HMV-6 será más minuciosa que una verificación D normal.

4. En el cuadro 1 que figura *infra*, tomado de la compilación anual de la OACI de los ingresos y gastos de explotación de las líneas aéreas, se indica que la proporción de los gastos totales de explotación correspondiente a los gastos de mantenimiento y revisión ha aumentado constantemente en el curso de los últimos años.

5. Es muy probable que la importancia de este incremento obedezca a la rigidez que han adquirido los criterios en materia de seguridad y, más aún, al rigor con que se aplican, como se señala más adelante en la sección relativa a la evolución normativa. Este crecimiento supone también un cambio en comparación con la tendencia expuesta en el párrafo 10 del documento S/C/W/59 que se basaba en lo sucedido entre 1987 y 1995 y en una metodología diferente. En todo caso, a pesar de cualquier repercusión directa en los gastos de explotación, el mantenimiento sigue siendo una de las preocupaciones fundamentales de las líneas aéreas, pues es el factor determinante de la disponibilidad de aeronaves, lo cual influye a su vez en la capacidad para generar ingresos.

6. Los datos microeconómicos basados en los ingresos de las compañías encargadas del mantenimiento parecen confirmar la expansión de esta actividad durante el período comprendido entre 1993 y 1999. Por otra parte, según fuentes profesionales independientes, hacia el año 2006 también se registrarán índices elevados de crecimiento. En 1998 el volumen de negocio de este sector aumentó en su totalidad un 8 por ciento

CUADRO 1

Proporción de los gastos de explotación de las líneas aéreas correspondiente a los costos de mantenimiento y reparación

1993	1994	1995	1996	1997	1998
10,1%	10,0%	10,5%	10,5%	11,0%	11,1%

(10 por ciento en el mantenimiento de motores y 15 por ciento en el de otro equipo). De 1997 a 1999 el volumen de negocio MRR de Rolls Royce aumentó el 50 por ciento y el de General Electric pasó de 23.000 millones de dólares EE.UU. a 5.500 entre 1996 y 1999. Según la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (FITT), el volumen de negocio de esta industria se elevaba a 25.000 millones de dólares EE.UU. en 1998 (22.000 millones en el caso de las aeronaves civiles y 35.000 en el caso de las militares). La empresa de consultores Frost y Sullivan calcula que el mercado total alcanzará 37.000 millones en 2006, mientras que según el director del departamento MRR de Rolls Royce ya se había llegado a 42.000 millones de dólares en 1999. De esta cifra 25.000 millones se atribuían al mantenimiento de motores, 5.300 al mantenimiento de la línea, 4.200 a la revisión general de accesorios y 7.500 al mantenimiento de las células. Por su parte, la revista de la industria *Interavia* prevé que el mercado total se elevará a 61.000 millones de dólares en 2005.

7. De este desglose se desprende además que la aviación comercial no es el único cliente de la industria MRR. En efecto, la parte correspondiente al mercado militar es cada vez más importante pues, ante las limitaciones presupuestarias, las fuerzas aéreas empiezan a recurrir a la contratación exterior para cubrir parte de sus actividades de mantenimiento (a este respecto cabe citar los contratos concedidos recientemente por las fuerzas aéreas de los Estados Unidos, el Reino Unido, Italia, Sudáfrica, Bélgica, Nueva Zelandia, Australia, Indonesia, Colombia y los Emiratos Árabes Unidos).

8. La aviación general también es un cliente importante: por ejemplo, en los Estados Unidos entran cada año al mercado 500 aviones nuevos. Como mecánicos e ingenieros ganan menos en las instalaciones dedicadas a la aviación general que en las destinadas al transporte aéreo comercial, puede decirse que aquélla es en gran medida una de las causas de la escasez de mano de obra en este sector en América del Norte (un déficit anual de 4.000 personas en un total de 137.000 trabajadores en los Estados Unidos únicamente) y por lo menos en Europa si no en otras partes. Una muestra de la creciente importancia de la aviación general como cliente es la formación de una empresa mixta en que participan Lufthansa Technik, Bombardier y LBAS (Lufthansa Bombardier Air Services) para el mantenimiento de reactores de negocios. Este sector del mercado registra un crecimiento extraordinario a causa de la rápida expansión de los programas de propiedad fraccionada que se examinan más adelante en la sección dedicada a la aviación general.

9. Las cifras citadas dan también una idea de la importancia económica (5.300 millones de dólares EE.UU. según uno de los desgloses) del mantenimiento de la línea, que actualmente no entra en el ámbito del Acuerdo.

10. En el cuadro 2 que figura *infra* se enumeran los 10 proveedores MRR más importantes en 1997 por lo que respecta a ventas y número de trabajadores. Cabe observar sin embargo que el cuadro no es completo, pues se excluye a los fabricantes de motores. De no haber sido así, el número 1 correspondería a GE y el 3 a Pratt and Whitney. En el cuadro 2 también se indica que existen distintos tipos de proveedores MRR, pero no comprende a los fabricantes del equipo original (OEM) que pueden ser fabricantes de motores, de aeronaves (la filial BOLD de Boeing, por ejemplo) o de equipo de aviónica.

11. Entre 1993 y 1999, el mercado registró una fusión progresiva en favor de los fabricantes del equipo original (OEM) y las empresas autónomas filiales de líneas aéreas. Esta categoría de proveedores mundiales de servicios de mantenimiento comprende a Lufthansa, Swissair, Air France, Singapore Airlines y Cathay Pacific. La fusión se ha hecho en detrimento de los proveedores independientes y de los departamentos internos de mantenimiento[2], especialmente en el caso de las líneas aéreas que han optado por prescindir de ellos y concentrarse en su actividad primordial: el transporte (BA por ejemplo), y de las pequeñas líneas aéreas que los han reducido para utilizar las instalaciones de sus copartícipes. Este fenómeno ha provocado inquietud entre los sindicatos de las líneas aéreas, pues temen en particular que la concentración de los servicios de mantenimiento de ciertos tipos de aeronave en determinadas instalaciones especializadas pueda dar lugar al «éxodo» de empleos, al cierre de los departamentos de mantenimiento de las empresas de transporte aéreo o la subcontratación de servicios a filiales que ofrezcan menos prestaciones sociales. En ciertos casos, los sindicatos han podido imponer un límite a la subcontratación, por ejemplo en el de United Airlines en que el límite es del 20 por ciento. Un fenómeno paralelo es la tendencia del resto de los principales agentes económicos a crear instalaciones en países de mano de obra relativamente barata como Irlanda, en el caso de Lufthansa y Swissair (que poseen y explotan en común Shannon Aerospace), o Filipinas en el caso de Lufthansa, Marruecos en el de Air France Industries y China en el de Cathay Pacific,

2 La proporción de servicios de mantenimiento prestados en la propia empresa pasó del 90 por ciento en 1970 al 73 por ciento en 1998.

Fuente: *Airline Business*, septiembre de 1999.

CUADRO 2
Principales empresas MRR[a]

Clasificación	Empresa	Tipo de proveedor[c]	Ventas en 1997 (en millones de $EE.UU.)	Trabajadores
1	Lufthansa Technik (Alemania)	i	1.750	10.000
2	Air France Industries (Francia)	ii	870	5.100
3	Sogerma (Francia)	iii	685	3.700
4	SR Technics (Suiza)	i	650	3.000
5	Singapore Technologies, incl Dalfort, ST Mobile (Singapur)	i	580	4.000
6	BFGoodrich Aerospace (Estados Unidos)	iv	400	3.700
7	Hong Kong Aircraft Engineering (Hong Kong)	i	312	4.500
8	FLS Aerospace (Dinamarca)	iv	177	1.250
9	Aeronavali (Italia)		163	1.500
10=	Dee Howard (Estados Unidos)		130	1.200
10=	Precision Standard (Pemco) (Estados Unidos)		130[b]	3.000

a Clasificados por cifras globales de ventas cuando se dispone de esta información. Los servicios MRR ofrecidos comprenden el transporte aéreo comercial pesado y pueden también comprender aeronaves militares. Se excluyen las instalaciones especializadas destinadas exclusivamente a motores y componentes. Tampoco están incluidas las instalaciones MRR propiedad de líneas aéreas, a menos que se hayan convertido en empresas independientes y publiquen sus datos económicos.

b Esta cifra refleja una pérdida por el cierre de las instalaciones de Copenhague.

c (i) filiales de líneas aéreas; (ii) proveedores semiautónomos; (iii) proveedores vinculados con fabricantes; y (iv) proveedores independientes.

Lufthansa Technik y SR Technics. Ahora bien, en el caso de China esta tendencia puede explicarse por la necesidad de estar presente en un mercado de muy rápida expansión.

12. Ejemplos recientes del movimiento hacia la fusión de empresas son las absorciones de TEAMAer Lingus en 1998 por FLS (Dinamarca, proveedor independiente), de Flight Safety por Boeing, de Cade Industries y Sundstrand por United Technologies, de National Airmotive por Rolls Royce y de Greenwich Air Services, UNC, Aviall and Garrett Aviation Services por General Electric.

13. En general, se está de acuerdo en que los fabricantes del equipo original seguirán creciendo, especialmente en el sector de los motores. Es posible incluso que faciliten motores o los ofrezcan en arrendamiento y que sus ingresos procedan de contratos de mantenimiento de larga duración, en tanto que los proveedores independientes tendrán probablemente que concentrarse en los mercados especializados. Ello podría revestir diversas formas como, por ejemplo, apoyo total para la entrada en funcionamiento (por ejemplo FLS-easyJet), pintura de aeronaves, equipos GPS de aviónica, comunicaciones por satélite, teléfonos para pasajeros, sistemas de esparcimiento en vuelo, equipos de insonorización y conversión de antiguos aviones de pasajeros en aviones de carga. En pocas palabras, los contratos por varios años y los contratos de apoyo total a tanto alzado (lo que permite planificar los gastos de mantenimiento) están convirtiéndose en una característica común de la industria.

14. Los diversos participantes en el mercado tienden a multiplicar la creación de empresas conjuntas a fin de estar presentes en todos los sectores y zonas geográficas. La siguiente tipología de empresas conjuntas denota las tendencias geográficas y sectoriales:

- empresas conjuntas de miembros de las mismas alianzas; por ejemplo, Star, Lufthansa Technik y SAS con respecto a motores CFM; Lufthansa Technik y United con respecto al Boeing 777 y Lufthansa Technik y Air Canada con respecto a las aeronaves Bombardier;

- empresas conjuntas de líneas aéreas de distintas alianzas (Lufthansa Technik y SR Technics en el caso de Shannon Aerospace; Lufthansa Technik y Air China en el caso de AMECO; Lufthansa Technik y Lan Chile; Air France Industries y Royal Air Maroc; Air France Industries y TAP; Air France Industries y Air Canada);

- empresas conjuntas integradas por proveedores independientes de servicios de mantenimiento y por líneas aéreas (SOGERMA y Middle East Airlines);

- empresas conjuntas integradas por fabricantes de motores o equipo y por líneas aéreas (General Electric y Asiana; General Electric, All Nippon Airlines e IHI; General Electric y LOT; General Electric y EVA Air; MTU y China Southern; MTU y Canadian, SNECMA y Royal Air Maroc; SNECMA y Sabena; SNECMA y China Southwest; Rolls Royce y Cathay Pacific en el caso de HAES; Rolls Royce y Singapore Airways; Pratt and Whitney con GAMCO-Gulf Air; Pratt and Whitney y American Airlines; Pratt and Whitney y Singapore Airlines; Allied signal y Malaysian Air System);

- fabricantes de equipo y fabricantes de aeronaves (Sextant Avionique y Airbus en Beijing);

- líneas aéreas y fabricantes de aeronaves (Lufthansa Technik y Bombardier en el caso de LBAS);

- empresas conjuntas integradas por Estados, por líneas aéreas y por fabricantes de aeronaves (el Gobierno de Abu Dhabi y Gulf Air en el caso de GAMCO, Cathay Pacific, Singapore Airlines, Boeing, la Dirección de Aeronáutica Civil de China y la Administración Local de Xiamen en el caso de TAECO).

15. La evolución económica del sector también muestra variaciones regionales. En Europa, la fusión se ha centrado en torno a filiales de líneas aéreas (SR Technics, Lufthansa Technik y Air France Industries) que rápidamente han empezado a trabajar en nombre de otras empresas (hasta el 46 por ciento en el caso de Lufthansa Technik) racionalizando sus actividades en función de las alianzas, empresas conjuntas y absorciones. Los proveedores independientes se han fusionado (por ejemplo, FLS-Team) y muchas líneas aéreas han reducido sus instalaciones de mantenimiento o han concentrado su labor por cuenta de otras empresas en mercados especializados (por ejemplo, British Airways).

16. En América del Norte y en los Estados Unidos en particular, las líneas aéreas conservan sólidos departamentos internos de mantenimiento (la proporción de las actividades de mantenimiento que se llevan a cabo en instalaciones propias es del 85 por ciento en los Estados Unidos, frente al 73 por ciento a nivel mundial). Las únicas excepciones son Southwest Airlines y, en menor medida, America West. Las líneas aéreas estadounidenses sólo tienden a recurrir a proveedores de servicios MRR que trabajan por cuenta ajena en los períodos de más actividad. Entre los factores que determinan esta tendencia figuran el endurecimiento de los controles de la FAA, el régimen de responsabilidad jurídica y la oposición de los sindicatos. En el decenio de 1980 numerosas líneas aéreas estadounidenses trataron de desempeñar actividades por cuenta ajena para abandonarlas más tarde. Ahora Delta y United están tratando nuevamente de emprender tales actividades, aunque no en gran escala. Con todo, subsiste un fuerte sector de proveedores independientes. Cabe observar asimismo que, debido en gran parte a la edad de la flota nacional, los gastos de mantenimiento de las líneas aéreas estadounidenses son por término medio superiores a los de sus competidores internacionales; por ejemplo, en el caso de Northwest Airlines se elevan al 15 por ciento de los costos totales de la empresa.

17. Hasta la reciente crisis económica, todas las grandes empresas asiáticas de transporte aéreo hacían grandes inversiones en instalaciones propias de mantenimiento. Asia, y especialmente China, también parecen ser, como se observa en el párrafo 14, «la tierra prometida» de las empresas conjuntas. Por otra parte, ciertas empresas asiáticas de mantenimiento han empezado a invertir en otros continentes (por ejemplo, Singapore Technologies Aerospace en los Estados Unidos, donde controla ST Mobile Aerospace Engineering y Dalfort Aerospace).

18. Por lo que respecta a Oceanía, Air New Zealand Engineering Services (ANZES) ha hecho grandes inversiones en equipo moderno como, por ejemplo, programas informáticos para planificar los recursos de las empresas, ha coordinado sus actividades con la empresa australiana matriz Ansett y también ha invertido en China. Aparte de las diversas empresas mixtas o contratos ya citados, ha sido imposible reunir datos recurriendo a la prensa especializada o a los estudios llevados a cabo por organismos internacionales en relación con América Latina, Oriente Medio, los miembros de la Comunidad de Estados Independientes, el Subcontinente Indio y África.

19. Los modos de suministro 2 y 3 son fundamentales para estas actividades, si bien la evolución técnica también ha realzado la importancia del comercio realizado por medios electrónicos con arreglo a los modos de suministro 1 y 2, mientras que la evolución económica ha dado al modo 4 una importancia que antes no tenía.

20. El modo 2 reviste suma importancia, pues las aeronaves son bienes móviles que pueden repararse en cualquier lugar. Por otra parte, el progreso del reconocimiento mutuo y de la convergencia normativa, no sólo en los países desarrollados sino en todo el mundo, bajo la égida de la OACI (véase la sección sobre la evolución normativa) ha dado lugar a la certificación

de un número cada vez mayor de instalaciones de reparación que sirven principalmente a clientes con sede en el extranjero. No se aceptó una reciente propuesta de trasladar todas las instalaciones de mantenimiento de aeronaves extranjeras a su país de origen, entre otras cosas porque habría planteado conflictos con un compromiso del Estado en cuestión con respecto al modo 2.

21. Puesto que el sector se caracteriza por una fuerte inversión que sólo rendirá a largo plazo, el modo 3 también es fundamental, especialmente por lo que respecta a las condiciones a que están supeditadas las empresas mixtas, pues es una forma muy frecuente de presencia comercial en el sector.

22. El comercio electrónico ha tenido ciertamente marcadas repercusiones en este sector de avanzada tecnología. Los CD ROM y ahora los bancos de datos en línea de Internet han sustituido la enorme documentación impresa que se necesita, y permiten tanto una actualización constante como la búsqueda de datos y, en ciertos casos, el diálogo, que puede llegar hasta el telediagnóstico, en torno a cuestiones técnicas con los redactores de la documentación. Por ejemplo, el banco de datos BOLD (Boeing Online Delivery programme) de Boeing registra 20 millones de transacciones por año. Algunas de estas transacciones son para adquirir partes, pero muchas están relacionadas con la consulta de documentación y el intercambio de datos entre el proveedor de servicios de mantenimiento, la empresa de transporte aéreo y el fabricante de aeronaves o motores. Estas transacciones ayudan al fabricante a crear bases de datos sobre la vida útil de las piezas, la detección de problemas (con ayuda de inteligencia artificial) y el mantenimiento preventivo. En una segunda etapa, con ello, se facilita el diseño de nuevas piezas y se acelera el procedimiento normativo de aprobación. Otro ejemplo de estos mecanismos de retroalimentación por medios electrónicos es el sistema de colaboración para gestión de la fiabilidad (*Collaborative Reliability Management System*) organizado por Embraer. La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos y las autoridades de aviación de los Estados de la Unión Europea se ocupan actualmente de redactar las normas por las que se regirán los explotadores para transferir a los fabricantes información sobre fiabilidad.

23. Uno de los sitios de mantenimiento electrónicos más avanzados es, sin lugar a dudas, el que estableció General Electric. Este sitio Web ofrece las siguientes funciones: transferencia de datos, organización de expedientes, control de inventarios, utilería en línea para la organización del registro y la configuración de motores con autoayuda -comprendidas técnicas de animación para el desmontaje de motores- capacitación en línea y listas rotatorias en tres dimensiones de partes y componentes, «foro de diálogo», pedido de piezas y verificación de la situación del envío, boletines de servicios, simulación para calcular las consecuencias de las posibles actualizaciones en la cadencia de las visitas al taller, gastos del propietario y dinero ahorrado (opción ¿Qué pasaría si?), telediagnóstico, con una línea directa disponible las 24 horas para el análisis de fotografías en la Web de las piezas dañadas, análisis de tendencias (comparación del rendimiento de los servicios de mantenimiento de la propia flota con la de los competidores), preguntas frecuentes, bases de datos con herramientas inteligentes de búsqueda y determinación del rendimiento en función de los costos y las visitas. Además se está generalizando cada vez más el uso de programas de planificación de los recursos de la empresa como Baan y SAP.

24. Por otra parte, en el sector de los servicios de mantenimiento también han aumentado las plataformas de empresa a empresa (B2B), especialmente para la venta de piezas. Estas plataformas comprenden tanto las de fabricantes de componentes como las «neutrales», así como las piezas originales y las usadas, los sistemas de precios negociados y los servicios de ofertas a la baja e inventarios. Como ejemplo puede citarse a Airliance (United Airlines, Lufthansa Technik, Air Canada), Myaircraft.com (United Technologies Honeywell), Aerospace.com (SITA y AAR corp.), Airbus, la asociación de sistemas BAE, Boeing, Lockheed Martin, Raytheon y Commerce One y tradeAir.com.

25. Finalmente, por lo que respecta al modo 4, la escasez de personal calificado ya mencionada ha dado lugar a la aparición de compañías especializadas en la contratación y colocación de ingenieros y mecánicos aeronáuticos en todo el mundo. Estas empresas registran actualmente un crecimiento del 10 por ciento o más. La división técnica y de mantenimiento de PARC, cuya sede está en Irlanda, constituye un ejemplo típico con 24 clientes en cuatro continentes y un crecimiento del 22 por ciento en cuanto a horas-hombre proporcionadas en 1999.

2. Evolución normativa

26. Los hechos más importantes durante el período comprendido entre 1993 y 2000 están vinculados a consideraciones sobre seguridad, uno de cuyos parámetros básicos es el mantenimiento. Ahora bien, las disposiciones en materia de seguridad pueden repercutir en el comercio, y algunas veces han dado lugar a fricciones. Por otra parte, ha habido casos en que las disposiciones relativas a la prestación de servicios de mantenimiento se han inspirado en razones puramente económicas.

27. Por lo que se refiere a la seguridad y a la reglamentación en la materia, el hecho más importante que se ha producido a nivel mundial es la iniciación por parte de la OACI de dos importantes programas de vigilancia de la seguridad que comprenden análisis muy minuciosos de la legislación y prácticas de los Estados miembros en esta esfera, incluido el mantenimiento. De conformidad con la Resolución A29-13 de 1992 sobre «intensificación de la vigilancia en materia de seguridad», en la que se reconoce que las normas internaciones de la OACI sobre seguridad exigen que los gobiernos supervisen eficientemente su observancia, en 1994 el Consejo de la OACI convino en establecer un programa de vigilancia de la seguridad con el fin de determinar las deficiencias mediante estudios convenidos voluntariamente y proporcionar a los Estados asesoramiento y ayuda para aplicar las correspondientes normas y prácticas recomendadas (SARPS) de la OACI. En 1995 se creó un mecanismo para tramitar las contribuciones financieras y técnicas al programa que empezó a llevarse a la práctica en marzo de 1996. En 1998, después de haberse tramitado 67 de las 88 auditorías solicitadas, el programa voluntario llegó a su fin, y el 6 de mayo de ese mismo año fue sustituido por el «Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad».

28. Este nuevo programa mundial de carácter obligatorio tuvo su origen en las conclusiones de la reunión de los Directores Generales de aviación civil de 147 Estados celebrada en noviembre de 1997, en la que se formuló una serie de cinco recomendaciones para reforzar la vigilancia de la seguridad por parte de la OACI:

- mediante auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional;
- dando mayor transparencia a estas auditorías;
- extendiéndolas a otros sectores de la aviación civil que tengan repercusiones en la seguridad operacional, como los servicios de tránsito aéreo, los aeródromos y las instalaciones y servicios de apoyo, y
- mediante la coordinación del programa de vigilancia del programa de seguridad de la OACI con los programas regionales y nacionales en esta esfera.

En septiembre/octubre de 1998 la Asamblea de la OACI confirmó estas recomendaciones (Resolución A32-11). Así pues, se estableció un programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional a cargo de la Dirección de Navegación Aérea de la OACI, que a fines de 1999 había realizado 49 auditorías y el propósito era que a fines de 2001 todos los Estados miembros de la OACI hubieran sido objeto de auditorías. No se dispone aún de datos sobre los resultados del programa en 2000.

29. En apoyo de este programa, y a raíz de los resultados obtenidos con su programa de evaluación de la seguridad operacional de la aviación internacional (IASA), la FAA preparó y propuso una serie de disposiciones tipo sobre aviación civil basadas en gran medida en su propia reglamentación y en la de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) de los países de la UE.[3] Una de las 11 partes en que se divide este modelo (Parte 6) está dedicada al mantenimiento. El texto completo de las disposiciones tipo puede consultarse en la siguiente dirección electrónica: http://www.faa.gov/avr/iasa/calr.htm.

30. Por lo que respecta a los Estados Unidos, la Administración Federal de Aviación inició en 1992 un programa de evaluación de la seguridad operacional de la aviación internacional (IASA) para determinar la vigilancia por los transportistas extranjeros que prestan servicios, o que desean hacerlo, a los Estados Unidos y de acuerdo con el cual pueden limitarse estos servicios, e incluso prohibirse, si no se observan las normas de la OACI. En 1994 se resolvió hacer públicos los resultados obtenidos.

31. En varias ocasiones la aplicación de este programa ha creado tensiones con los países copartícipes, especialmente con los signatarios de acuerdos bilaterales de «cielos abiertos». En mayo de 2000, la FAA modificó las disposiciones[4] IASA y redujo a dos (observante, no observante) las tres categorías (admisible, admisible con condiciones, inadmisible) aplicables a los transportistas aéreos extranjeros.

32. El proceso de convergencia normativa, primeramente con las Autoridades Conjuntas de Aviación Europeas pero también con el Canadá, descrito en el documento S/CW/59, se ha intensificado en el curso de los últimos años. Las JAA y la FAA celebran conferencias anuales de armonización y en mayo de 1997

3 Los integrantes de las JAA son los siguientes: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Eslovenia, España, la ex República Yugoslava de Macedonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Noruega, los Países Bajos, Portugal, el Reino Unido, Suecia y Suiza. Los siguientes países son candidatos a miembros: Chipre, Estonia, Hungría, Letonia, Moldova, Polonia, la República Checa, la República Eslovaca, Rumania y Turquía.

4 *Federal Register*, 25 de mayo de 2000, volumen 65, Nº 102, páginas 33751 a 33753.

convinieron en los procedimientos de aplicación del mantenimiento que constituirán la base de los acuerdos entre la FAA y cada una de las autoridades nacionales de aviación civil que integran las JAA. Desde el punto de vista de las operaciones, se han determinado las diferencias entre las disposiciones FAR 145 y JAR 145, y la FAA está facultada para conceder la aprobación prevista en la disposición JAR 145 a las instalaciones situadas en territorio estadounidense, y participa en los equipos mixtos JAA-FAA de normalización internacional del mantenimiento que proceden periódicamente a la inspección por muestreo de las instalaciones aprobadas en virtud de la disposición JAR 145.

33. Los Estados Unidos siguen asimismo una política de colaboración internacional y convergencia normativa en mayor escala que la de cooperación transatlántica. Normalmente ello supone la firma de acuerdos bilaterales sobre aeronavegabilidad (BAA antes de 1996) o acuerdos bilaterales sobre seguridad de la aviación (BASA a partir de 1996) en relación con la cooperación técnica y la certificación recíproca de la aeronavegabilidad de los servicios civiles aeronáuticos, seguidos de los procedimientos de aplicación relativos a los acuerdos sobre aeronavegabilidad (IPA) y de acuerdos sobre los procedimientos de aplicación de los servicios de mantenimiento (MIP). Se han concertado acuerdos BASA con Alemania (1996), Austria (1997), Dinamarca (1998), Francia (1996), Irlanda (1997), Malasia (1996), los Países Bajos (1995), el Reino Unido (1995), Rusia (1998), Suecia (1998) y Suiza (1996); y se están negociando con el Brasil, el Canadá, España, Italia, Noruega y Tailandia. Se han concertado acuerdos MIP con Alemania (1997), Francia (1999) e Irlanda (1999) y acuerdos IPA con Alemania (1999), Malasia (1997) y Rusia (1998).[5]

34. En un reciente aviso de proyecto de reglamentación[6], la Administración Federal de Aviación pidió que se comentara la propuesta de redactar totalmente de nuevo la disposición FAR 145. Por lo que respecta a las instalaciones extranjeras de reparación, se sugería suprimir en prácticamente todos los casos la distinción entre instalaciones nacionales e instalaciones extranjeras y aplicarles el mismo régimen. Se proponía asimismo crear un grupo de asesores que determinara los aspectos en que las instalaciones extranjeras planteaban problemas con respecto a la vigilancia de la seguridad. Estas propuestas -el plazo para presentar observaciones al respecto terminaba en diciembre de 1999- son actualmente objeto de debate y de ciertas críticas de proveedores independientes y pequeñas empresas que tachan de excesiva la reglamentación.

35. En 1994 la Asociación Internacional de Chárters Aéreos (IACA) hizo un llamamiento a las autoridades europeas para que, por razones de seguridad, pusieran límite a la creciente oleada de explotadores de vuelos chárter a bajo precio que operan con pabellón de conveniencia utilizando aeronaves matriculadas en países en que se consideraba que la vigilancia de la seguridad operacional por parte del Estado era menos rigurosa. En 1996 esta campaña entre la opinión pública dio lugar a la adopción por la Unión Europea del programa de Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras (SAFA) que finalmente fue aprobado en junio de 1997 por el Consejo de Ministros y cuyos principios son similares a los del programa IASA.

36. Las comprobaciones se harán principalmente mediante controles aleatorios en la plataforma y la aplicación del programa se delegó, conjuntamente, a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)[7] y a las Autoridades Conjuntas de Aviación, y aún queda por determinar su configuración institucional definitiva. El sistema comprende asimismo el intercambio de información con la FAA y una recomendación pidiendo a los Estados miembros de la UE que incorporen en sus acuerdos bilaterales una cláusula sobre seguridad y el derecho de proceder a una comprobación de los transportistas extranjeros contratados por organizadores de viajes europeos. La Conferencia Europea de Aviación Civil también firmó en mayo de 1999 un Memorando de Entendimiento con la OACI sobre cuestiones relativas a la vigilancia de la seguridad.

37. En 1991, las Autoridades Conjuntas de Aviación adoptaron las disposiciones JAR 145 sobre aprobación de las empresas de mantenimiento. Estas disposiciones ya se sometieron a una revisión y, desde el último trimestre de 1999, son objeto de nuevas consultas. Actualmente, 3.000 empresas de mantenimiento han obtenido la certificación con arreglo a esas disposiciones (1.750 en Europa, 1.100 en América del Norte y 150 en el resto del mundo). Las disposiciones de las JAA sobre mantenimiento comprenden también requisitos en cuanto a idoneidad y otorgamiento de

5 Situación al 17 de febrero de 2000. Fuente: sitio Web de la FAA.

6 Expediente Nº FAA-199-5836, aviso Nº 99-09, junio de 1999, examen de la parte 145: instalaciones de reparación, véase http://www.faa.gov/avr/arm/n99-09.pdf; por lo que respecta a las instalaciones extranjeras de reparación, véanse principalmente las páginas 9, 48 y 49, 59 a 63 y 76 a 79.

7 Los Estados miembros de la CEAC son: Albania, Alemania, Armenia, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, la ex República Yugoslava de Macedonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Moldova, Mónaco, Noruega, los Países Bajos, Polonia, Portugal, el Reino Unido, la República Checa, la República Eslovaca, Rumania, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.

licencias (JAR 66) y capacitación (JAR 147) y normas específicas para las aeronaves que no se utilizan en el transporte aéreo comercial (JAR-M). Las JAA organizan equipos de normalización del mantenimiento (MAST) que llevan a cabo inspecciones conjuntas en los territorios de los miembros de las JAA, y equipos de normalización internacional del mantenimiento (MIST) que se encargan junto con la FAA y el Ministerio de Transporte del Canadá de hacer verificaciones por muestreo en las instalaciones aprobadas por las JAA situadas fuera del territorio de los países integrantes de dichas autoridades. En mayo de 1996, los países de las JAA firmaron un acuerdo con el Canadá.

38. Por lo que respecta a América Latina, en junio de 1996 seis Estados de América Central concertaron el Acuerdo de Ilopango en virtud del cual se obligan a aplicar debidamente procedimientos homogéneos de inspección, para lo cual se estableció de conformidad con el propio Acuerdo un servicio de inspección aeronáutica técnica y operacional que presta ayuda en la tarea. También en esta región el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas celebró en 1995 consultas con los Estados Unidos en torno a la ejecución del programa IASA. En septiembre de 1998, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil firmó con la OACI un acuerdo de coordinación sobre aspectos relativos a la vigilancia de la seguridad.

39. En Asia los ministros de transporte de los Estados miembros del Consejo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) crearon en abril de 1996 un grupo de expertos en seguridad de la aviación que en 1997 formuló cinco recomendaciones. En 1997, Australia emprendió unilateralmente la armonización de las normas nacionales de seguridad con las de la FAA.

40. Por lo que respecta a la evolución de la situación normativa en función de consideraciones económicas, cabe mencionar la reciente directiva del Ministerio de Aviación Civil de la India por la que se exige que todo el mantenimiento hasta las inspecciones C (es decir, todas menos las de mantenimiento pesado o inspecciones D) debe llevarse a cabo de ahora en adelante en territorio nacional; esta medida es aplicable a más de 150 aeronaves y obedece a consideraciones relacionadas con la balanza de pagos y la industria.[8]

8 Véase el boletín electrónico «Aerosafety and Maintenance», Mac Graw and Hill Editors, 16 de junio de 2000, página 7, en http://www. awgnews.com.

II. SERVICIOS DE RESERVA INFORMATIZADOS (SRI)

41. Según el apartado c) del párrafo 6 del anexo, por «servicios de reserva informatizados (SRI) se entiende los servicios prestados mediante sistemas informatizados que contienen información acerca de los horarios de los transportistas aéreos, las plazas disponibles, las tarifas y las reglas de planificación, y por medio de los cuales se pueden hacer reservas o expedir billetes». Todos estos servicios se tratan en los párrafos 17 a 30 del documento S/C/W/59 y en los párrafos 5, 19 [apartado C, inciso a) y apartado D, inciso a)] y 20, inciso a) del documento S/C/W/129 y en el anexo 1 (página 12).

42. Entre 1990 y 1993, cuando se preparaba el anexo, los SRI y los proveedores de SRI se identificaban totalmente entre sí: los servicios RI sólo los prestaban proveedores de SRI, y éstos sólo proporcionaban ese tipo de servicios. Entre 1993 y 2000 esta identificación total había desaparecido. Por una parte, los proveedores de SRI habían empezado a prestar otros servicios como, por ejemplo, servicios de reserva en otros medios de transporte (servicios de distribución mundial -SDM-, cuya clasificación queda aún por determinar), servicios de agencia de viajes o servicios de informática e incluso servicios de telecomunicaciones; por otro lado, como la definición de SRI es vaga y no exige por ejemplo que la información comprendida en el sistema abarque a todas las líneas aéreas, las actividades de las agencias de viajes, de las líneas aéreas, de las alianzas de líneas aéreas y otras entidades que han empezado a ofrecer reservas y pasajes en línea podrían clasificarse como servicios RI.

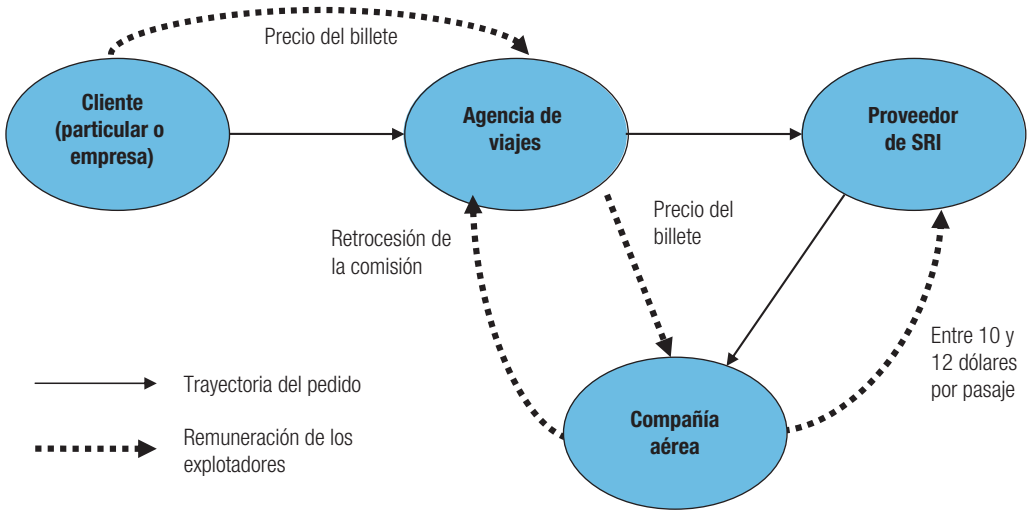
43. Esta dicotomía ya se reflejaba parcialmente en el documento S/C/W/59, cuyos párrafos 17 a 19 y 24 a 30 versaban sobre los servicios de reserva informatizados proporcionados por proveedores SRI, mientras que los párrafos 19 a 23 se referían a nuevas e incipientes formas de servicios RI. Cerca de dos años después la situación evolucionó y se aclaró, y estas nuevas formas de servicios ofrecen ahora cifras, información y pronósticos. Entre tanto, el mundo de los SRI tradicionales ha experimentado cambios notables. En la presente sección se tratarán sucesivamente los SRI clásicos y las nuevas formas de SRI.

A. SRI CLÁSICOS

1. Evolución económica de los SRI clásicos

La estructura de los SRI clásicos es la siguiente:

FIGURA 1



CUADRO 3

La información contenida en el cuadro 1 (páginas 9 y 10) del documento S/C/W/59 puede actualizarse y completarse con los datos del siguiente cuadro:

	SABRE	GALILEO	AMADEUS	WORLDSPAN	ABACUS
Fecha de fundación	1946-1959	1971 (Apollo de United) 1987 COVIA 1990 Galileo 1993 Fusión general en Galileo internacional	1987	1982 (Delta-DATASII) 1976 (TWA-PARS) 1990 (Fusión)	1988
Ingresos 1999	2.435 millones de $EE.UU.	1.526 millones de $EE.UU.	1.272 millones de $EE.UU.		
Participación en el mercado[a]	24%	28%	34%	13%	
Accionistas iniciales	AMR corp. (sociedad de control de American Airlines)	Aer Lingus, Air Canada, Alitalia, Austrian, British Airways, KLM, Olympic, Swissair, TAP, United-Airlines, US Airways	Lufthansa: 29,2% Air France: 29,2% Iberia: 29,2% SAS: 12,4%	Delta Northwest TWA	Cathay Pacific, Singapore Airlines
Accionistas al mes de julio de 2000	100% en manos del público desde marzo de 2000 plan de readquisición en curso por 100 millones de $EE.UU.	73,2% en manos del público desde mayo de 1999. Comprendido el 6,7% en manos de la propia empresa (antiguas acciones BA) resto de las acciones: United: 17,6%, Swissair: 7,7% Olympic, Air Canada, Alitalia, Aer Lingus, Austrian: 1,5% - plan de readquisición por 500 millones de $EE.UU.	40% en manos del público 23,3% Air France 18,3% Iberia 18,3% Lufthansa (acciones A) desde octubre-diciembre de 1999 derecho a voto: 35,7% Air France, 27,9% Iberia, 27,9% Lufthansa, 8,4% en manos del público	Delta: 40% Northwest: 34% TWA: 26%	All Nippon Airways, Cathay Pacific, China Airlines, EVA Airways, Garuda, Hong Kong Dragon Air, Malaysian Airlines, Philippines Airlines, Royal Brunei, Silkair, Singapore Airlines: 65% Sabre: 35% desde febrero de 1998
Movimientos intermedios de acciones	18% vendido al público en 1996	35% vendido al público en 1997	Substitución de SAS por Continental en 1995		China Airlines, Malaysian Airlines, Philippines Airlines, Royal Brunei: 1988-90, Silkair: 1990, Dragon Air, ANA 1992, Garuda 1993, EVA Airways 1994
Número de empleados	10.000	2.600	2.800 comprendidas las empresas nacionales de comercialización de propiedad mayoritaria (ENC), 1.700 sin incluirlas	3.200	Sede: 400 ENC: 450

Nota: Los espacios en blanco no significan que el proveedor de SRI no opera en el sector de que se trate, sino simplemente que ha sido imposible obtener los datos necesarios.

a Fuente Amadeus. Únicamente se toman en cuenta cuatro empresas de alcance mundial; si se consideran otras cifras parciales presentadas por los demás proveedores de SRI, los resultados pueden ser diferentes.

	SABRE	GALILEO	AMADEUS	WORLDSPAN	ABACUS
Número de reservas para viajar por avión en 1999	331,1 millones	320,6 millones	343,9 millones		
Valor de las reservas	71.000 millones de $EE.UU.	55.000 millones de $EE.UU.			
Número de agencias de viajes conectadas	47.000	41.000	48.500	18.000	9.300
Número de terminales	210.000	169.700	205.700 (134.300 en agencias de viajes, 71.400 en las oficinas de venta de 114 líneas aéreas)		23.300
Países comprendidos	45	107	134 por intermedio de 67 empresas nacionales de comercialización (ENC)	60	18 (todos de Asia) a través de 38 ENC
Cooperación con otros SRI	Participación de 35% en Abacus	Absorción del GETS en 1997 con un sistema de conversión en etapas a lo largo de dos años (97-99)	- Absorción del sistema uno en 1993 - Empresa mixta con Corea airlines (Amadeus: 32%, KAL: 68%) para explotar el SRI TOPAZ en Corea		- Sistema organizado y mantenido por el sistema Sabre desde 1997 tras la conclusión de un acuerdo con Worldspan - Participación del 40% en Infini (Japan-60% ANA) sistema que también explota Sabre - Empresa mixta con Air India e Indian Airlines (49%) y servicios de consulta Tata (2%)
Número de líneas aéreas con las que pueden hacerse reservas	440	537	505	527	
SDM: reservas en otros medios de transporte y porcentaje de la cifra total	38,8 millones 10,8% del total de reservas	29,3 millones 9,1% del total de reservas	28,8 millones 7,7% del total de reservas		

	SABRE	GALILEO	AMADEUS	WORLDSPAN	ABACUS
SDM: Número y ubicación de las empresas de alquiler de automóviles en las que se pueden hacer reservas	50 empresas	38 empresas en 18.000 lugares	48 empresas en 23.500 lugares	44 empresas en 17.300 lugares	50 empresas
SDM: Número de inmuebles y compañías hoteleras con los que se pueden hacer reservas	45.000 propiedades	45.000 propiedades 225 compañías	51.300 propiedades 319 compañías	39.000 propiedades 200 compañías	50.000 propiedades
SDM: Otros servicios SDM		350 organizadores de viajes	Transbordadores, organizadores de viajes por ferrocarril, cruceros, seguros	27 explotadores de viajes, 49 proveedores de servicios especiales de viaje	
TI: suministro o gestión de los sitios Web de las líneas aéreas		Ual.com, Sabena	55	80	
TI: suministro o gestión de los sitios Web de las agencias de viaje		GetThere.com Uniglobe.com	3.162	Expedia Priceline.com	
TI: suministro o gestión de los sitios Web de otros vendedores de pasajes			Wal-Mart Expresso Group (e.viaggi.com)		
TI: gestión de portales múltiples para líneas aéreas			Online Travel Portal (OTP)	Orbitz	
TI: pantallas de presentación de alianzas		«Preferred Availability» para Star	«Alliance display» para Star	«Worldspan alliance display» para Skyteam and qualiflyer	«Alliance Manager» para OneWorld y Star

	SABRE	GALILEO	AMADEUS	WORLDSPAN	ABACUS
TI: cooperación comercial por teléfonos móviles[b]	Oracle Sabre-Vodafone, Travelocity-BT Cellnet	Motorola	Nokia, Ericcson, Wideroe		
TI: otras actividades	- Mercado electrónico Sabre con Ariba (plataforma de empresa a empresa) - Encryptix (sistemas domésticos de impresión de billetes)	- Stamp.com y encryptix (sistemas caseros de impresión de pasajes) - Sistemas Shepherd (programas informáticos para líneas aéreas) - Quantitude (servicios de telecomunicaciones para las líneas aéreas)	Colaboración con Broadvision (editor de programa) Hewlett Packard y Bank of America		
Ingresos TI y, si hay datos, porcentajes de los ingresos totales correspondientes a TI	1.865 millones de $EE.UU. 40% de los ingresos totales	650 millones de $EE.UU.	200 millones de $EE.UU.		
Servicios de agencias de viajes: agencias de viajes virtuales de propiedad directa (parcial o total)	Travelocity.com Preview.trave[c]	Trip.com[d]	Amadeus.net Vacation.com[e] Terra Networks		
Servicios de agencias de viajes: empresas especializadas en viajes de negocios de propiedad directa	Sabre Business travel solution		Empresas mixtas con los sistemas SAP		

b Es decir, suministro de información sobre líneas aéreas y reservas por teléfonos móviles, asistentes digitales personales y ordenadores portátiles.

c A punto de fusionarse, 1.200 millones de ingresos, 17 millones de clientes registrados, tercer sitio de comercio electrónico en importancia.

d 3,5 millones de usuarios registrados.

e 9.400 agencias de viajes en los Estados Unidos.

44. Habida cuenta de los datos del cuadro 3 y de la información procedente de diversas fuentes (prensa especializada, sitios Web de las empresas, del sector OACI) puede considerarse que entre 1993 y 2000 la evolución de los SRI clásicos se distinguió por cinco características:

i) la concentración;
ii) la expansión fomentada por la difusión geográfica y por la creciente oposición a tarifas tipo;
iii) la extensión a otros sectores de esparcimiento y viajes;
iv) las ofertas públicas de valores iniciales y desaparición del vínculo con las empresas de transporte matrices;
v) la erosión de la función predominante del proveedor de SRI tradicional en la emisión de billetes de transporte aéreo y la subsecuente diversificación en otras actividades realizadas por vía electrónica en relación con los viajes.

(i) Concentración

45. En 1994, Amadeus adquirió System One, empresa de SRI propiedad de Continental y explotada por Electronic Data System. El mismo año Air Canada y Canadian Airlines disolvieron su participación en Gemini (Canadian se unió al sistema SABRE y Air Canada a Galileo). En 1997, Galileo absorbió GETS con arreglo a un período de conversión de dos años. En ese mismo año SABRE adquirió una participación del 35 por ciento en Abacus International y sustituyó a Worldspan como sistema operativo de Abacus. La propia empresa Abacus adquirió una participación del 40 por ciento en los SRI japoneses INFINI (el restante 60 por ciento correspondía a All Nippon Airways). En 1998, Amadeus adquirió una participación del 32 por ciento en los SRI coreanos TOPAZ (el restante 68 por ciento pertenecía a Korean Airlines) y se convirtió en su sistema operativo. En 1998, se habló de una posible fusión entre Amadeus y Worldspan pero, según parece, esta idea se abandonó. Entre 1998 y 1999, Arthur Andersen trató de entrar en el mercado pero se retiró. EDS sigue administrando un sistema de propiedad exclusiva para Continental, pero al parecer no tiene planes de expansión. Así pues, por el momento hay cuatro empresas mundiales (Sabre, Galileo, Amadeus y Worldspan), una sólida empresa regional (ABACUS) y dos de destacados sistemas locales (Infini y Topaz); todas las empresas regionales y locales tienen algún tipo de vínculo con las mundiales.

(ii) Expansión fomentada por la extensión geográfica y por la creciente oposición a tarifas tipo

46. En más del 75 por ciento de los Estados miembros de la OACI se dispone ya de SRI. Por sí solo, el sistema Amadeus es el que abarca mayor número de países (134), seguido de Galileo (107), Worldspan (60), SABRE (45) y Abacus (18). La forma que reviste la cobertura es también una característica interesante: el proveedor de SRI no crea una compañía nacional de comercialización en cada país. Por ejemplo, Amadeus sirve a los 134 países que abarca con sólo 67 compañías nacionales de comercialización. Ello parecería demostrar que el modo 3 no es el único que viene al caso en relación con los SRI, sino que el modo 1 también desempeña una función fundamental en los países en que no se han creado compañías nacionales de comercialización. De igual forma, como se desprende del cuadro anterior, Abacus recurre a 38 compañías nacionales de comercialización para dar cobertura a 18 países, lo cual demuestra que puede haber varias compañías nacionales de este tipo en el mismo país.

47. Como puede verse en el diagrama 1 que figura *infra*, el volumen de los mercados es extremadamente variable.

48. A los Estados Unidos por sí solo corresponde más del 30 por ciento de un mercado que se eleva a 5.000 millones de dólares EE.UU. anuales. Los únicos datos mundiales de que se dispone sobre la participación en el mercado (Amadeus 34 por ciento, Galileo 28

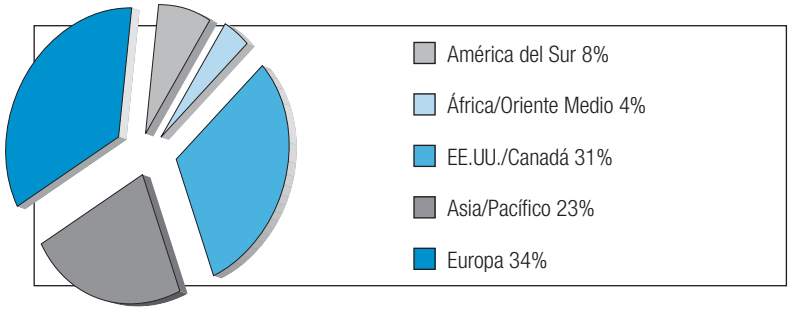
CUADRO 4

En el siguiente cuadro se da una idea de la extensión geográfica progresiva de los SRI:

	1994	1995	1998
Países sin SRI	56	55	45
Países con una sola empresa SRI	45	49	43
Países con dos o más empresas SRI	82	81	97

Fuente: OACI.

DIAGRAMA 1
Mercado internacional de SRI

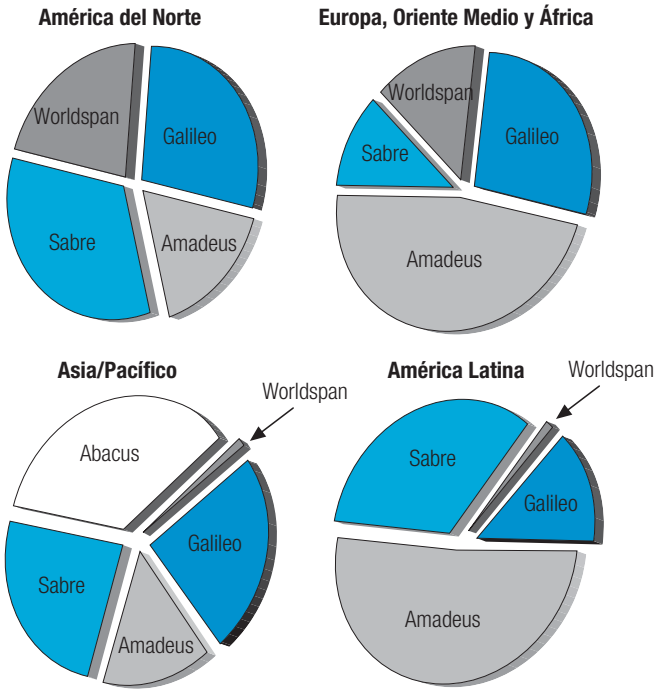


por ciento, SABRE 24 por ciento, Worldspan 13 por ciento) se limitan a las cuatro empresas mundiales. La metodología seguida para llegar a esta cifra no se conoce exactamente, y las cifras parciales ofrecidas por otros SRI son contradictorias entre sí.[9] Así pues, es preciso considerar esta cifra con ciertas precauciones. La posición en los mercados regionales de las cinco empresas principales es también sumamente variable, como se indica en los siguientes diagramas.

9 La suma de la proporción de reservas que reivindica cada sistema es muy superior al 120 por ciento.

49. Todas estas empresas han declarado que en el curso de los últimos siete años sus reservas e ingresos aumentaron uniformemente. Ahora bien, este crecimiento está vinculado en gran parte con la difusión geográfica ya mencionada, pues los mercados nuevos aumentan con más rapidez que los mercados maduros. Hasta hace poco, el sistema de fijación de los precios de los SRI, una tarifa uniforme de 10 a 12 dólares EE.UU. por segmento reservado, garantizaban una actividad ajustable en función del volumen de tráfico aéreo, que en cualquier caso no dejaba de aumentar. Ni siquiera la competencia entre líneas aéreas en materia

DIAGRAMA 2
Participación de las agencias de viajes en los mercados SRI mundiales



de precios tuvo efectos negativos para los SRI; como la remuneración por SRI era una transacción a tanto alzado la competencia sólo contribuía a aumentar el volumen del tráfico y, por consiguiente, los ingresos de las empresas de SRI.

50. Con todo, la situación puede cambiar con relativa rapidez. Ante la presión de sus clientes y de las autoridades normativas, los SRI van dejando poco a poco de cobrar por reservas duplicadas y ficticias. En segundo lugar, cuando operan como mecanismo para hacer reservas a nuevos canales de distribución (agencias de viajes virtuales, sitios Web de las líneas aéreas, etc.), los honorarios por SRI se acercan más a la escala de 1 a 2 dólares EE.UU. que a la de 10 a 12, y la participación de tales canales sigue aumentando. Por último, como las líneas aéreas de las empresas de transporte aéreo matrices se han deshecho de los SRI ya no tienen el mismo interés en que se cobre mucho por estos servicios.

(iii) Extensión hacia otros sectores de esparcimiento y viajes

51. En el curso de los últimos 10 años los SRI se han transformado en sistemas de distribución mundial. Las actividades de los SDM son una extensión del sistema SRI a otros tipos de transporte como, por ejemplo, el ferrocarril, los transbordadores o el alquiler de automóviles, pero en medida más amplia también a sectores relacionados con los viajes como los de hotelería, viajes a lugares turísticos, cruceros y viajes organizados todo comprendido, o actividades de esparcimiento como la ópera, el cine y el teatro, e incluso actividades como los seguros que no tienen relación alguna con los viajes.

52. Para los tres proveedores mundiales de SRI sobre los que se dispone de datos, esta ampliación de actividades representa ya el 10 por ciento de las reservas (SABRE 10,8 por ciento, Galileo 9,1 por ciento, Amadeus 7,7 por ciento). Estas reservas aumentan a un ritmo tres veces superior al de las reservas de pasajes aéreos en el caso de Galileo y al doble en el caso de SABRE, aunque únicamente a la mitad de ese ritmo en el caso de Amadeus, si bien las ofertas de estos tres SRI son comparables como puede verse en las entradas correspondientes del diagrama general.

(iv) Ofertas públicas de valores iniciales y desaparición del vínculo con las empresas de transporte matrices

53. Los accionistas iniciales, la situación al 1º de julio de 2000 y los movimientos intermedios de acciones se indican en la cuarta, quinta y sexta columnas del cuadro 3. Se tiende claramente a vender acciones al público, pues dos de las principales empresas ya pertenecen a éste en su mayoría (SABRE al 100 por ciento desde marzo de 2000 y Galileo al 73,2 por ciento desde marzo de 1999). Actualmente el 40 por ciento de Amadeus está en manos del público y tiene la intención de abrir más aún su capital en el futuro. De las cuatro principales empresas, Worldspan sigue perteneciendo en su totalidad a las líneas aéreas que la fundaron, al igual la empresa regional Abacus. Se trata, por tanto, de un cambio de estrategia de las líneas aéreas fundadoras y especialmente de SABRE-AMR, que se presentaba como el arquetipo de compañía integrada que abarcaba todo el conjunto de actividades: líneas aéreas (American), SRI (SABRE) y agencias de viajes virtuales (Travelocity).

54. Esta tendencia obedece a varios factores, a saber:

- la propiedad de un sistema SRI ha perdido importancia como medio de canalizar a los clientes con la mejora progresiva de los códigos de conducta (Estados Unidos, UE, CEAC, OACI) que han prohibido ciertas prácticas desleales;

- se ha impuesto nuevamente la moda de concentrarse en la actividad fundamental del transporte aéreo;

- han surgido nuevos canales de distribución que han reducido el peso de los SRI y necesitan obtener fondos y el control de las líneas aéreas. Este es el caso de los portales para múltiples líneas aéreas (por ejemplo, Orbitz o Online Travel Portal), de las agencias de viajes virtuales (como priceline.com, en la que las líneas aéreas han adquirido intereses) y los sitios Web de líneas aéreas y de alianzas (para más información sobre estos nuevos canales de distribución véanse los párrafos 65 a 114). Las ofertas públicas iniciales de los SRI han dado a las líneas aéreas la oportunidad de recuperar su enorme inversión de los años ochenta y de generar los fondos necesarios para estas nuevas inversiones.

55. Puede sospecharse que las líneas aéreas han tratado de desentenderse de un servicio destinado a declinar con la aparición de nuevos canales de distribución y la limitación progresiva de las tarifas. Una razón determinante para subdividirse, especialmente en el caso de SABRE, fue que los clientes que operan en nombre de terceros en lo que respecta a programas de TI y gestión de sistemas subcontratados, comprendidos los sitios Web, se mostraban renuentes a proporcio-

nar información confidencial sobre las tendencias y perfiles de las reservas a empresas pertenecientes a competidores. La subdivisión resuelve, pues, el problema.

56. Como consecuencia de esta tendencia, las «empresas de transporte matrices de los SRI» tienden, a su vez, a ser la excepción en el sentido normativo que tiene la exención del trato NMF en los Códigos y en el AGCS. En la mayoría de los casos sólo subsisten los «transportistas participantes», y sus obligaciones se han reducido en ciertas circunstancias (véase el párrafo 64). Cabe observar asimismo que, por lo que se refiere a los transportistas participantes, se han producido cambios de importancia entre los SRI como, por ejemplo, el reciente caso de BA, que pasó de Galileo a Amadeus.

(v) Erosión de la función predominante del proveedor tradicional de SRI en la emisión de billetes de transporte aéreo y la subsecuente diversificación en otras actividades realizadas por medios electrónicos en relación con los viajes

57. Como puede verse en el cuadro 3, los proveedores de SRI se han diversificado mucho últimamente en otras actividades. Es posible tratar de determinar la tipología de esta tendencia estableciendo una distinción entre diversificación descendente y diversificación ascendente.

58. La diversificación descendente consiste en tratar de ponerse directamente en contacto con el cliente, ya sea una persona o una empresa, prescindiendo así del intermediario tradicional: la agencia de viajes. Todas las empresas importantes lo han hecho en mayor o menor medida. El caso más típico es el de SABRE que fue el pionero de la idea de las agencias de viajes virtuales con la creación de Travelocity (1996), que ahora ocupa el tercer lugar entre los sitios de comercio electrónico más importantes del mundo tras haberse fusionado con Preview Travel, y tiene 17 millones de usuarios registrados, ingresos por valor de 1.200 millones de dólares EE.UU. y una participación del 32 por ciento entre las agencias de viajes virtuales en el mercado de los Estados Unidos. SABRE Business travel solution, que se dedica exclusivamente a prestar servicios a las empresas, disfrutó de las mismas ventajas para competir. Desde entonces, Amadeus con Amadeus.net, Vacation.com y Terra.networks y Galileo con Trip.com han seguido el mismo camino. Por lo que respecta a las empresas que utilizan sus servicios, Amadeus llegó a un original acuerdo con SAP, fabricante del programa más utilizado de gestión de recursos de las empresas: el programa SAP R 3 comprende ahora funciones integradas de reserva de viajes vinculadas con Amadeus, con lo cual garantiza a esta empresa una corriente constante de ingresos.

59. Las diversificaciones ascendentes son más heterogéneas. Su característica común es el recurso a la experiencia obtenida por los SRI en gestión de tecnología de la información, a fin de ofrecer documentación, programas informáticos, subcontratas o servicios a las líneas aéreas, a las alianzas, a los portales múltiples para líneas aéreas, a las agencias de viajes y a distribuidores como Wal Mart por lo que se refiere a distribución de viajes, lo cual va desde la adquisición de empresas de equipo informático que fabrican sistemas para la impresión de billetes en casa (SABRE y Galileo con Encryptix y Galileo con stamp.com) hasta la creación de compañías especializadas en el suministro de servicios de telecomunicaciones a los vendedores de viajes (Quantitude de Galileo), la subcontratación total del sistema de tecnologías de la información (SABRE principalmente) y el suministro y gestión de sitios Web y mecanismos de reserva para agentes de viajes, líneas aéreas, distribuidores, alianzas y portales múltiples de líneas aéreas. Estas actividades ya representan el 40 por ciento de los ingresos de SABRE y un porcentaje equivalente para Galileo, mientras que Amadeus y Worldspan van un paso más atrás.

2. Evolución de la situación normativa en el caso de los SRI clásicos

60. La intervención normativa en el caso de los SRI se regía tradicionalmente por el acceso al mercado y la preocupación por la no discriminación, esto es, por tratar de evitar la discriminación entre transportistas provocada por prácticas desleales en las presentaciones visuales. Los diversos códigos de conducta aplicables a esta cuestión se actualizaron y extendieron a nuevas actividades como el transporte por ferrocarril. Por otra parte, la competencia y las autoridades de transporte también han intervenido en la fijación de precios.

61. En cuanto a los códigos de conducta, entre 1994 y 1996 la OACI hizo una revisión de su código de conducta de 1991 para los SRI, principalmente a fin de tener presentes los resultados de las negociaciones de la Ronda Uruguay. Este nuevo código entró en vigor el 1º de noviembre de 1996, y sus principales modificaciones consisten en la inclusión de los servicios no regulares y, si los Estados lo consideran necesario, de los nuevos sistemas de información como Internet; en medidas más rigurosas para proteger el carácter confidencial de los datos personales, en la prohibición de hacer reservas ficticias, en criterios más concretos sobre el orden de presentación de los vuelos, en disposiciones acerca de la presentación en pantalla y la información

al consumidor sobre vuelos que comparten el mismo código, en propuestas de cláusulas tipo para acuerdos bilaterales de acceso al mercado y en disposiciones sobre exenciones. En los documentos S/C/W/59 (página 12, párrafo 27) y S/C/W/129 (anexo 1, párrafo 5, página 12) se describe con más detalle el contenido de este código. A fines de 1999, 31 países se regían por él o su reglamentación sobre los SRI era compatible . Cabe señalar que la exención transitoria de las obligaciones por lo que respecta a acceso al mercado solicitada por dos de esos países caducará el 31 de diciembre de 2000.

62. En las Comunidades Europeas, el código de conducta aplicable a los SRI se enmendó en virtud del Reglamento del Consejo Nº 323/99 de 30 de abril de 1999. Las principales modificaciones residen en la inclusión de servicios de ferrocarril, en las presentaciones visuales de los vendedores que deseen hacerlo y en disposiciones adicionales sobre protección de los datos personales, las obligaciones de los abonados, las comisiones y los datos de la facturación. La finalidad de estos cambios era ajustarse al código SRI revisado de la OACI de 1996. En 1999, la Comisión multó a Lufthansa por no haber puesto a disposición del público antes de diciembre de 1998 la función de emisión electrónica de billetes introducida en 1997.

63. La Conferencia Europea de Aviación Civil también adoptó un nuevo código en junio de 2000 (ECAC/24 de fecha 29-30 de junio de 2000) en sustitución del código de 1994 (CEAC/16-1), extendiendo así las disposiciones del nuevo código de la UE a todo el continente europeo e incorporando las del código de la OACI de 1996.

64. En 1997, el Ministerio de Transporte de los Estados Unidos resolvió, al pasar revista a la reglamentación sobre SRI, que las líneas aéreas que no fueran propietarias de empresas de SRI no tenían la obligación de participar en la misma medida en todos los sistemas de SRI en que escogieran participar. Por otra parte, dicho Ministerio enmendó su reglamentación para exigir a cada vendedor de SRI que ofreciera una presentación electrónica con listas de vuelos sin dar preferencia a todas las conexiones en línea sobre las conexiones *interline*. El Ministerio prohibió asimismo que los sistemas ofrecieran presentaciones en que el tiempo transcurrido no fuera un factor determinante para seleccionar los vuelos, y se diera preferencia a los vuelos en un solo avión sobre los servicios de conexión. El Ministerio de Transporte prorrogó la vigencia de sus disposiciones hasta el 31 de marzo de 2000, a fin de disponer de tiempo para terminar el examen.

65. En junio de 1995, el Canadá adoptó una serie completa de normas SRI. En 1996, Australia enmendó su código de conducta a fin de exigir que los vendedores de sistemas ofrecieran a grupos de abonados acceso a los SRI a través de sistemas de comunicación distintos del utilizado por el vendedor, y a introducir procedimientos de conciliación más detallados para la solución de diferencias.

66. Por lo que respecta a la fijación de precios, varias líneas aéreas presentaron quejas en 1994 ante las autoridades normativas de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos sobre la cuantía y el carácter de las comisiones que cobraban los vendedores de SRI por reservas duplicadas y ficticias. En otras palabras, los SRI cobraban una tarifa uniforme (generalmente 2 dólares EE.UU.) por cada tramo reservado aun cuando no diera lugar a la emisión de un billete como suele suceder con las reservas precautorias múltiples. En 1995 la Comisión Europea publicó un estudio de las opciones para el financiamiento de los SRI y lo sometió a debate público. A raíz de las quejas de las compañías aéreas por el cobro de reservas ficticias, los vendedores de SRI empezaron a restringir su política en materia de honorarios supeditando el cobro de la comisión a la emisión del billete y reprogramando los sistemas a fin de reforzar las posibilidades de la línea aérea para rechazar reservas que considerase innecesarias o para viajes irrealizables. En 1996, la Comisión Europea redactó una nota de instrucciones sobre criterios en materia de fijación de precios con objeto de aclarar algunos aspectos relacionados con los SRI; por ejemplo, los incentivos para las agencias de viajes, las reservas pasivas y duplicadas, los tramos irrealizables, las anulaciones y el cobro de comisiones más elevadas por las funciones que ofrece.

67. Desde el punto de vista del AGCS, si actúa en segundo plano como instrumento para hacer reservas en el sitio Web de una agencia de viajes, un distribuidor, una línea aérea, una alianza o un portal múltiple de líneas aéreas, el proveedor de SRI sigue prestando servicios de reserva informatizados, pero entonces cabe preguntarse si los proveedores de «primera línea» no pueden considerarse también de proveedores de SRI, ya que ofrecen reservas en línea.

B. NUEVAS FORMAS DE SRI

68. En la presente sección se tratará en primer lugar de reconstruir la historia de estas nuevas formas de SRI; en segundo lugar, de establecer la tipología de los principales proveedores de estos nuevos servicios y, en tercer lugar, de describir en cada caso los datos económicos de que se dispone y el actual examen del asunto desde el punto de vista normativo.

1. Breve historia de la distribución de viajes en línea

69. En 1993, el cliente sólo tenía tres opciones para comprar un pasaje de avión:

- recurrir a un agente de viajes que recurriría a su vez al proveedor de SRI para hacer la reserva y emitir el billete, o
- llamar por teléfono a la oficina de reservas de alguna línea aérea, o
- ir a la oficina de ventas de una línea aérea y comprar su pasaje. En este caso, la línea aérea no recurría a los SRI, sino que utilizaba la red interna para consultar sus listas de vuelos. Tratándose de un enlace entre empresas, es decir, para la emisión de billetes en vuelos de conexión en otras líneas aéreas, sí habría recurrido a los SRI, lo cual explica por qué incluso las oficinas de ventas de las líneas aéreas utilizan los servicios de reserva informatizados (véase, por ejemplo, el número de terminales de Amadeus para las líneas aéreas).

70. Aunque no se dispone de cifras mundiales a este respecto, basándose en el número de terminales SRI de cada proveedor y en las estadísticas de diversas líneas aéreas, puede considerarse que la primera forma de emitir billetes (agente de viajes - SRI - línea aérea) era con mucho la predominante, pues por término medio le correspondía del 80 al 85 por ciento del total de pasajes vendidos, en tanto que el porcentaje restante (15 a 20 por ciento) correspondía a las ventas directas de las líneas aéreas.

71. En el Anexo sobre Transporte Aéreo de 1993 y, en términos más generales, en el documento CPC/W/120, se analiza esa situación estableciendo tres categorías de proveedores de servicios: agencias de viajes, SRI y oficinas de venta y comercialización de las propias líneas aéreas. Esa sencilla clasificación ha quedado totalmente rebasada, ya que ahora son muchas más las empresas y combinaciones de empresas que ofrecen reservas de pasajes por vía aérea.

72. Históricamente, si se exceptúa el caso, geográficamente limitado, de la empresa francesa Minitel[10], puede seguirse el rastro del servicio directo en línea de reservas para el cliente, sin recurrir a agencias de viajes, hasta su aparición en 1993, año en que Galileo creó la red ETDN (Electronic Ticket Delivery Network).

73. En 1995, cinco importantes líneas aéreas ofrecían ya pasajes mediante CD-ROM y discos para computadoras personales, mientras que más de cien empresas de transporte aéreo y los entonces cinco proveedores más importantes de SRI abrían sitios Web, al igual que varios grupos de agencias de viajes y numerosos agentes independientes, si bien en un principio la mayoría de estos sitios se limitaban a dar información sin ocuparse aún de hacer reservas en línea.

74. En 1996, se empezó a aplicar en Internet técnicas de gestión del rendimiento con la subasta de números fijos de asientos o la oferta de descuentos limitados en ciertos vuelos y rutas en que las reservas eran escasas. En 1996 también se fundaron dos de las principales agencias virtuales de viajes: Expedia y Travelocity, pertenecientes, respectivamente, a Microsoft y a SABRE.

75. En 1997, ante la creciente utilización de Internet para hacer reservas en las líneas aéreas (aunque aumentaba rápidamente, esta actividad aún representaba menos del 1 por ciento de los ingresos de las líneas aéreas), la IATA estableció un código especial para los proveedores de servicios de reserva por medios electrónicos que permitía a las líneas aéreas identificar rápidamente las reservas de este tipo. Entre 1997 y 1998 se hicieron nuevas mejoras en algunos de estos sitios Web, como acceso a las cuentas de los viajeros frecuentes, recompensa a los viajeros por el kilometraje realizado y rastreo del equipaje.

76. En 1998 el primer servicio de «escoja usted el precio» (sistema de subasta a la baja) fue introducido por la agencia virtual de viajes Priceline.com. La creación de sitios Web de alianzas siguió de cerca el anuncio de la formación de diversas alianzas (Star en 1997, Qualiflyer, Oneworld en 1998, Skyteam, 1999-2000). Ese mismo año Expedia y Travelocity extendieron sus

10 El sitio Degriftours Minitel data de 1991 y Degriftours, que es ahora la más importante agencia virtual de viajes de Europa con una participación del 15 por ciento en el mercado, debe aún a Minitel gran parte de sus ingresos (333 millones de francos franceses de los 454 que percibió en 1998, 280 millones de los 580 que obtuvo en 1999 y 150 millones de los 800 previstos para el año 2000, mientras que el resto procede de Internet). Lo mismo puede decirse del sitio Minitel de Air France que, con 4,5 millones de visitantes por año ocupa el tercer lugar entre los sitios Minitel más importantes de Francia.

actividades al Reino Unido. Desde el punto de vista del AGCS se trata de un importante elemento, pues demuestra que, en el caso de la distribución de viajes, el comercio electrónico no se limita únicamente a las modalidades 1 y 2 sino que las peculiaridades jurídicas y, posiblemente, también financieras y de comercialización de cada mercado exigen en cierta medida la presencia de la modalidad 3.

77. En 1999, Alaska Airlines, seguida de Continental, empezó a utilizar Internet para el despacho en línea de pasajeros. En 1999 se anunció la creación en los Estados Unidos de un portal múltiple de líneas aéreas (Orbitz) y en 2000 la creación de otro en Europa (On Line Travel Portal), de otro más en los Estados Unidos (Hotwire.com) y de uno en Asia (que aún no tiene nombre). Por último, en ese mismo año, la IATA e IBM anunciaron que estaban estudiando la creación de un sistema electrónico mundial y de formatos y máquinas comunes que permitieran el intercambio de billetes electrónicos.

2. Análisis de los principales tipos de proveedores de reservas en línea

78. Determinar el volumen del mercado mundial para la distribución en línea de viajes por vía aérea y la participación de los diversos tipos de explotadores es tan difícil como tratar de describir la nueva economía: prácticamente sólo se dispone de datos sobre el mercado estadounidense. En Europa son escasos, y prácticamente inexistentes en el resto del mundo. La participación en el mercado de cada compañía o tipo de proveedor varía enormemente de un año a otro. En las cifras no siempre se distinguen las reservas en las líneas aéreas de las reservas para viajar, ni se indica claramente si corresponden al mercado estadounidense o al mercado mundial, ni tampoco se indican necesariamente los canales de distribución. La cifras correspondientes a años pasados no dan una idea cabal de este mercado en expansión, ya que su crecimiento es exponencial y ciertos tipos de proveedores, que probablemente obtendrán una participación importante, acaban de iniciar sus actividades (sitios Web de alianzas) o aún no han empezado a funcionar (portales múltiples de líneas aéreas). Por otra parte, ciertos tipos de proveedores que predominan actualmente, como las agencias virtuales de viajes que no pertenecen a SDM, son económicamente frágiles e incluso pueden desaparecer porque se ajustan al modelo general de las empresas de este tipo y han registrado pérdidas constantes desde su creación. Así pues, es preciso recurrir a los pronósticos que son, desde luego, divergentes en cuanto a metodología y resultados. Teniendo presentes estas limitaciones metodológicas, las cifras con que se cuenta son las que figuran en el cuadro 5.

79. Las mismas fuentes trataron de rastrear y prever la participación de las líneas aéreas y de las agencias virtuales de viajes en el mercado de las reservas en línea para viajar. Los resultados obtenidos pueden verse en el cuadro 6.

CUADRO 5

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Phocus Wright: mercado mundial de viajes en línea		7.000 millones de dólares o 3% del total de viajes, del cual corresponde el 73% a reservas en las líneas aéreas	20.200 millones de dólares u 8% del total de viajes, del cual corresponde el 63% a reservas en las líneas aéreas			
Phocus Wright: mercado europeo de viajes en línea		200 millones de euros	1.100 millones de euros	3.100 millones de euros	5.700 millones de euros	9.000 millones de euros
Gartner group: mercado mundial de viajes en línea		5.000 millones de $EE.UU.		30.000 millones de $EE.UU.		
Jupiter Communications: mercado mundial de viajes en línea	2.200 millones de $EE.UU.	4.200 millones de $EE.UU.	6.300 millones de $EE.UU.	8.900 millones de $EE.UU.	12.600 millones de $EE.UU.	16.600 millones de $EE.UU.

CUADRO 6

	Participación de las agencias de viajes	Participación de las líneas aéreas	Otras entidades[a]
1993 Oficina general de intervención de cuentas de los Estados Unidos (mercado estadounidense únicamente, fuera de línea[b])	85%	15%[c]	No se toman en consideración
1996 Oficina general de intervención de cuentas de los Estados Unidos (mercado estadounidense únicamente, fuera de línea y en línea)	75%	25%[d]	No se toman en consideración
1999 Anuario de Phocus Wright (únicamente mercado mundial en línea)	52%	33%	15%
Diciembre de 1999 Jupiter Communications (únicamente mercado mundial en línea)	54%	46%	No se toman en consideración
2005-2006 Arthur Andersen	60%	40%	no se toman en consideración

a Sitios Web de empresas de alquiler de automóviles, cadenas hoteleras y organizadores de cruceros y viajes.

b Informe GAO/RCED99-221 de la Oficina General de Intervención de Cuentas de los Estados Unidos «Domestic aviation: effects of changes in how airlines tickets are sold», julio de 1999.

c Oficinas de emisión de billetes, centros de llamada.

d Oficinas de emisión de billetes, centros de llamada, primeros sitios Web.

80. Para hacer un resumen de todas estas cifras y previsiones extremadamente heterogéneas, puede decirse que, según se calcula, el mercado de viajes en línea aumentará de cinco a seis veces en los próximos cinco años y que las reservas en líneas aéreas seguirán siendo mayoría, aunque su participación pasará del 75 por ciento a algo más del 33 por ciento (dos tercios).

81. Se prevé que la participación de las reservas con líneas aéreas en el sistema de distribución aumentará por lo menos el doble (pasando del 15-20 por ciento al 40-50 por ciento), fundamentalmente en detrimento de las agencias de viajes. Esta tendencia se ha iniciado ya en los Estados Unidos, donde empieza a reducirse el número de agencias de viajes que, a pesar del constante aumento de sus ingresos, han perdido, según la Oficina General de Intervención de Cuentas, 4.500 millones de dólares EE.UU. en comisiones a causa de las limitaciones en los últimos cinco años. Así pues, han empezado a cobrar por sus servicios a los clientes, a fin de crearse otra fuente de recursos.

(i) Agencias virtuales de viajes

82. Bajo esta denominación pueden agruparse tres de los casos enumerados e ilustrados en el documento S/C/W/59:

- figura 2 a), página 6 (agencia virtual de viajes propiedad de un SRI, por ejemplo Travelocity, Amadeus.net, Galileo.com);
- figura 2 b), página 6, entonces denominados indebidamente proveedor de servicios de reserva electrónica (agencia de viajes puramente virtual o parte de un sitio Web que no pertenece más que a un SRI o a una agencia de viajes con existencia física propiedad del público, de las líneas aéreas[11], de empresas de programas informáticos, de un distribuidor, de un banco, etc., dedicada a la venta de viajes, por ejemplo priceline.com o Expedia); y
- figura 3 c), página 7 (sitio Web de una agencia de viajes con existencia física; por ejemplo, Carlson.com).

83. Desde el punto de vista económico, la única diferencia entre estas empresas es que las agencias propiedad de SRI no tienen que pagar, o al menos no tienen que hacerlo en la misma medida, las reservas a los SRI, lo cual les da una ventaja para competir. Todas, o casi todas, las demás están «impulsadas» por un mecanismo SRI y tienen una relación contractual común con las líneas aéreas: consideradas como rivales en la conquista de mercados de distribución a bajo costo, están supeditadas, al menos en los Estados Unidos, a condiciones más rigurosas que sus homólogas con existencia física por lo que respecta a número de

11 Se trata de empresas pertenecientes total o parcialmente a líneas aéreas, como priceline.com, pero no a los sitios Web de las líneas aéreas cuya situación económica y jurídica es distinta y se describe más adelante.

pasajeros, tramos de vuelo, plazos para conservar las reservas y pagos. Su comisión es del 5 por ciento (en comparación con el 8 por ciento que ya reciben las otras agencias de viajes) y se limita a un máximo de 10 dólares EE.UU. por pasaje, en comparación con 50 dólares por término medio para los vuelos en el interior de los Estados Unidos y de 190 dólares, también por término medio, para los vuelos internacionales.

84. Cabe observar que ya ha surgido una tendencia hacia la fusión. En los Estados Unidos corresponde a las cinco primeras agencias virtuales de viajes el 73 por ciento del volumen bruto de reservas para viajar (Travelocity/Preview: 32 por ciento; Expedia: 20 por ciento; Priceline.com: 10 por ciento; ITN.net (GetThere.com): 7 por ciento; Cheap Tickets: 4 por ciento). Aunque menos desarrollada, esta tendencia es similar en Europa, donde a las primeras seis agencias de este tipo corresponde el 53 por ciento del mercado (Degriftour: 15 por ciento, Expedia.co.uk: 14 por ciento, Ebookers.com: 10 por ciento, Leisure.planet.com: 9 por ciento, Lastminute.com: 4 por ciento y Edreams: 1 por ciento). Pero, esta tendencia puede invertirse; puede haber salidas del mercado y en un mercado que se quintuplicó en un año (pasando de 200.000 euros a los 1.100 millones previstos para el año 2000 en Europa)[12], en 2000, un recién llegado, Edreams, logró obtener la participación del 1 por ciento que se le había pronosticado.

85. Las características económicas del sector son una mezcla entre la economía SRI y la nueva economía. En el caso de los SRI, las líneas aéreas o, por lo menos, algunas de ellas, hacen grandes inversiones en las nuevas empresas (por ejemplo, United en Buy.travel.com o United American, US Airways, Continental, Northwest, TWA, America West y Delta en Priceline.com) en forma paralela a la de las inversiones en SRI de hace 20 años. Por lo que se refiere a los SRI, las líneas aéreas proyectan renunciar a largo plazo a sus inversiones y afirman que la organización del sistema correrá a cargo de un equipo especializado neutral, garantizando así la igualdad de trato incluso a las líneas aéreas cuya participación no es en capital.

86. Al mismo tiempo, los servicios de viajes en línea pertenecen normalmente a la nueva economía. Aunque la distribución de viajes tiene la reputación de ser estructuralmente más provechosa que el comercio electrónico de bienes físicos porque no tiene gastos de almacenamiento, envío o entrega, la rentabilidad del sector para las empresas que no son propiedad de SRI está por demostrar, mientras que la capitalización de acciones alcanza alturas que no se comparan con las de la industria «física» del transporte aéreo. Por ejemplo, la capitalización de priceline.com llegó en determinado momento a 13.000 millones de dólares EE.UU., cifra superior a la alcanzada en total por United Airlines, Continental y Northwest, en tanto que las ventas efectivas del sitio Web fueron de sólo 35 millones de dólares EE.UU. en 1999 y esta empresa ha venido acumulando pérdidas, que se elevan a 114 millones de dólares EE.UU., desde su fundación.

87. Las autoridades normativas estadounidenses ya han emitido dos fallos con respecto a las agencias virtuales de viajes. En septiembre de 1996, el Ministerio de Transportes se negó a intervenir en contra de Expedia como pedían las asociaciones de agentes de viajes. En abril de 1999, el Ministerio también desestimó una demanda presentada en 1996 por la asociación de agencias de viajes al por menor (ARTA) contra la venta en Internet de pasajes a precios rebajados.[13]

(ii) Sitios Web de líneas aéreas

88. Según un estudio realizado por Airline Business International y SITA, en enero de 2000 sólo el 40 por ciento de las líneas aéreas de la IATA ofrecían servicios de reserva en línea, pero un 37 por ciento más proyectaban hacerlo en el curso de los dos años siguientes. La extensión de esta tendencia es muy distinta en cada región. Ha llegado a su término en los Estados Unidos y casi está por alcanzarlo en Europa Occidental y en los países desarrollados de Asia-Pacífico, pero aún se encuentra en distintas etapas embrionarias en el resto del mundo. Cabe señalar asimismo que las líneas aéreas no dependen únicamente de un sitio Web. No sólo lo segmentan por tipo de actividad (costo reducido con subasta, esparcimiento, personas, pequeñas empresas, grandes empresas) sino también por países. Por ejemplo, Air France posee 36 sitios distintos, de los cuales sólo cinco permiten hacer reservas en línea. Aún se desconoce la medida en que un sitio Web especializado supone una presencia comercial efectiva en el país.

89. Los transportistas que venden a bajo precio tienden a utilizar los servicios de reserva por Internet en mucha mayor medida que los transportistas tradicionales. Por ejemplo, mientras que en 1999 la proporción de las ventas en línea por líneas aéreas estadounidenses oscilaba entre el 3 y el 5 por ciento, Southwest alcanzaba el 27 por ciento (su participación sólo fue del 8 por ciento en 1997 y del 19 por ciento en 1998) de las

12 Fuente: PhocusWright.como/events/liveurope2000/press/sileo.

13 Fuente: Informe GAO/RCED99-221 de la Oficina General de Intervención de Cuentas de los Estados Unidos «Domestic aviation: effects of changes in how airlines tickets are sold», julio de 1999.

reservas en línea, lo que, desde el punto de vista de las reservas brutas, lo llevó a competir con 877 millones de dólares EE.UU. con Travelocity/Preview (1.100 millones de dólares EE.UU.) y Expedia (750 millones de dólares EE.UU.). En Europa, easyJet se encuentra en una situación semejante, con el 50 por ciento de reservas en línea durante el primer trimestre de 2000, seguida a distancia por Ryanair con el 20 por ciento. A principios de 1999, Delta llegó a imponer un recargo sistemático de 2 dólares EE.UU. por cada billete que no se reservara a través de Internet, pero tuvo que echarse atrás ante la hostilidad de las agencias de viajes.

90. En la actualidad, todas las líneas aéreas importantes anuncian ambiciosas estrategias y metas en relación con sus ventas en línea. Por ejemplo, BA proyecta elevar la parte de sus ventas mundiales correspondiente a los pasajes en línea, que era del 2 por ciento en 1999, un 50 por ciento en 2003, esto es, de 45 millones de libras esterlinas en 1999 a 700 millones en 2002. De igual forma, Air France proyecta rebasar esta cifra, pasando del 5 por ciento en 1999 (porcentaje relativamente elevado según las normas internacionales y que puede atribuirse a los resultados obtenidos por Minitel) al 50 por ciento en 2005, e Iberia planea pasar del 1 por ciento en 1999 al 30 por ciento en 2006. Continental demuestra todavía mayor ambición, pues prevé triplicar en un año sus ventas electrónicas, pasando así de 300 millones de dólares EE.UU. en 1999 a 800 ó 1.000 millones en el año 2000.

91. Aunque estas cifras pueden parecer demasiado optimistas, especialmente si se recuerda que los 8 millones de visitantes del sitio Web de Swissair en 1999 sólo dieron lugar a 100.000 reservas[14], el pasado crecimiento exponencial parece corroborarlas. Por ejemplo, los ingresos por reservas en línea de American Airlines pasaron súbitamente de 75 millones de dólares EE.UU. en 1998 a 575 millones en 1999.

92. Estas ambiciosas aspiraciones obedecen a tres razones principales. En primer lugar, las líneas aéreas se percataron con gran rapidez de que Internet era el canal de distribución más barato de que disponían. Por ejemplo, en el estudio de Merrill Lynch titulado «E-commerce virtually there», de abril de 1999, se calculaba que el costo de la tramitación de un pasaje para America West se elevaba a 6 dólares EE.UU. a través de su propio sitio Web, a 13 dólares EE.UU. recurriendo a sus propios servicios de reserva y a 23 dólares EE.UU. a través de una agencia de viajes tradicional. Del mismo modo, Southwest Airlines, que es el transportista económico más importante de los Estados Unidos, considera que la tramitación de reservas a través de su sitio Web cuesta 10 veces menos que por intermedio de un agente de viajes y 5 veces menos que si se encarga de ella el personal interno (centro de llamadas u oficina de emisión de billetes) y que, en cualquier caso, está muy por debajo de 1 dólar EE.UU. por pasaje.

93. En segundo lugar, las líneas aéreas han utilizado la Web como herramienta de gestión del rendimiento para vender a precios marginales asientos que de lo contrario hubieran quedado vacíos. La instantaneidad y la posibilidad de alcanzar a determinados clientes (tecnologías de «empuje») y la de celebrar subastas, además del costo sumamente reducido, hacen de Internet el instrumento perfecto para aumentar el factor de carga de los aviones.

94. En tercer lugar, después de esta orientación inicial hacia el descuento, las líneas aéreas se percataron de que la Web también era el instrumento ideal para reunir datos sobre los clientes y analizarlos mediante técnicas de «extracción electrónica» para determinar sus preferencias y proceder a una comercialización personalizada. Se llegó así a la creación de una rama completamente nueva de las técnicas de gestión del rendimiento, denominada GRC (Gestión de Relaciones con el Cliente). El dominio de estos instrumentos es indispensable para las líneas aéreas, pues junto con los programas y salas para viajeros frecuentes, permiten ganarse a los pasajeros que más aportan. Por esta razón Delta, por ejemplo, decidió aplicar primeramente dichas técnicas de comercialización personalizada al 9 por ciento de los pasajeros que producen el 35 por ciento de sus ingresos. Desde el punto de vista normativo, la utilización de tales técnicas puede ser conflictiva en ciertos casos, dadas las disposiciones sobre protección del carácter confidencial de la información, pero éste es un problema general en el comercio electrónico y no específico del transporte aéreo.

95. Existen tres tipos de sitios Web de líneas aéreas:

i) los que venden únicamente pasajes para viajar en una sola compañía;
ii) los que también venden pasajes de alianzas de compañías (por ejemplo KLM); y
iii) los que venden pasajes en muchas líneas aéreas e incluso alquilan automóviles y cuartos de hotel y venden viajes organizados (por ejemplo, Lufthansa Infoflyway o united.com) para tratar de conseguir una participación más elevada en el mercado de distribución en detrimento de las agencias de viajes, de otras líneas aéreas e incluso de los SRI.

14 Sin embargo, en los Estados Unidos, un mercado Internet más maduro, esta relación es de uno a tres aproximadamente.

96. Ejemplo típico de este tercer tipo de sitios Web es Infoflyway de Lufthansa, que ya ofrece reservas en 500 compañías y vende el 5 por ciento de pasajes que no corresponden a Lufthansa y, en gran parte, probablemente tampoco a Star. Lufthansa ha ido incluso más lejos transfiriendo sus actividades TI a una filial denominada Lufthansa e-Commerce, mediante la estrategia que ya había seguido en sus actividades de mantenimiento y suministro de comidas. Ahora esta nueva filial busca activamente nuevos clientes como participantes. United.com es otro sitio Web que ofrece todo el surtido necesario para viajar por el mundo: 500 líneas aéreas, 45 compañías de alquiler de automóviles y 30.000 hoteles, cifras equivalentes a las de los principales proveedores de SRI (véase el cuadro 3).

97. No se dispone de cifras detalladas que permitan hacer un desglose entre los tres tipos de sitios Web de líneas aéreas (vendedores de una sola empresa, vendedores de alianzas o vendedores universales) y también es difícil aún determinar una tendencia o un movimiento entre estos tres tipos.

98. La distinción entre estos tres tipos puede parecer circunstancial, pero tiene sentido desde el punto de vista económico (ya que en dos de estos casos se intercambian comisiones) y es incluso más lógica desde el punto de vista normativo con arreglo al cual se establece de dos maneras. En primer lugar, aunque se admite que los sitios especializados (que venden pasajes en una sola línea aérea o en alianzas de líneas aéreas) no tienen en esencia la obligación de ser neutrales, la cuestión de la neutralidad de la presentación en pantalla y de la aplicación de los códigos de conducta se plantea en el caso de los sitios Web que venden pasajes en todas las líneas aéreas. Las autoridades normativas no han abordado aún este aspecto.

99. En segundo lugar, si una línea aérea vende sus propios pasajes parecería clasificarse de conformidad con el AGCS, tanto como proveedor de SRI como de servicios de venta y comercialización, ya que si vende directamente sus propios pasajes ello entra en la definición del apartado b) del párrafo 6 del anexo: «las oportunidades del transportista aéreo de que se trate de vender y comercializar libremente sus servicios de transporte aéreo, con inclusión de todos los aspectos de la comercialización, por ejemplo estudios de mercado, publicidad y distribución. Estas actividades no incluyen la fijación de precios de los servicios de transporte aéreo ni las condiciones aplicables».[15]

100. Si una línea aérea vende los pasajes de sus socios probablemente seguirá considerándose SRI, pero cabe preguntarse si los pasajes de sus aliados pueden considerarse sus «servicios de transporte». Lo lógico sería contestar que no, pero si se examinan las características de las alianzas (lo cual se hará en la segunda parte de la presente nota), se observa que están cada vez más integrados, que las ventajas que obtienen son algo más que la simple suma del tráfico de sus miembros, que existen complejos acuerdos sobre códigos compartidos y la promoción en común de un nombre comercial y de programas para viajeros frecuentes y que en definitiva pueden medirse con exactitud las ventajas económicas de la alianza. Así pues, la venta cruzada de pasajes bajo un nombre comercial común puede considerarse otro medio para vender sus propios servicios. Cabe aducir desde luego que los sectores de cooperación de las alianzas no entran en la definición de servicios de venta y comercialización, ya que se relacionan con la fijación de precios y las condiciones aplicables, pero el alcance de las alianzas es mayor que el de la fijación de precios y las condiciones correspondientes (por ejemplo, la comercialización conjunta de una marca) y por consiguiente la pregunta sigue en pie.

101. Es probable que si una línea aérea vende pasajes para una alianza en la que no es partícipe sigue reuniendo las condiciones de un SRI, pero es difícil imaginar cómo podría entrar en la actual definición de servicios de venta y comercialización.

(iii) Sitios Web de alianzas

102. Los sitios Web de alianzas son relativamente heterogéneos. Al 1º de julio de 2000 sólo una, STAR Alliance, permitía hacer reservas directamente en los servicios de sus copartícipes, mientras que otras tres (Qualiflyer, Styteam y One World) sólo eran portales de entrada que encaminaban al visitante, a través de un hiperenlace, hasta el sitio Web de un socio que podía o no ofrecer servicios de reserva, si bien es cierto que estos servicios tienden a generalizarse cada vez más. Wings Alliance es un caso particular, ya que no posee sitios Web propios y de hecho subdividió sus servicios de reserva en línea en dos sitios Web: uno para la alianza KLM-Northwest y otro para la ahora desaparecida alianza KLM-Alitalia, cada uno de ellos

15 De por sí esta definición plantea un problema jurídico, ya que los países con compromisos respecto a los SRI y a los servicios de venta y comercialización no son los mismos, pues algunos tienen compromisos en materia de venta y comercialización pero ninguno en SRI y viceversa.

con servicios comunes de reserva. Es posible que existan otros sitios Web dedicados a las alianzas de «uno a uno» pero, que se sepa, la cuestión no se ha estudiado aún en detalle.

103. Desde el punto de vista normativo no existe problema alguno de neutralidad. El único problema jurídico que se plantea con arreglo al AGCS es saber si los servicios comunes de reserva que ofrece un sitio Web pueden considerarse comprendidos no sólo en los compromisos SRI sino también en los relativos a venta y comercialización, ya que en sentido estricto no es el propio transportista (en este caso STAR en vez de Lufthansa o Varig) el que vende el pasaje. A este respecto puede hacerse el mismo razonamiento que el que se hizo en el caso de los sitios Web que venden billetes de sus socios en la alianza.

(iv) Portales para varias líneas aéreas

104. Es posible que los portales para varias líneas aéreas sean el próximo acontecimiento de importancia en el sector de la distribución de viajes en línea. Sin embargo, es difícil, ya que aún no están en funcionamiento, hacer pronósticos al respecto debido en parte a desacuerdos internos entre transportistas renuentes a compartir información confidencial sobre clientes, precios y ventas en un sistema común y también, en parte, a causa de la gran oposición a que se enfrentan y de las dificultades normativas a que ha dado lugar esta oposición.

105. Los transportistas aéreos crean portales que comprenden varias líneas aéreas a fin de competir con las agencias de viajes, virtuales o no, en un mercado cuyos clientes son poco fieles a un solo nombre comercial y buscan un surtido más amplio que el que ofrecen los sitios Web de líneas aéreas o de alianzas de líneas aéreas. Estos sitios agrupan a transportistas pertenecientes a distintas alianzas y, hasta ahora, a una sola región, aunque el primero y más importante -Orbitz- también reúne a líneas aéreas de otras regiones aparte de América del Norte. Sus principales características se resumen en el cuadro que figura *infra*.

CUADRO 7

Agrupación	**Orbitz (antes «T2»)**	**Hotwire.com**	**Online Travel Portal**	**«T2» asiático (aún sin nombre)**
Fecha del anuncio	Otoño de 1999	Junio de 2000	Mayo de 2000	Julio de 2000
Fecha para la que se prevé la entrada en funcionamiento	En un principio el verano de 2000, aplazada hasta fines de 2000			Fines de 2000
Miembros fundadores		United, Northwest, Continental, US Air, America West	BA, Air France, Lufthansa, Alitalia, KLM, Iberia, SAS, Aer Lingus, Austrian, British Midland, Finnair	Cathay Pacific, Quantas, Singapore Airlines, China Airlines, Malaysia Airlines, Royal Brunei Airlines, Air New Zealand, Ansett Australia y Asiana
Líneas aéreas asociadas	Estados Unidos: American, US Airways, ATA, Airtran, Hawaian, Midwest express, Midway, Vanguard Fuera de los Estados Unidos: Air Canada, Air Jamaica, Air New Zealand, Alitalia, All Nippon Airlines, Austrian, British Midland, COPA, CSA Czech, Iberia, KLM, Korean Airlines, Mexicana, Singapore, Varig			
Explotador	Worldspan		Amadeus	Sin decidir
Proceso jurídico en curso	Investigación por la División Antimonopolio del Ministerio de Justicia de los Estados Unidos desde mayo de 2000 y por el Departamento de Justicia de los Estados Unidos desde junio de 2000			
Otras características		Sin subastas, transportista oculto	Compromiso voluntario de no compartir información protegida por patentes	Agencia de viajes asociada

106. Orbitz es el proyecto más antiguo y también el que ha sucitado mayor oposición, y por consiguiente su caso sentará jurisprudencia desde el punto de vista normativo. La Sociedad Estadounidense de Agencias de Viaje (ASTA) presentó una demanda ante la División Antimonopolio del Ministerio de Justicia en mayo de 2000, y la Asociación de Agencias de viajes al por mayor (ARTA) presentó en junio una demanda similar ante el Ministerio de Transporte.

107. Según el reglamento interno de Orbitz, las líneas aéreas miembros tendrán el derecho de seguir teniendo su propio sitio Web pero estarán obligadas a presentar sus tarifas Internet más reducidas a través de Orbitz. La principal preocupación de la ASTA son las tarifas especiales que las líneas aéreas anuncian únicamente en Orbitz. Orbitz niega los cargos y aduce que exige por contrato una presentación totalmente neutral de las tarifas y que vivirá de las comisiones como cualquier otra agencia de viajes en línea o fuera de línea y que, por consiguiente, no está interesada en tratar de reducirlas, que no habrá colusión con respecto a los precios de los pasajes gracias a protecciones electrónicas incorporadas para evitar que la información se comparta y, por último, que no disfrutará de la exclusividad por lo que respecta a tarifas Web especiales, pues las compañías tendrán libertad para ofrecer los mismos descuentos a otras agencias de viajes.

108. El portal europeo de viajes OTP no es objeto aún de ataques formales y para evitarlos ha prometido que sus miembros no compartirán la información protegida por patentes.

109. En el caso del portal para varias líneas aéreas de la región Asia-Pacífico, que no tiene nombre aún, las líneas aéreas fundadoras han señalado que, precisamente para evitar tales ataques, asociarán las agencias de viajes al aspecto de empresa a empresa de su proyecto, permitiéndoles utilizar una versión con su nombre comercial de los servicios que presta el sitio. Sin embargo, aún quedan por determinar los detalles concretos de esta asociación. Cabe observar asimismo que las dos principales líneas aéreas japonesas, JAL y ANA, que tienen una estrecha relación con los agentes de viajes, no figuran entre los miembros fundadores del portal.

110. En términos generales, y aunque está probablemente más avanzado que en muchos sectores del comercio electrónico, el régimen normativo de los viajes en línea continúa en gran medida en fase embrionaria, como demuestran los cinco expedientes pendientes del Ministerio de Transporte de los Estados Unidos sobre peticiones, solicitudes y aviso de proyecto de normativa enumerados en el anexo del informe de la Oficina General de Intervención de Cuentas de los Estados Unidos titulado «*Domestic aviation: effects of changes and how airline tickets are sold*» (GAO/RCED99-221, julio de 1999)

111. Ahora bien, es posible que la situación cambie con relativa rapidez. Por ejemplo, el Ministerio de Transporte de los Estados Unidos publicó el 24 de julio de 2000 un aviso anticipado de proyecto de normativa sobre la reglamentación de los servicios de reserva informatizados (*Federal Register*, volumen 65, Nº 142, lunes 24 de julio de 2000, norma propuesta). Por medio de este documento el Ministerio de Transporte solicita a las partes interesadas que envíen sus comentarios antes de septiembre de 2000 (comentarios) y antes de octubre del mismo año (comentarios de respuesta) sobre el nuevo examen de las normas SRI, con objeto de tener en cuenta los dos hechos principales que se produjeron recientemente en la industria de SRI y que ya se subrayan en la presente nota, a saber:

- la reducción de los vínculos entre los sistemas de SRI y las líneas aéreas propietarias y;

- la creación de canales de distribución por Internet.

112. Por lo que respecta a la reducción de los vínculos entre las líneas aéreas y los proveedores de SRI, el Ministerio de Transporte llega a poner en tela de juicio, al menos académicamente, que queden más disposiciones que tomar. Por lo que se refiere a Internet, en dicho documento se distingue entre dos posibles tipos de reglamentación: por una parte, propuestas de reglamentación de los sitios Web comprendidos los explotados por agencias en línea y, por la otra, propuestas para reglamentar la utilización de Internet por las líneas aéreas, tanto en el caso de los sitios Web de líneas aéreas como en el de los sitios Web de terceros.

113. Observa asimismo que nadie ha sugerido hasta ahora que el Ministerio de Transporte adopte reglas para los sitios Web explotados por una sola línea aérea, aunque algunos aducen que debía impedir que las líneas aéreas ofrecieran tarifas que sólo se pueden conseguir en su propio sitio Web. Como ejemplo de posible reglamentación de los sitios Internet, el Ministerio considera que ciertos problemas podrían reducirse impidiendo que las líneas aéreas trataran de obtener u obtuvieran presentaciones visuales preferenciales o comisiones discriminatorias.

114. El Ministerio de Transporte también solicita comentarios concretos sobre los portales de varias líneas aéreas y pide a los terceros interesados que

demuestren por qué las normas deben prever o no un trato diferente para las agencias de viajes en línea del que se da a las agencias de viajes tradicionales. El Ministerio de Transporte también pide a las partes interesadas que expliquen si las diversas razones para reglamentar las reservas por Internet en el caso de los proveedores tradicionales de SRI siguen siendo válidas.

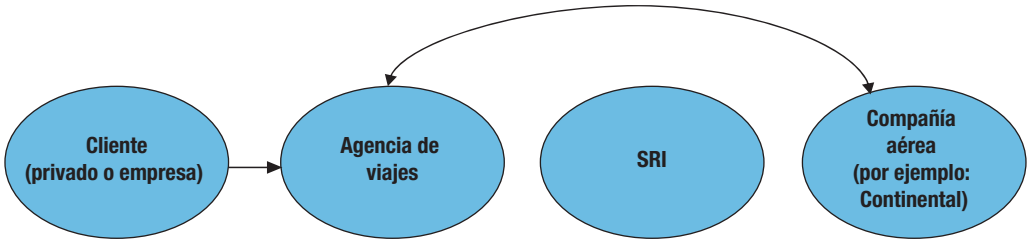
115. En conjunto, parece evidente que, al menos para uno de los Miembros de la OMC, pronto se abordarán las diversas cuestiones que se plantean en la presente nota sobre las nuevas formas de SRI; si bien es posible que ello exija cierto tiempo, pues el primer aviso de proyecto de normativa sobre el asunto data de 1997 y aún no se ha materializado.

(v) Otros tipos de proveedores

116. En el documento S/C/W/59 se distingue otra categoría de SRI, con arreglo a la cual una línea aérea muestra directamente sus listas a la agencia de viajes sin pasar por el proveedor de SRI. Este sistema se ilustra en la figura 2 *infra*.

117. Al parecer, este sistema, establecido por Continental, no tuvo seguidores, pues no ha vuelto a mencionarse en la prensa especializada en el curso de los dos últimos años, probablemente porque ofrece menos ventajas en cuanto a productividad que los de Internet y conserva a uno de los partícipes más caros de la cadena de distribución: el agente de viajes.

FIGURA 2



III. VENTA Y COMERCIALIZACIÓN

118. La evolución económica y normativa en el sector de la compra y la comercialización se trata muy extensamente en los párrafos sobre la evolución de la participación en el mercado de las líneas aéreas y agencias de viajes (párrafo 78), sobre los sitios Web de las líneas aéreas (párrafos 88 a 101), sobre los sitios Web de las alianzas (párrafos 102 y 103) y sobre los portales para varias líneas aéreas (párrafos 104 a 109). Estos aspectos se tratan también en los párrafos 31 a 36 del documento S/C/W/59, en el anexo 2 (página 61) y en el inciso a) del párrafo 19 y el inciso b) del párrafo 20 de la nota S/C/W/129.

119. La distribución de pasajes por las propias compañías, -aproximadamente del 15 al 20 por ciento de sus ventas totales-, sigue efectuándose en un 95 por ciento a través de los centros de llamada y oficinas de emisión de billetes en los aeropuertos y centros urbanos, salvo en el caso de ciertos transportistas que ofrecen vuelos a bajo costo, pero como ya se ha visto anteriormente la situación tiene que cambiar, pues las líneas aéreas proyectan por lo menos duplicar las ventas directas y recurrir a servicios en línea para realizar del 30 al 40 por ciento por lo menos de las ventas en los próximos cinco años.

120. Por lo que se refiere a la evolución de estas actividades, cabe observar el desarrollo de la emisión de billetes por medios electrónicos. Este sistema es diferente al de ventas en línea: consiste en una simple confirmación o número de reserva que puede imprimirse y permitirá proceder al despacho de pasajeros, evitando los gastos que supone emitir y tramitar un pasaje extendido sobre papel. También en este caso la productividad aumenta marcadamente, pues los gastos de tramitación se reducen de 7 a 8 dólares EE.UU. a 1 ó 2 solamente. No toda venta en línea da origen a un billete electrónico ni éste se emite a raíz de una venta por medios electrónicos, pero es muy frecuente que suceda así.

121. Los pasajes electrónicos, introducidos en 1994 por United, fueron los que más vendió este transportista a principios de ese año. Este tipo de pasaje ha tenido mejor acogida en los Estados Unidos que en Europa, en parte porque el público confía más en las nuevas tecnologías en América del Norte (el problema es semejante al que plantea la utilización de los números de las tarjetas de crédito por la Web) y en parte porque crea problemas con las autoridades aduaneras y los servicios de inmigración que suelen exigir pruebas de que se posee un pasaje de regreso (en los Estados Unidos el 80 por ciento de los viajes aéreos corresponde a servicios del interior, pero en Europa el 80 por ciento son internacionales).

122. Por lo demás, las líneas aéreas no podían intercambiar estos pasajes, problema que pronto pertenecerá al pasado, pues se ha encargado a la IATA y a IBM que estudien un sistema informatizado de intercambio con formatos comunes e incluso máquinas lectoras comunes. Como es natural, dado su bajo costo, los transportistas que ofrecen viajes a precios reducidos recurren en gran medida a esta técnica.

123. Puesto que, en el sentido del anexo, la definición de venta y comercialización comprende todos los aspectos de la comercialización, el estudio de mercados, la publicidad y la distribución, cabe tomar nota de la aparición entre 1993 y 2000 de técnicas personalizadas de comercialización como la gestión de las relaciones con el cliente (GRC) y la «prospección en la Web» (véase más arriba) y de la creciente importancia que reviste la promoción de las alianzas con un nombre comercial común. Actualmente todas las alianzas anuncian la creación de «equipos centrales», y ahora se plantea la cuestión de saber si las actividades de estos equipos están comprendidas en la definición del anexo.

IV. FRANQUICIAS

En el caso de las líneas aéreas, la concesión de franquicias es una práctica comercial en virtud de la cual una línea aérea («el concesionario») adquiere el derecho de utilizar la denominación comercial o marca de otro («el otorgante de la franquicia») junto con los servicios vinculados con la marca, la propiedad intelectual y los conocimientos técnicos. Los elementos que comprende la marca son la divisa y el interior de las aeronaves, el uniforme de los tripulantes y el código del designador de vuelo. Los servicios comprenden los de venta y reserva del otorgante de la franquicia, el acceso a su programa de viajeros frecuentes y la contabilización de los ingresos. El concesionario abandona su propia denominación comercial por lo que respecta a todos los servicios prestados con arreglo a la franquicia, pero sigue operando con su propio CEA (certificado de explotación de aeronaves) y conserva su identidad e independencia operacionales.

En la mayoría de los casos, el concesionario sigue tomando sus propias decisiones con respecto a rutas, horarios y precios, aunque normalmente se compromete a no competir directamente en las mismas rutas que el otorgante de la franquicia (OWNCO Report on Airline Franchising to ECOSTRAT Chairman, página 1).

124. Aunque la concesión de franquicias es una importante actividad subsectorial del transporte aéreo, los participantes no se ajustan a un marco común o definido jurídicamente. Según fuentes profesionales[16], no hay un marco publicado o normalizado para los acuerdos sobre franquicias; son las partes interesadas las que determinan cada acuerdo de este tipo. En otras palabras, se trata de un contrato entre dos líneas aéreas independientes concertado casi siempre, aunque no exclusivamente, entre un transportista internacional (el otorgante de la franquicia) y un transportista regional de menor importancia (el concesionario).

125. Aunque al parecer no existe una definición de línea aérea regional de aceptación mundial, en la práctica se utilizan cuatro definiciones de carácter general. Las tres primeras están relacionadas con el tamaño de las aeronaves y la cuarta con los aeropuertos. En primer lugar, según fuentes profesionales[17], en Europa los transportistas regionales utilizan en general aeronaves de 19 a 150 asientos. En segundo lugar, las líneas aéreas cuyas aeronaves tienen menos de 100 asientos se consideran «regionales».[18] La tercera comprende las aeronaves que tienen de 19 a 100 asientos[19] y la última se basa en criterios aeroportuarios. Una línea aérea «regional» prestará servicios entre un aeropuerto secundario y un centro importante o unirá dos aeropuertos secundarios.[20] Cabe señalar asimismo que estas definiciones se aplican a todas las «líneas aéreas regionales» independientemente de que sean de propiedad total o parcial, compañías independientes regionales o compañías regionales que explotan una franquicia.

126. Si un concesionario opera en el mismo mercado que un transportista regional, ambos suelen estar vinculados con una línea aérea importante. En la mayoría de los casos, los transportistas que tienen una franquicia explotan rutas tributarias que enlazan pequeñas comunidades y aeropuertos secundarios con el aeropuerto internacional central del otorgante de la concesión, y no compiten directamente con éste. Con todo, las líneas aéreas regionales que disfrutan de una franquicia pueden, de hecho a menudo lo hacen, operar a través de las fronteras internacionales (por ejemplo, las fronteras europeas). Por otra parte, un transportista con franquicia regional puede enlazar con el transportista principal en lugares apartados, como hace en Sudáfrica el concesionario Comair de British Airways. En ambos casos, el transportista regional (o concesionario) y la línea aérea principal (otorgante de la franquicia) tienen acuerdos comerciales que normalmente comprenden, entre otras cosas, una marca comercial única, la divisa de las aeronaves, el interior de las cabinas, el uniforme de la tripulación, códigos dobles de comercialización y presentaciones SRI en pantalla.

127. Sin embargo, la distinción entre concesionario y filial regional reside en los acuerdos comerciales entre las líneas aéreas que conceden la franquicia, la ausencia de inversiones en acciones de capital por parte del otorgante de la franquicia y la consiguiente independencia del concesionario. También son diferentes por lo que respecta a la participación social; normalmente las líneas aéreas regionales son filiales que pertenecen total o parcialmente a transportistas nacionales que ejercen en consecuencia bastante control sobre ellas. Sin embargo, las líneas aéreas otorgantes de la concesión raramente participan en

16 Director de política de transporte aéreo en la Asociación de Líneas Aéreas Regionales Europeas.

17 Director de política de transporte aéreo para la Asociación de Líneas Aéreas Regionales Europeas.

18 *Airline Business* (mayo de 1998).

19 Asociación de Líneas Aéreas Regionales Estadounidenses (RAA).

20 *Airline Business* editor, Kevin O'Toole (julio de 2000).

el capital social del concesionario, en lugar de ello, éste paga por el derecho de utilizar el logotipo del otorgante. Así pues, el concesionario tiene mucho más independencia que una filial regional.

128. Es, pues, necesario destacar que, aunque en cierto sentido la línea aérea franquiciada es prácticamente igual que una línea aérea regional, la finalidad de la franquicia otorgada es lo que diferencia a ambos tipos de empresa. En última instancia, la franquicia se da para difundir una marca en un mercado más amplio y es por consiguiente un instrumento de comercialización muy semejante a las concesiones de otro tipo (por ejemplo, Body Shop, McDonalds, etc.). Una franquicia no modifica los derechos fundamentales de tráfico de ninguno de los partícipes, ni influye en la estructura de rutas establecida o la altera arbitrariamente. Más aún, no supone cambio alguno en la asignación de turnos al concesionario o al otorgante de la concesión, y cada uno de éstos debe poseer su propio certificado de explotación de aeronaves (CEA). En pocas palabras, todos los derechos de tráfico de que goza una línea aérea independiente se conservan intactos mientras dure la franquicia. En lo que sí influye la franquicia es en la capacidad de las partes para acceder a mercados nuevos o sin explotar y para vender en ellos los servicios del nombre comercial de la concesión. Esto se aplica tanto a los mercados fundamentales como a los periféricos, pero no en el caso de las líneas aéreas regionales de propiedad total o parcial.

129. Al igual que muchos concesionarios, las «filiales regionales» operan como líneas aéreas tributarias de las rutas nacionales o internacionales principales. Sus aeronaves son normalmente más pequeñas (como ya se ha dicho) y los vuelos se anuncian junto con los del transportista a que pertenecen en las presentaciones visuales de los SRI. Ahora bien, una de las principales diferencias reside en la asignación de turnos. Los turnos que se asignan en los aeropuertos y centros aeroportuarios al transportista regional están controlados por la empresa matriz y los vuelos se coordinan de acuerdo con ésta en las redes de rutas «en estrella», mientras que las líneas aéreas de franquicia controlan su propia distribución de turnos y es preciso que toda medida de coordinación sea aceptable para los partícipes independientes.

130. Las razones de las franquicias entre líneas aéreas pueden considerarse desde el punto de vista del otorgante de la concesión y desde el del concesionario. Las líneas aéreas que otorgan franquicias tienen ventajas económicas gracias a la mayor eficiencia de las estructuras de rutas y a una mejor utilización de las aeronaves. En otras palabras, las aeronaves que antes se utilizaban en rutas de poca densidad de tráfico o marginales pueden asignarse a rutas más rentables sin interrumpir el servicio. El otorgante de la concesión también se beneficia al no interrumpirse un tráfico tributario que de lo contrario podría haber sido absorbido por una línea aérea competidora. El concesionario obtiene ventajas económicas gracias a la utilización de un nombre comercial conocido y bien establecido y tiene acceso a los programas de viajero frecuente, a participar en los vuelos internacionales de carga y pasajeros y a los sistemas de distribución global. Es preciso observar que la divisa de las aeronaves de los concesionarios no se limita necesariamente al nombre comercial del otorgante de la concesión. En algunos casos conservarán su propia identidad comercial o explotarán aeronaves que llevan tanto su propia divisa como la del otorgante de la concesión. En estos dos últimos casos, las aeronaves servirán con una denominación comercial en determinadas rutas y en otras conservarán su denominación independiente (por ejemplo, Gill Airways y Jersey European).

131. En el reciente estudio realizado por ECAC/CEAC y notificado por DGCA/108 en diciembre de 1999 se examinaba la industria de las líneas aéreas con franquicia en toda Europa a fin de determinar si en las actuales disposiciones o leyes se les tenía debidamente en cuenta, y si las franquicias influían en la competencia en determinadas rutas. Según las conclusiones de este estudio, la práctica de otorgar concesiones no comprende elementos que no se tengan presentes en las disposiciones vigentes en la UE, y no parecía haber cambios de importancia por lo que respecta a la competencia en distintas rutas.

132. Dadas las semejanzas en las definiciones de líneas aéreas «regionales» y líneas aéreas con franquicia, no se dispone de datos que se apliquen independientemente a una u otra. Sin embargo, a fin de dar una idea de la estructura de esta industria y establecer una tipología para su crecimiento, se recurrió a diversas fuentes para preparar los cuadros que aparecen a continuación. La industria más importante de líneas aéreas regionales es la del mercado estadounidense, al que sigue el europeo y, después, el del resto del mundo. Con todo, entre las 100 líneas aéreas regionales más importantes del mundo estaban, y aún lo están, ampliamente representados todos los puntos geográficos. En los cuadros 8 a 11 se hacen comparaciones anuales de esta industria entre 1994 y 1999 (basadas en las 20 principales empresas de esta categoría). En el cuadro 12 se indican las empresas franquiciadas que figuraban entre las 100 principales líneas aéreas regionales en 1999 y, por último, en la figura 3 se destacan los vínculos entre las líneas aéreas «regionales» y las alianzas mundiales.

CUADRO 8

Representación geográfica de todas las líneas aéreas regionales, comprendidas las operaciones con franquicia

1994	Miles de pasajeros	Porcentaje del mercado mundial	Número de transportistas
América del Norte	57.861	55,9	35
Europa	27.120	26,2	36
Asia - Pacífico	11.461	11,1	15
América Latina - Caribe	5.624	5,4	10
Oriente Medio - África	1.353	1,3	4
Total	103.419	100,0	100

CUADRO 9

Representación geográfica de todas las líneas aéreas regionales, comprendidas las empresas con franquicia

1999	Miles de pasajeros	Porcentaje del mercado mundial	Número de transportistas
América del Norte	85.572	49,1	32
Europa	58.669	33,7	44
Asia - Pacífico	14.504	8,3	8
América Latina - Caribe	11.900	6,8	8
Oriente Medio - África	3.480	2	8
Total	174.125	100	100

Fuente: Banco de Datos y *Airlines Business*, mayo de 2000.

CUADRO 10

Las 20 aerolíneas regionales más importantes en función del número de pasajeros (1994)

Posición en 1994	Línea aérea	País	Miles de pasajeros	Cambio porcentual anual
1	AMR Eagle	Estados Unidos	11.841	13,7
2	USAir Express	Estados Unidos	5.471	3,4
3	Mesa Airlines Group	Estados Unidos	5.170	16,2
4	Merpati Nusantara	Indonesia	4.153	73,4
5	Continental Express Airlines	Estados Unidos	3.933	-5,9
6	Air Canada Connectors	Canadá	3.700	42,3
7	Horison Air Industries	Estados Unidos	3.482	26,5
8	Comair	Estados Unidos	3.300	26,9
9	Atlantic Southeast Airlines	Estados Unidos	3.120	17,2
10	TransAsia Airways	Taiwán	3.072	50,7
11	Air UK	Reino Unido	2.605	17,7
12	Lufthansa CityLine	Alemania	2.260	11,9
13	SkyWest Airlines	Estados Unidos	2.064	26,4
14	Binter Canarias	España	2.000	3,7
15	Crossair	Suiza	1.970	13,2
16	Business Express	Estados Unidos	1.800	-11,2
17	Deutsche BA	Alemania	1.800	63,6
18	Express Airlines I Inc	Estados Unidos	1.800	5,9
19	ACES Colombia	Colombia	1.794	12,4
20	Trans States Airlines	Estados Unidos	1.700	22,5

Fuente: Banco de datos de *Airline Business*.

CUADRO 11

Las 20 líneas aéreas regionales más importantes en función del número de pasajeros (1999)

Posición 1999	Posición 1998	Línea aérea	País	Miles de pasajeros	Cambio porcentual en un año	Tráfico de pasajeros (RPK) en millones	Cambio porcentual en un año
1	1	American Eagle Airlines	Estados Unidos	11.458	0,1	4.375	9,7
2	2	Comair	Estados Unidos	7.032	13,9	4.076	22,2
3	3	Continental Express	Estados Unidos	6.687	18,5	3.462	37,6
4	4	Crossair	Suiza	5.990	10,9	3.088	21,0
5	11	Mesaba Airlines	Estados Unidos	5.452	32,4	2.338	30,7
6	6	Horizon Air	Estados Unidos	4.984	13,5	2.219	20,7
7	13	Atlantic Southeast Airlines	Estados Unidos	4.960	23,2	2.277	36,0
8	17	SkyWest Airlines	Estados Unidos	4.901	64,0	1.635	36,4
9	5	Luftansa CityLine	Alemania	4.900	11,4	3.043	9,8
10	14	TAM Regionais	Brasil	4.900	24,4		
11	9	UNI Airways Corp	Taiwán	4.540	7,3	1.416	18,8
12	7	Mesa Airlines	Estados Unidos	4.530	4,7	2.317	23,4
13	8	KLM uk	Reino Unido	4.113	-4,3	2.129	1,1
14	12	Air Canada Connector	Canadá	4.000	-0,9		
15	10	Canadian Regional Airlines	Canadá	3.992	-4,6	1.850	-4,9
16	15	Rio-Sul Regionais	Brasil	3.570	13,8	2.155	12,5
17	19	Air Wisconsin	Estados Unidos	3.372	18,4	1.838	30,3
18	21	Atlantic Coast Airlines	Estados Unidos	3.234	27,7	1.664	30,4
19	16	Piedmont Airlines	Estados Unidos	3.162	2,0		
20	20	Delta Air Transport	Bélgica	3.137	22,6		

Fuente: Banco de datos de *Airline Business*.

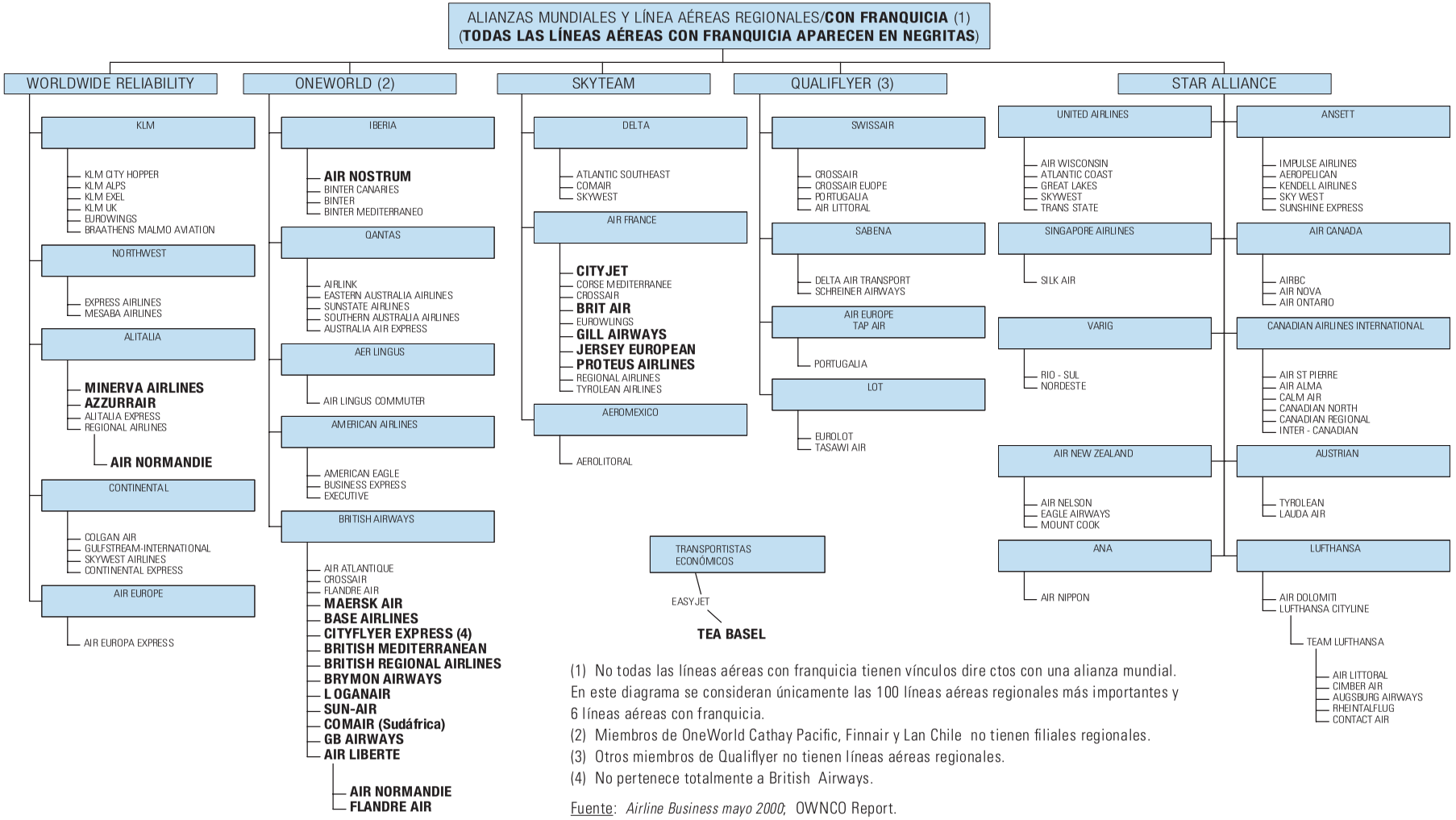
CUADRO 12

Líneas aéreas con franquicia que figuran entre las 100 principales líneas aéreas regionales

Posición en 1999	Líneas aéreas	País	Miles de pasajeros	Cambio porcentual en un año	Tráfico de pasajeros (RPK) en millones	Cambio porcentual en un año
22	Jersey European Airways	Reino Unido	2.832	33	870	5,1
26	British Regional Airlines	Reino Unido	2.300	-0,4	843	-0,5
27	Brit Air	Francia	2.300	52,7	1.415	133,9
34	Air Nostrum	España	1.848	18,5		
52	AZZURRAair	Italia	960	92		
54	Brymon Airways	Reino Unido	922	20,7	384	14,3
62	Maersk Air	Reino Unido	688	11,7	529	15,3
71	Proteus Airlines	Francia	500			
82	Gill Airways	Reino Unido	322	-19,5	174	-20,2

ORGANIGRAMA

Alianzas mundiales y línea aéreas regionales/con franquicia



(1) No todas las líneas aéreas con franquicia tienen vínculos dire ctos con una alianza mundial. En este diagrama se consideran únicamente las 100 líneas aéreas regionales más importantes y 6 líneas aéreas con franquicia.

(2) Miembros de OneWorld Cathay Pacific, Finnair y Lan Chile no tienen filiales regionales.

(3) Otros miembros de Qualiflyer no tienen líneas aéreas regionales.

(4) No pertenece totalmente a British Airways.

Fuente: *Airline Business mayo 2000*; OWNCO Report.

133. Habida cuenta de los tres factores que se indican a continuación, convendría que los Miembros considerasen la posible importancia de los compromisos existentes por lo que respecta a los servicios de franquicia en el caso de las líneas aéreas.

- la ausencia de todo vínculo entre el contrato de concesión y los derechos esenciales, como se explica más arriba;

- la ausencia de toda puntualización sectorial en la definición de contrato de concesión de la CPC;

- la función de los servicios de franquicia de líneas aéreas en la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo, tanto por el titular como por el concesionario.

134. Los servicios de franquicia se tratan como caso especial en la Sección 4 (Distribución) del documento MTN/GNS/W/120, pues es la única cuestión que no está específicamente vinculada con la distribución de bienes. A diferencia de las tres primeras cuestiones (comisionista, al por mayor o al por menor), no se subdivide por tipo de bienes vendidos sino que se remite por intermedio de CPC 89290 a «regalías por el derecho de utilizar derechos exclusivos similares a los mencionados que no se clasifiquen en ninguna otra parte como propiedad de agentes económicos». Las cuestiones citadas se refieren claramente a los bienes y servicios (véase en particular la definición de marca de fábrica en CPC 89220).

135. En otras palabras, si en general la CPC no abarca la distribución de servicios, los servicios de franquicia (por ejemplo, una cadena de tintorerías o de restaurantes como McDonalds) se tiene debidamente en cuenta tanto en la CPC provisional como en la nota MTN. GNS/W/120). Esta definición se centra más en el pago que en el contrato entre el otorgante de la concesión y el concesionario, pero está clara y exclusivamente vinculada con este tipo de contrato (véase el análisis de esta cuestión en el documento S/C/W/37 «Servicios de distribución, nota documental de la Secretaría» de 10 de junio de 1998, párrafo 7). Así pues se plantea la cuestión de saber si la práctica de la concesión de franquicias en el transporte aéreo entra en la definición de servicios de franquicia en general.

136. Los servicios de franquicia en el transporte aéreo son un medio de permitir al concesionario vender mejor sus propios servicios atrayendo a los clientes con una marca famosa y de que el otorgante de la concesión venda su marca a mayor número de clientes. Puede considerarse, por consiguiente, que entra en la definición de venta y comercialización del anexo («oportunidades del transportista aéreo de que se trate de vender y comercializar libremente sus servicios de transporte aéreo, con inclusión de todos los aspectos de la comercialización, por ejemplo estudio de mercados, publicidad y distribución»). Por lo que respecta a la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo ya hay 36 compromisos.

137. La puntualización de que se trata de «venta y comercialización» puede suplir a la anterior (servicios de franquicia) o agregarse a ella. Los problemas jurídicos que plantean las puntualizaciones acumulativas y la clasificación de los servicios no son desconocidas en el sector de los servicios de transporte aéreo, como se desprende de la situación expuesta más arriba con respecto a los nuevos canales de distribución en línea que probablemente podrían calificarse tanto de SRI como de servicios de venta y comercialización. Por otra parte, la cuestión de las superposiciones entre la CPC (en este caso los servicios de franquicia) y el anexo sobre transporte en particular se analizan con cierto detalle en los párrafos 37 a 40 del documento S/C/W/59.

138. Por último, convendría también que los Miembros previeran la posibilidad de considerar que los servicios de franquicia en el caso de las líneas aéreas siguen siendo un sector de servicios sin identificar, clasificar ni ser objeto de compromisos que no tiene relación directa con los derechos de tráfico y, por consiguiente, no entra en el ámbito del AGCS.

V. SERVICIOS AUXILIARES PARA TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE PRESTADOS EN EL CONTEXTO DE TRANSPORTE AÉREO (transitarios y almacenamiento)

139. En los párrafos 62 y 63 de la nota S/C/W/59 se consideró la cuestión de los servicios de transitarios y almacenamiento, pues se trata de servicios auxiliares para todos los modos de transporte, comprendido el transporte aéreo. Si se piensa en ello, parecería que fue un error hablar de tales servicios en una nota dedicada a los servicios de transporte aéreo. Cierto que los transitarios y las compañías de almacenamiento prestan servicios a la industria del transporte aéreo como elementos de la cadena de abastecimiento que une el fabricante y el expedidor al destino final de los bienes, pero no constituyen por sí mismos servicios de transporte aéreo. No se trata de transportistas de carga, y sus actividades no están comprendidas en los acuerdos sobre servicios aéreos. Cada uno es parte de una red más extendida de la industria que comprende el transporte por carretera, por barco y por ferrocarril, al igual que el transporte por aire. Otras industrias que prestan servicios auxiliares esenciales para el transporte aéreo son, por ejemplo, las compañías de seguros y las agencias de turismo, pero es indudable que no pueden considerarse por ello parte de la industria del transporte aéreo. Más aún, sería sistemáticamente perjudicial si, por incluir los servicios de transitario y de almacenamiento en un estudio sobre los servicios de transporte aéreo, se suscitara alguna duda en cuanto a considerarlos en el ámbito del AGCS, y esta duda surgiría verdaderamente de aducir que cualquier servicio conectado con el transporte aéreo es un servicio de transporte aéreo y por consiguiente potencialmente amparado por la exclusión prevista en el anexo, si bien sería muy difícil mantener que los servicios de transitarios y almacenamiento están «directamente relacionados con el ejercicio de los derechos de tráfico».

140. Ahora bien, hay compañías que facilitan servicios logísticos completos, algunas veces llamadas empresas de logística, que comprenden el envío y el almacenamiento como parte de un conjunto que también puede abarcar el transporte de mercancías por vía aérea. Estos casos son frecuentes en lo que se denomina transporte multimodal. Debe establecerse claramente que algunas de estas actividades pueden reunir las condiciones necesarias para que se consideren servicios de transporte aéreo, independientemente de que estén o no «directamente relacionadas con el ejercicio de los derechos de tráfico», pero no por ello los servicios de transitarios y almacenamiento y muchos otros servicios prestados por tales empresas quedarían fueran del ámbito del Acuerdo.

141. En la CPC provisional los servicios de transitarios y almacenamiento se clasifican en la División 74 «Servicios de transporte complementarios y auxiliares», no en la División 73 «Servicios de transporte aéreo». «Los servicios de almacenamiento», subclases (7421) y 74210, se describen como «Servicios de almacenamiento de productos congelados o refrigerados», 74220 - «Servicios de almacenamiento a granel de líquidos y gases» y 74290 - «Otros servicios de depósito o almacenamiento». Cada subdivisión, al igual que las notas explicativas, se aplica al tipo de artículo que se almacena y a las instalaciones necesarias para hacerlo debidamente. Sería factible, aunque en algunos casos no muy económico, transportar por aire cualquier tipo de mercancía almacenada. Las diferencias entre las instalaciones de almacenamiento están directamente relacionadas con el tipo de artículo que se deposita en ellas. 74210 exige sistemas especiales de refrigeración, 74220 exige una manipulación y un almacenamiento especiales para posibles «artículos peligrosos» y 74290 es un almacén para artículos en general. No se hacen distinciones en cuanto al modo de transporte utilizado para llevar la mercancía al almacén. La contratación de tales servicios por el expedidor (fabricante, productor, etc.) se hace normalmente a través de un transitario.

142. Los «Servicios de agencias de transporte de carga» (CPC 7480, 74800) se describen como «Los servicios de corretaje del transporte, los servicios de transitarios (consistentes fundamentalmente en la organización del transporte por cuenta del cargador o consignatario), así como los servicios de contratación de espacio en naves y aeronaves y de agrupamiento y fraccionamiento de la carga.» La descripción de los servicios no comprende el envío o el movimiento reales de artículos por vía aérea (ni por cualquier otro medio) en relación con estos proveedores de servicios.

143. Las empresas de «logística» también ofrecen servicios de transitarios y almacenamiento tradicionales, pero es probable que tengan numerosas filiales internacionales y a menudo, aunque no siempre, tienen relación con transportistas de carga a través de filiales independientes o de acuerdos de larga duración con dichos transportistas. Los transportistas de carga, integradores y explotadores de servicios pueden, por el contrario, crear empresas transitarias filiales independientes, concertar contratos de larga duración con transitarios independientes o invertir capitales en compañías que presten estos servicios.

144. Los transitarios contratan con los transportistas aéreos el transporte físico de mercancías por intermedio de explotadores autorizados (lo mismo se aplica en el caso de las compañías de transporte marítimo) y normalmente no afectan al transporte por aire. Así pues, el transitario tradicional es en definitiva un agente de los expedidores y de las líneas aéreas y, por consiguiente, las entidades encargadas de la reglamentación lo tratan por separado. Los explotadores mundiales o empresas de «logística» van más allá de los servicios exclusivos de expedición y ofrecen servicios totales desde el punto de origen hasta el punto de destino. Los servicios de expedición son normalmente uno de los elementos de la estructura de la empresa. Pueden estar aliados con un grupo, o formar parte de él, que comprende un transportista aéreo. Los Estados Unidos ofrecen un ejemplo de las diferencias de carácter normativo entre los explotadores de carga (bajo jurisdicción bilateral) y los explotadores independientes pero vinculados con los transportistas aéreos: «para poder desempeñar indirectamente actividades de transporte aéreo (expedición de carga aérea y otras actividades de fletamento distintas a las que corresponden a los explotadores de aeronave propiamente dichos, es preciso contar con la autorización del Ministerio de Transporte» (OECD-DSTI/DOT(99)1).

145. En el cuadro 13 se presenta una matriz con la que se destaca la medida en que los transitarios tradicionales han ampliado el ámbito de sus actividades. Este cuadro no ofrece una comparación en el sentido estricto de la palabra, pues algunas de las cifras carecen de base común. Siempre que es posible se indica el número concreto de servicios de expedición, pero la mayoría de las empresas hacen una refundición de las cifras. Cabe señalar también que empresas como Nippon Express deberían clasificarse entre los integradores mundiales y no entre los transitarios, aunque una parte considerable de las actividades mundiales comprende servicios directos de expedición de carga.

CUADRO 13
Agentes expedidores mundiales/Empresas de logística - 1999

	Número de países	Número de oficinas	Centros de almacenamiento y distribución	Empleados	Ingresos totales en miles de millones de $EE.UU. a menos que se indique otra cosa	Sede
Danzas[a]	135	711 (312 propiedad de la empresa y explotadas por ella)	451 (en todos los continentes)	4.976	2,2 (1,96 en envíos de carga)[b]	Alemania
Nippon Express Worldwide (comprendidos todos los sectores de la empresa)	33	213		+64.000	16,1 (1,78 en envíos de carga)	Japón
Panalpina[d]	65	312		11.000	5.200 millones de FS (1,73 millones de dólares en envíos de carga)	Suiza
Schenker[c]	100 (servicios de transitario exclusivamente)	1.000 (340 servicios de transitarios exclusivamente)		28.500 (6.600 para los servicios de transitario exclusivamente)	5,2 (1,8 en envíos de carga)	Alemania
MSAS (principal integrante de Ocean PLC)[e]	112	675 (servicios de transitario +460)		+15.000	1,11 (en envíos de carga)	Reino Unido
Kuehne y Nagel	80	500	1,25 millones de metros cuadrados (5% de las actividades)	13.000	6,6 millones de FS (1,06 millones de dólares en envíos de carga)	Suiza
BAX	121	500		+7.600	1,8	Estados Unidos
KWE		203	123	+5.100		Japón
Circle	100	300		4.900	814,1 millones	
Exel Walsh Western	28			35.000	2,4	Dublín Irlanda

a Danzas ha participado en varias fusiones y adquisiciones en el curso de los últimos 18 meses. 1) Esta empresa fue adquirida en marzo de 1999 por Deutsche Post y pasó a ser parte de Deutsche Post World Net Group (Deutsche Post Group ya tiene intereses en DHL y en diversas empresas de entrega de paquetes y de logística de Europa). 2) En febrero de 2000 Danzas adquirió Air Express International (AEI), la empresa de servicios de transitario más grande de los Estados Unidos.

b La sección de servicios de transitario del grupo se denomina Intercontinental, y también ha hecho varias adquisiciones desde principios de 1999: Hammond International Ltd en Nueva Zelandia, y la compañía francesa de servicios de transitario Start S.A.

c El 2 de noviembre de 1999 se anunció que la filial Schenker AG (Essen/Alemania) de Stinnes y la empresa japonesa Seino Transportation Co. Ltd. (Ogaki) habían convenido en formar una alianza estratégica de servicios integrados de logística y agentes expedidores (comunicado de prensa conjunto).

d En julio de 1999, SR Air Logistics compró el 10 por ciento de Panalpina, y las dos empresas juntas fundaron Swiss Global Cargo.

e Ocean Group plc y Exel plc (antiguamente NFC plc) se han fusionado. Esta fusión reúne a Ocean, MSAS y Exel. La nueva compañía se denomina Exel plc.

VI. SERVICIOS DE ARRENDAMIENTO O ALQUILER SIN OPERARIOS

A. DEFINICIÓN Y EVALUACIÓN

146. Además de la información contenida en el párrafo 65 de la nota S/C/W/59 y en los párrafos 6 y 7, 15 a), 19 C b), el anexo 2 (páginas 13 y 14) y el anexo 6 (páginas 27 a 29) de la nota S/C/W/129, convendría que los Miembros considerasen los elementos que se indican a continuación.

147. Ya se han contraído compromisos en este campo de actividades (CPC 83104 servicios de arrendamiento o alquiler de aeronaves y tripulación: 19 compromisos; CPC 734 servicios de alquiler de aeronaves con tripulación: 4 compromisos; CPC 81120 servicios financieros de arrendamiento con opción de compra: 67 compromisos). Sin embargo, debido en parte a las dudas que plantea la terminología, puede afirmarse que haciendo una bisección del anexo (véase el párrafo 65 de la nota S/C/W/59) ciertos aspectos quedan comprendidos. Por esta razón, como primer paso para la descripción de la situación económica y normativa en este sector, convendría presentar algunas definiciones, tomadas en su mayoría del estudio de la OACI sobre arrendamiento de aeronaves (documento EC2/82, LE 4/55-99-54, de 14 de mayo de 1999).

148. Según el Manual de la OACI sobre reglamentación del transporte internacional (documento 9626) por **aeronave arrendada** se entiende la que se utiliza en virtud de un contrato de arrendamiento. **Fletar** una aeronave significa que una o más entidades alquilan o compran la capacidad total del aparato y pueden revenderla al público (lo cual ocurre principalmente en los vuelos no regulares de pasajeros popularmente llamados «vuelos chárter»). Un **acuerdo de fletamento parcial** es un acuerdo en virtud del cual el explotador arrienda únicamente parte de una aeronave que presta servicios regulares permanentemente (15 asientos en un determinado vuelo durante la estación).

149. Desde el punto de vista económico, la división principal es la existente entre **arrendamiento financiero, de capital y arrendamiento operativo**. La finalidad del arrendamiento financiero es evitar los cuantiosos gastos y deudas que entraña la compra de una aeronave y reducir la tributación y otros gastos. La aeronave parece propiedad del arrendatario, pues lleva su logotipo, y está matriculada en su país. El arrendador puede ser un banco, un organismo de crédito a la exportación, un fabricante o un arrendador a largo plazo como IFLC o GE. El contrato de arrendamiento operativo permite al transportista disponer de más aeronaves en determinada estación o a corto plazo.

150. Desde el punto de vista normativo, también se pueden distinguir el **arrendamiento sin tripulación**, **con tripulación** e incluso el **arrendamiento con una tripulación parcial**. Ahora bien, estas definiciones no son de aceptación mundial. Según la definición de la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), que es un organismo paneuropeo, por arrendamiento sin tripulación, se entiende el arrendamiento de una aeronave que se explota de conformidad con el Certificado de explotación de aeronaves (CEA) del arrendatario, en tanto que el arrendamiento se define como el arrendamiento de una aeronave que se explota de conformidad con el CEA del arrendador. Esta definición se asemeja en parte a la distinción entre arrendamiento financiero y arrendamiento operativo, en la medida en que el arrendador en el caso del arriendo financiero nunca posee un certificado de explotación.

151. Las definiciones normativas que se superponen y divergen dificultan la recopilación y comprensión de las estadísticas sobre estas actividades. Por ejemplo, en su publicación «*El mundo de la aviación civil*» la OACI da las cifras que figuran en el cuadro *14 infra*.

152. De este cuadro se desprende que hay tres tipos principales de arrendadores: «principales compañías arrendadoras», «transportistas» (mercado entre transportistas) y «otros arrendadores» es decir bancos, organismos de crédito a la exportación, fabricantes. Se carece de cifras completas con respecto a esas categorías e incluso se han dejado de recopilar en relación con 1999. El único año completo que da una idea del desglose total entre estos tres tipos de empresa es 1996, cuando a las principales compañías arrendadoras correspondía el 13,5 por ciento del valor de la flota mundial de fabricación occidental, el 4,6 del mercado entre transportistas y el 35,4 por ciento del de los demás arrendadores financieros, mientras que el resto de la flota (51,1 por ciento) era propiedad de las propias líneas aéreas.

153. Las principales compañías arrendadoras como IFLC y GE participan en el mercado del arrendamiento financiero y en el del arrendamiento operativo, pero la distribución de sus actividades entre ambos se desconoce.

154. En un segundo cuadro preparado, basándose en las cifras del estudio de la OACI sobre arrendamiento, las cifras se desglosan por regiones y se da una idea de la evolución del mercado mundial de este sector entre 1989 y 1998.

CUADRO 14

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Número de principales empresas de arrendamiento	40	40	36	34	40	
Flota propiedad de estas empresas	1.900 reactores	1.820 reactores	1.740 reactores	1.760 reactores	2.140 reactores	2.200 reactores
Valor de la flota	33.000 millones de $EE.UU.	36.000 millones de $EE.UU.	36.000 millones de $EE.UU.	41.000 millones de $EE.UU.		
Parte de la flota propiedad de GE e IFLC	57%	61%	60%	61%	60%	54,4%
Proporción del total de reactores comerciales perteneciente o administrado por compañías arrendadoras	17%(*)	16%(*)	14,2%	13,5%	16%	
Porcentaje de la flota de fabricación occidental propiedad de las líneas aéreas	no hay datos	no hay datos	55,7%	55,7%	54%	50%
entre ellas aeronaves arrendadas a otros transportistas	no hay datos	no hay datos	no hay datos	4,6%	no hay datos	no hay datos
Otros tipos de arrendamiento	no hay datos	no hay datos	no computable	35,4%	no computable	no computable

(*) Excluida China y la CEI.

CUADRO 15

Aeronaves a reacción arrendadas por líneas aéreas que prestan servicios regulares internacionales - 1989 y 1998

Región estadística de la OACI	Número de						Número de aeronaves arrendadas a							
	Aeronaves en servicio		Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas		Líneas aéreas con aeronaves arrendadas		Otras líneas aéreas		Empresas arrendatarias		Otras entidades (fabricantes, bancos, etc. ...)		Total	
	89	98	89	98	89	98	89	98	89	98	89	98	89	98
África	309	359	26	14	12	35	8	24	4	17	7	39	19	80
Asia/el Pacífico	1.012	1.971	19	15	20	55	13	58	32	209	36	255	81	522
Europa	2.791	3.589	23	46	36	113	49	115	52	536	108	684	209	1.335
Oriente Medio	294	324	9	5	5	9	5	6	3	18	8	13	16	37
América del Norte	4.014	4.945	9	6	26	38	104	30	155	504	125	199	384	733
América Latina/ el Caribe	495	765	14	9	26	44	15	27	48	299	58	186	121	512
TOTAL	8.915	11.953	100	95	125	294	194	260	294	1.583	342	1.376	830	3.219

Fuente: OACI, jp on-line-fleet international.

155. Según este cuadro, en 1989 el arrendamiento de aeronaves era ya una práctica habitual, pues en cuatro de las seis regiones el número de compañías que arrendaban aeronaves era superior al de las que no lo hacían. En 1998, ya sucedía así en todas las regiones, en algunas de ellas con diferencias considerables. Por lo que se refiere a los porcentajes respectivos de los distintos tipos de arrendadores, se observa una disminución considerable de las operaciones entre transportistas (del 33 por ciento en 1989 al 8 por ciento en 1998), un aumento de porcentaje de las empresas arrendatarias (del 35 por ciento al 49 por ciento) y la casi estabilidad de los «otros» arrendadores (1989: 41 por ciento, 1998: 43 por ciento). Desglosando los datos por regiones, se observa un aumento considerable del porcentaje de Europa, donde se produjo el 41 por ciento de los arrendamientos en 1998 (en 1989, 26 por ciento), una disminución del de América del Norte (el 23 por ciento en 1998 y el 46 por ciento en 1989), un aumento del de la región de Asia y el Pacífico (que pasó del 10 por ciento al 16 por ciento), una situación casi estable de América Latina (del 15 por ciento al 16 por ciento) y una estabilidad absoluta del porcentaje de Oriente Medio y África (el 4 por ciento entre las dos regiones en ambos años).

156. El cuadro 16, que figura *infra*, muestra que en los países en desarrollo la situación ha evolucionado al mismo ritmo que la pauta mundial por lo que se refiere al número de compañías aéreas con aeronaves arrendadas, el número de aeronaves arrendadas y el de aeronaves arrendadas a compañías arrendatarias. Por lo que se refiere a las aeronaves en servicio, el aumento correspondiente a los países en desarrollo fue, en cambio, la mitad del mundial.

157. En cuanto al número de aeronaves arrendadas, el mercado se ha multiplicado por cuatro en nueve años, aunque cabe observar que las cifras correspondientes a América del Norte probablemente sean inferiores a la realidad, por lo difícil que es determinar los arrendamientos financieros de «otros» arrendadores.

158. Entre los factores que han hecho aumentar la utilización de aeronaves arrendadas para el transporte internacional, la OACI enumera los siguientes: el elevado costo de las aeronaves nuevas ha fomentado la alternativa consistente en arrendarlas en el caso de los transportistas aéreos más pequeños o de creación reciente; los transportistas aéreos asentados consideran que arrendando aeronaves disminuyen sus costos y obtienen beneficios fiscales; en determinadas circunstancias, la venta y posterior arrendamiento por un transportista aéreo de sus propias aeronaves puede disminuir su nivel de endeudamiento; los transportistas aéreos pueden atender la demanda estacional de mayor capacidad arrendando aeronaves sin necesidad de efectuar grandes desembolsos de capital ni tener que endeudarse para adquirir aeronaves; gracias al arrendamiento, los transportistas aéreos, sobre todo los más pequeños de países en desarrollo, pueden aprovechar derechos de tráfico no utilizados; los transportistas aéreos que tienen aeronaves y/o tripulaciones excedentarias o subutilizadas pueden emplearlas arrendando a otros transportistas, y las aeronaves arrendadas se pueden emplear para atender rutas para las que el transportista aéreo no posee el equipo adecuado.

159. En el cuadro 17 se da una idea aproximada de las consecuencias del arrendamiento en las cuentas de las líneas aéreas:

160. Se desprende de estas cifras que los gastos en arrendamiento de las líneas aéreas que recurren a arrendar aeronaves han aumentado aproximadamente dos veces y media más que los gastos de funcionamiento en el período estudiado. Ahora bien, este cuadro muestra únicamente las consecuencias de los arrendamientos con fines operativos; en cambio, las

CUADRO 16

Líneas aéreas de países en desarrollo con aeronaves arrendadas que prestan servicios regulares internacionales - 1989 y 1998

Período	Número de			Número de aeronaves arrendadas a			
	Aeronaves en servicio	Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Otras líneas aéreas	Empresas arrendatarias	Otras entidades (bancos, etc. ...)	Total
1989	1.789	62	58	32	108	68	208
1998	2.080	40	132	89	539	347	975
Variación	+291	-22	+74	+57	+431	+279	+767

Fuente: OACI, jp on-line-fleet international.

CUADRO 17

	Número de aerolíneas arrendatarias	Gasto en equipamiento para arrendar aeronaves (millones de $EE.UU)	Gasto en equipamiento para arrendar aeronaves de las 42 compañías aéreas arrendatarias en 1989 y 1997	Total de gastos de funcionamiento de las 42 líneas aéreas arrendatarias en 1989 y 1997 (millones de $EE.UU.)
1989	97 aerolíneas de 47 países	7.043	3.915	101.778
1997	106 aerolíneas de 41 países	10.679	9.310	159.402
Variaciones 1989-1997		+52%	+138%	+57%

Fuente: Estudio de la OACI sobre el arrendamiento de aeronaves.

consecuencias de los arrendamientos financieros se anotan en el rubro de la deuda a largo plazo de la contabilidad de los transportistas aéreos, junto con otros muchos rubros, y no se pueden aislar.

161. El contexto regulador y económico de los arrendamientos financieros y de los arrendamientos con fines operativos son extremadamente diferentes y es preciso tratarlos por separado.

B. EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO

162. Desde el punto de vista económico y regulador, el arrendamiento financiero parece pertenecer más al universo de los servicios financieros que al de los transportes aéreos.[21] Los principales agentes de este mercado, los organismos públicos de crédito a la exportación (el Exim de los Estados Unidos, Hermes de Alemania, ECGD del Reino Unido, Coface de Francia, etc.), los bancos, los fabricantes y las principales empresas arrendatarias colaboran en complejos planes financieros para los que con frecuencia se crean estructuras específicas. La supervisión reguladora de estas actividades está en gran medida en manos de las administraciones fiscales nacionales, y a nivel multilateral se rige por el Acuerdo sobre el Sector de Aviones Grandes, concluido con la égida de la OCDE, que limita la duración del crédito y la participación de los organismos de crédito a la exportación. Algunos Acuerdos de la OMC, como el GATT, el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias y el Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles contienen normas pertinentes para estas actividades, como se ha puesto en manifiesto en tres casos recientes de solución de diferencias.

163. Durante el período de 1993 a 1999, la evolución del sector en su aspecto económico y regulador ha estado estrechamente interrelacionada: bajo la presión de los mercados, los Estados han creado nuevos planes, o permitido su creación, que han tenido más o menos éxito, y han sido imitados en otros países y cuyos elementos fundamentales son las normas sobre depreciación, el valor residual de los activos, la distribución de los riesgos y las normas sobre quiebra.

164. Uno de los planes más difundidos, el Plan Japonés sobre Arrendamientos Apalancados, dejó de existir en 1998, a raíz de una decisión del Organismo Fiscal Nacional Japonés, y fue sustituido en el segundo semestre de 1999 por el Plan Japonés de Arrendamientos con Fines Operativos. Recurren a estos planes líneas aéreas como Iberia, SAS, Korean, Aer Lingus y Austrian. Otro plan clásico es el Certificado Mejorado de Confianza en el Equipamiento (EETC), basado en la titularización de los activos, al que se recurre con frecuencia en los Estados Unidos. Entre 1994 y 1999, el valor de los contratos en que se ha aplicado esta estructura ascendió en los Estados Unidos a 16.000 millones de dólares. America West, Atlas Air Continental Airlines, Fedex, Northwest Airlines, US Airways y United Airlines figuraban entre sus clientes. Se está

21 Merece la pena observar que en la CPC se efectúan distinciones que reflejan aparentemente a la perfección las categorías económica y reguladora del arrendamiento financiero y del arrendamiento con fines operativos (con tripulación o sin ella):

- en CPC 81120, los «servicios de arrendamiento financieros» aparecen definidos como «los servicios de arrendamiento cuya duración cubre aproximadamente la vida útil prevista del bien y en virtud del cual el arrendatario goza de todos los derechos de usufructo y asume todos los riesgos inherentes a su propiedad. Exclusión: los servicios de arrendamiento con fines operativos se encuentran clasificados en la división 83 según el tipo del bien arrendado»;
- en CPC 83104, los «servicios de arrendamiento con o sin opción de compra de aeronaves sin tripulación», aparecen definidos como «los servicios de arrendamiento con o sin opción de compra de aeronaves (por ejemplo, helicópteros, aeroplanos) sin tripulación»;
- en CPC 73400, se dice lo siguiente: «alquiler de aeronaves con tripulación: los servicios de arrendamiento con o sin opción de compra de aeronaves de pasajeros (incluidos los helicópteros) o de naves espaciales de cualquier tipo dotadas de tripulación. La prestación de estos servicios suele concertarse por un período determinado y para varios destinos diferentes».

extendiendo esta modalidad por Europa, donde, por ejemplo, Iberia concluyó un contrato de 190 millones de dólares por seis A320 a principios del año 2000. Quantas y Ansett han recurrido asimismo recientemente a planes similares. Otros arrendamientos «basados en la fiscalidad» consisten en arrendar aeronaves propiedad de empresas de venta en el extranjero (de las que han sido clientes British Airways y Cargolux) y en contratos «protegidos» en Francia y Alemania. Otro hecho de importancia es la intervención cada vez mayor de los fabricantes de aeronaves, quienes, para obtener encargos, han empezado a dar garantías sobre los valores del activo. Se calcula que la exposición neta de los dos principales fabricantes de aeronaves asciende a 25.000 millones de dólares.

165. Por lo que se refiere a su volumen, la actividad de arrendamiento financiero es cíclica y está vinculada en gran medida a los pedidos y entregas de aeronaves. En cuanto al AGCS, se trata de un comercio que se lleva a cabo fundamentalmente conforme al modo 1 y al modo 2, ya que las aeronaves son bienes móviles cuyos arrendamientos no exigen una presencia comercial.

166. En cuanto a las compañías arrendatarias, hablando estrictamente, en el cuadro 18 que figura *infra*, correspondiente a 1999, figuran clasificadas las principales de ellas por orden de importancia (es decir, por el valor de su flota).

167. Estos 40 arrendadores poseen una flota de 3.800 aeronaves, cuyo valor asciende a 74.500 millones de dólares EE.UU., el grueso de los cuales -2.800 aeronaves- son aviones a reacción de pasajeros que constituyen aproximadamente una cuarta parte de la flota mundial de aviones a reacción comerciales construidos en Occidente. Dos compañías estadounidenses, la General Electric Capital Aviation (GECAS), que en 1993 absorbió a la Guiness Peat Aviation, y la International Lease and Finance Company (IFLC), han dominado permanentemente el mercado durante el período examinado. Ambos grupos poseen una flota cuyo valor se estima en aproximadamente 20.000 millones de dólares EE.UU., si bien la GECAS posee dos veces más aviones que la IFLC. Una docena de empresas tienen carteras valoradas en más de 1.000 millones de dólares EE.UU. y están controladas por intereses mucho más diversificados geográficamente, entre ellos, por dar sólo unos cuantos ejemplos, intereses japoneses, australianos, de Singapur, holandeses, franceses, británicos, alemanes, españoles y de los Emiratos Árabes Unidos.

CUADRO 18

Los 40 arrendadores principales, por el valor de sus flotas - 1999

Número de orden	Compañía arrendataria	Millones de $EE.UU.	Número de orden	Compañía arrendataria	Millones de $EE.UU.
1.	ILFC	19.133	21.	Itochu AirLease	704
2.	GECAS	18.410	22.	BAe Asset Mgt - T/props	615
3.	Flightlease	3.322	23.	Triton Aviation Services	598
4.	Ansett Worldwide	3.162	24.	Sunrock Aircraft	589
5.	Babcock & Brown	2.741	25.	Bavaria Fluggesellschaft	567
6.	debis AirFinance	2.329	26.	Deutsche Structured Finance	520
7.	ORIX Aircraft Corp	1.744	27.	Aviation Capital Group	519
8.	Pegasus Capital Corp	1.730	28.	CIT Leasing	485
9.	BAe Asset Management	1.701	29.	C-S Aviation Services	402
10.	GATX Capital	1.688	30.	First Chicago Leasing	395
11.	Airbus Asset Management	1.670	31.	SAAB Aircraft Leasing	359
12.	SALE	1.344	32.	ATR Leasing	259
13.	Boullioun Aviation	1.228	33.	ING Lease	253
14.	The CIT Group	1.163	34.	Raytheon Aircraft Credit	218
15.	Saab Aircraft Leasing	1.098	35.	Potomac Capital Leasing Group	204
16.	Tombo Aviation	969	36.	Aircraft Financing and Trading	196
17.	Finova Capital	968	37.	Arkia Leasing	147
18.	UniCapital Air Group	862	38.	Dornier Aviation	126
19.	Indigo Aviation AB	764	39.	International Air Leases	118
20.	Pembroke Group	724	40.	US Airways Leasing & Sales	117

Fuente: *Airline Business*, febrero de 2000.

C. EL ARRENDAMIENTO CON FINES OPERATIVOS

168. No existen estadísticas concretas sobre los arrendamientos con fines operativos. El único elemento estadístico existente es el cuadro 19 que figura *infra*, compilado por la OACI, sobre el empleo de aeronaves arrendadas con tripulación en servicios regulares internacionales en 1997.

169. Según la OACI, en 1997, sólo 41 de unos 3.000 acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos, concluidos por 38 Estados, contienen disposiciones sobre aeronaves arrendadas y tres de ellos cláusulas de arrendamiento relativas a aspectos de seguridad, de lo que se desprende que, en la mayoría de los casos, el arrendamiento está regulado en el plano nacional, en lugar de bilateralmente. Ahora bien, recientemente ha habido un interés renovado por normativas multilaterales sobre arrendamientos, ya sea en un contexto europeo plurilateral (Resolución Nº 21-1 de la CEAC, de 3 de julio de 1997, sobre arrendamientos, y JAR-OPS 1.165 de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas, asimismo sobre arrendamientos, de fecha 1º de marzo de 1998), o, en el plano mundial, en la OACI, mediante la modificación del artículo 83*bis* del Convenio de Chicago. Debe observarse asimismo que las normas comunes sobre arrendamientos son uno de los elementos del proyecto de Acuerdo Común Trasatlántico sobre la Aviación, que las líneas aéreas europeas y la Comisión Europea desearían establecer con los Estados Unidos.[22]

170. La regulación de los arrendamientos se justifica por dos tipos de consideraciones. La primera de ellas es la seguridad, ya que arrendando aeronaves del extranjero se corre peligro de introducir en un mercado dado aeronaves cuyo control en materia de seguridad no sea tan riguroso como el que requieren las normas aplicadas por el Estado receptor. La segunda es de carácter económico, ya que el arrendamiento podría constituir, por ejemplo, una manera para que un arrendador tercera parte del país C evitara un monopolio de cabotaje o las limitaciones que impusiere el acuerdo bilateral entre A y B.

171. El funcionamiento de estos reglamentos es relativamente complejo; abarcan políticas que van desde un proteccionismo total a un relativo liberalismo. Así, por ejemplo, cabe distinguir, en los acuerdos bilaterales, tres tipos de cláusulas relativas al arrendamiento:

- la primera requiere únicamente la notificación del arrendamiento a las autoridades competentes;
- la segunda autoriza el arrendamiento a una tercera parte únicamente a condición de que esta tercera parte no obtenga ningún beneficio económico del acuerdo bilateral;
- la tercera exige, además de las condiciones anteriores, que exista el «justificante pertinente» (es decir, los correspondientes derechos de tráfico) y reciprocidad del Estado del arrendador.

172. En los planos nacional o plurilateral los principales acontecimientos en materia de regulación del período de 1993-2000 tuvieron lugar en la región europea, donde dos órganos con un número más amplio de miembros, pero que actúan en estrecha coordinación con la UE, la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC)

22 Véase «Towards a Transatlantic Common Aviation Area», declaración de políticas de la Asociación de Líneas Aéreas Europeas, septiembre de 1999, punto 32-35, y el discurso pronunciado por la Sra. de Palacio, Comisaria Europea de Transportes, en la conferencia sobre «Más allá de los cielos abiertos» celebrada en Chicago el 6 de diciembre de 1999, en: http.\\www.eurunion/org/news/speeches/991206ldp.htm.

CUADRO 19

Empleo de aeronaves arrendadas con tripulación en servicios regulares internacionales - 1997

Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas al año		De 25 a 50 salidas al año		Más de 50 salidas al año	
	Número de arrendamientos con tripulación	Total de km volados (miles)	Número de arrendamientos con tripulación	Total de km volados (miles)	Número de arrendamientos con tripulación	Total de km volados (miles)
Aerolíneas del mismo Estado	2	14	3	297	29	33.005
Aerolíneas de diferentes Estados	15	317	7	720	60	55.751

Fuente: Estudio de la OACI sobre el arrendamiento de aeronaves.

y las Autoridades Conjuntas de Aviación (AAJ) han adoptado reglamentos pormenorizados sobre el tema, respectivamente la recomendación de la CEAC sobre arrendamiento de aeronaves 21-1, de fecha 3 de julio de 1997, y la JAR-OPS 1.165-arrendamiento, de 1º de marzo de 1998.

173. En cuanto al arrendamiento de aeronaves en la Unión Europea, el Reglamento del Consejo (CEE) Nº 2407/92, de 23 de julio de 1992, sobre autorización de transportistas aéreos, reconoce que se pueden utilizar aeronaves arrendadas para atender la necesidad que tuviere un transportista aéreo de una o más aeronaves a su disposición, y permite a un Estado miembro suprimir la obligación de registrar una aeronave utilizada por un transportista aéreo en su registro nacional mediante acuerdo de arrendamiento por breve plazo para atender necesidades temporales del transportista aéreo o si se dieren circunstancias excepcionales. El reglamento exige la aprobación previa de esos acuerdos y prohíbe a un Estado miembro aprobar acuerdos de arrendamiento de aeronaves con tripulación si no se cumplen normas de seguridad equivalentes a las obligadas para la emisión de certificados nacionales de operadores aéreos.

174. Además, mediante una resolución del Consejo Europeo de fecha 19 de junio de 1995, el Consejo pidió a la Comisión que analizara, entre otras cosas, la práctica vigente de los transportistas aéreos de la Comunidad y los reglamentos y procedimientos administrativos nacionales relativos al empleo de recursos no comunitarios y que, en caso necesario, redactase orientaciones gracias a las cuales se aplicasen uniformemente las disposiciones en materia de arrendamiento del Reglamento Nº 2407/92. Esta labor está todavía en curso, pero cabe decir razonablemente que la labor de la CEAC y de las JAA ha cumplido parcialmente este mandato.

175. La Recomendación de la CEAC sobre arrendamiento de aeronaves (CEAC Nº 21-1, 2-3 de julio de 1997) requiere la aprobación previa de todos los acuerdos de arrendamiento, enumera los datos que habrán de presentarse para esa aprobación y afirma que el artículo 83*bis* deberá utilizarse normalmente para los arrendamientos sin tripulación. La Recomendación fija varias condiciones concretas sobre los arrendamientos con tripulación (por ejemplo, que deben tener un plazo determinado y que se debe informar a los consumidores de la situación antes de que embarquen en el avión) y condiciona la aprobación por las autoridades aeronáuticas a que éstas estén convencidas de que el arrendador de una aeronave con tripulación cumple normas de seguridad equivalentes a las que deben cumplir sus propias líneas aéreas en virtud de su certificado de operación de aeronaves. El texto de esta Recomendación y un análisis más pormenorizado de ella figuran en el documento S/C/W/129, páginas 7 a 9 y 27 a 29.

176. Por último, el Reglamento Nº 1.165 de las Autoridades Conjuntas de Aviación, relativo al arrendamiento, adoptado el 1º de marzo de 1998, distingue entre los arrendamientos a otros Estados de las JAA o de ellos y los arrendamientos a terceros países o de ellos. En cuanto a los arrendamientos a otro Estado de las JAA o de él, el Reglamento requiere la aprobación previa del arrendamiento, salvo en el caso del arrendamiento con tripulación o si el arrendador sigue siendo el operador y, por consiguiente, no se necesita autorización. En cuanto a los arrendamientos a un tercer país o de él, la aprobación del arrendamiento está condicionada al cumplimiento de los reglamentos y normas en materia de seguridad, mantenimiento y operacionalidad de la JAR y a la transferencia de las responsabilidades al Estado receptor en los casos de arrendamientos sin tripulación. El texto completo de esta disposición figura en el anexo 1, constituyendo una actualización del documento S/C/W/129.

177. El mercado estadounidense es uno de los principales de las actividades de arrendamiento de aeronaves. Así, por ejemplo, se calcula que, únicamente por lo que se refiere a los arrendamientos con tripulación, corresponde el 40 por ciento de un mercado de 4.000 millones de dólares EE.UU., según algunas fuentes comerciales.[23] Durante el período 1993-2000, no se efectuaron cambios de importancia en la legislación de este país.

178. Para arrendar una aeronave estadounidense con tripulación a un operador no estadounidense es necesaria la aprobación previa del Ministerio de Transportes, el cual, para renunciar a sus facultades jurisdiccionales, exige que se demuestre que el arrendador ejercerá realmente el control de las operaciones y la responsabilidad tocante a la seguridad, a falta de lo cual se considera que el acuerdo es un acuerdo de fletamiento (parte 218 del 14 CFR). Además, para los arrendamientos de larga duración se requiere un procedimiento específico de autorización previa que se ajusta a tres criterios (conformidad con cualquier acuerdo bilateral, existencia de una reciprocidad sustancial e inexistencia de violación de esas normas por el arrendador en el pasado (parte 207.10 del 14 CFR)). Por último, se exige una autorización específica de la FAA a fin de que se respeten todos los requisitos en materia de seguridad y aeronavegabilidad que imponen los Estados Unidos y, en concreto, que se mantenga

23 Fuente: British cargo alliance.

cada aeronave conforme a un programa aprobado por la FAA (FAR, parte 129).

179. Por motivos de seguridad, los Estados Unidos no aprueban el arrendamiento con tripulación de aeronaves registradas en otro Estado a sus transportistas nacionales.[24]

180. Lamentablemente, no se dispone de datos sobre reglamentaciones similares de otros países, en particular de países en desarrollo, ni siquiera en la OACI. Los miembros quizás deseen estudiar la conveniencia de revisar el anexo sobre transporte aéreo acopiando esos datos por países.

181. Por último, en el plano mundial, en 1990 el Comité Jurídico de la OACI emprendió la tarea de disipar algunas de las ambigüedades que había a propósito de las responsabilidades en materia de seguridad dimanantes de determinadas situaciones en que se habían arrendado aeronaves, cosa que hizo mediante una modificación del artículo 83*bis* del Convenio de Chicago, relativo a la transferencia de determinadas funciones y determinados deberes. Esta cláusula fija el modo de transferir, por acuerdo, todos o parte de los derechos y funciones de la supervisión de seguridad al Estado del operador (el transportista aéreo arrendador) bajo cuya supervisión operará la aeronave. La disposición entró en vigor el 23 de junio de 1997 -es decir, a mediados de nuestro período de referencia, 1993-2000-, mediante un protocolo, para cuyos miembros será vinculante. Su texto y un análisis más detallado se recogen en el documento S/C/W/129, páginas 2 y 13 y 14. En esas páginas figura además una lista de los Estados que han ratificado el protocolo al 31 de marzo de 1999, fecha desde la cual lo han ratificado también: Albania, Armenia, Eslovenia, Kirguistán y Mongolia, con lo que el número de países que lo han ratificado asciende a 119.

24 Tomado del párrafo 4.2, página 13, del estudio de la OACI sobre el arrendamiento de aeronaves, EC2/82, LE 4/55-99/54, de 14 de mayo de 1999. Véanse también los «principios para la liberalización del transporte aéreo de carga» de la OCDE, DSTI/DOT(2000)1, 2-6 de junio de 2000, puntos 16 a 22 y nota 3, y *Airline Business International*, junio de 2000, página 13.

ANEXO

Reglamento JAR-OPS 1.165 sobre el arrendamiento de aeronaves

Fecha: 1º de marzo de 1998

(a) ***Terminología***

Los términos empleados en este párrafo tienen el significado siguiente:

(1) *Arrendamiento sin tripulación* - Cuando la aeronave es utilizada en virtud del AOC del arrendatario.

(2) *Arrendamiento con tripulación completa* - Cuando la aeronave es utilizada en virtud del AOC del arrendador.

(3) *Operador de las JAA* - El operador certificado conforme a la parte 1 del reglamento JAR-OPS por uno de los Estados miembros de las JAA.

(b) ***Arrendamiento de aeronaves entre operadores de las JAA***

(1) *Arrendamiento con tripulación completa.*
Un operador de las JAA que proporciona una aeronave y una tripulación completa a otro operador de las JAA, conservando todas las funciones y responsabilidades prescritas en la subparte C, seguirá siendo el operador de la aeronave.

(2) *Todos los arrendamientos salvo los arrendamientos con tripulación completa*

(i) Salvo lo dispuesto en el párrafo b) 1) *supra*, un operador de las JAA que utilice una aeronave de otro operador de las JAA, o le facilite una aeronave, deberá obtener la aprobación previa de la operación de su autoridad respectiva. Todas las condiciones que formen parte de esa aprobación deberán figurar en el acuerdo de arrendamiento.

(ii) Los elementos de los acuerdos de arrendamiento aprobados por la autoridad, aparte de los acuerdos de arrendamiento relativos a una aeronave y de una tripulación completa y que no prevea la transferencia de las funciones y responsabilidades, serán considerados, por lo que respecta a la aeronave arrendada, como modificaciones del AOC en virtud del cual se llevarán a cabo los vuelos.

(c) ***Arrendamiento de aeronaves entre un operador de las JAA y cualquier entidad que no sea un operador de las JAA***

(1) *Arrendamiento sin tripulación*

(i) Un operador de las JAA no arrendará un aeroplano sin tripulación a una entidad que no sea un operador de las JAA sin la aprobación de la autoridad. Todas las condiciones que formen parte de esa aprobación deberán ser recogidas en el acuerdo de arrendamiento.

(ii) Un operador de las JAA deberá velar por que, en lo que respecta a las aeronaves arrendadas sin tripulación, cualquier diferencia que hubiere respecto de los requisitos prescritos en las subpartes K, L y/o JAR-26 se notifiquen a la autoridad y ésta los acepte.

(2) *Arrendamiento con tripulación completa*

(i) Un operador de las JAA no arrendará con tripulación completa una aeronave de una entidad que no sea un operador de las JAA sin la aprobación de la autoridad.

(ii) Un operador de las JAA velará por que, con respecto a las aeronaves que se arrienden con tripulación completa:

(A) las normas de seguridad del arrendador por lo que se refiere al mantenimiento y la operación sean equivalentes a las de los reglamentos JAR;

(B) el arrendador sea un operador titular de un AOC expedido por un Estado signatario del Convenio de Chicago;

(C) la aeronave posea un certificado de navegabilidad estándar emitido conforme al anexo 8 del Convenio de la OACI. Los certificados de navegabilidad estándar emitidos por un Estado miembro de las JAA que no sea el Estado encargado de emitir el AOC se aceptarán sin más formalidad si han sido emitidos conforme al reglamento JAR-21;

(D) Se respetan todas las prescripciones de las JAA que sean aplicables por la autoridad del arrendatario.

(3) *Arrendamiento sin tripulación*

(i) Un operador de las JAA podrá arrendar una aeronave sin tripulación para efectuar un transporte aéreo comercial a cualquier operador de un Estado signatario del Convenio de Chicago a condición de que se cumplan las condiciones siguientes:

(A) que la autoridad haya eximido al operador de las JAA de las disposiciones pertinentes de la Parte 1 del reglamento JAR-OPS y, una vez que la autoridad regulatoria extranjera haya aceptado por escrito la responsabilidad de supervisar el mantenimiento y la operación de la o las aeronaves, haya retirado la aeronave de su AOC; y

(B) que la aeronave se mantenga conforme a un programa de mantenimiento aprobado.

(4) *Arrendamiento con tripulación completa*.
Un operador de las JAA que proporcione una aeronave y su tripulación completa a otra entidad y conserve todas las funciones y responsabilidades prescritas en la subparte C seguirá siendo el operador de la aeronave.

(d) *Arrendamiento de aeronaves con breve preaviso.*

Si un operador de las JAA se viese ante una necesidad inmediata, apremiante e imprevista de un avión de sustitución, se podrá considerar que se ha otorgado la aprobación a que se refiere el párrafo c) 2) i), a condición de que:

(1) el arrendador sea un operador titular de un AOC emitido por un Estado firmatario del Convenio de Chicago;

(2) el período del arrendamiento no sea superior a cinco días consecutivos; y

3) se notifique inmediatamente a la autoridad de que se ha recurrido a esta disposición

VII. SERVICIOS DE COMIDAS

182. En la CPC, no existe una clasificación específica de los servicios de comidas de las líneas aéreas. Las subdivisiones 6421 y 6431 de la CPC provisional se refieren a los servicios de suministro de comidas y bebidas «en medios de transporte», por ejemplo, los trenes y los buques. Abarcan asimismo el suministro de comidas a las líneas aéreas, dentro de la división 64, «Servicios de hotelería y restaurantes». Como se dice en el párrafo 67 del documento S/C/W/59, es discutible el que los servicios de comidas puedan ser considerados «relacionados directamente con el ejercicio de los derechos del tráfico».

1. Evolución económica

183. El sector de los servicios de suministro de comidas es importante económicamente. En 1999 produjo en todo el mundo más de 670 millones de comidas para líneas aéreas, empleó a más de 78.000 personas y generó aproximadamente 12.000 millones de dólares EE.UU. en ingresos brutos. El suministro de comidas a las líneas aéreas es su actividad principal, aunque se generan ingresos importantes mediante los centros de comidas al por menor, los servicios de suministros de comidas (a entidades distintas de las líneas aéreas) y la logística.

184. Hasta principios de los años noventa, el suministro de comidas en vuelo corría normalmente a cargo de un departamento interno de una línea aérea, y la mayoría de las compañías aéreas atendían directamente sus necesidades, aunque también existían empresas independientes e internacionales de suministro de comidas a líneas aéreas.

185. Desde 1992, han aumentado considerablemente los ingresos y se han consolidado los proveedores de servicios en el mercado mundial (véase el cuadro 20 *infra*). En 1992 se valoró en aproximadamente 9.000 millones de dólares EE.UU. la actividad del sector, dominado por 10 empresas (operadores de líneas aéreas o no). Aunque el número de proveedores aumentó en dos en 1993, desde 1994 hasta 2000 el número absoluto de operadores ha disminuido, al tiempo que ha aumentado considerablemente la cuota de mercado controlada por cada uno de ellos: en 1993, 12 empresas controlaban el 60 por ciento del mercado mundial, y en 1996 cinco empresas controlaban ese mismo porcentaje. Según cifras del año 2000, relativas a 1999, en el mercado mundial predominan dos empresas, que controlan el 56 por ciento del mercado de un sector de 12.000 millones de dólares EE.UU.

CUADRO 20
Consolidación del mercado mundial

Año	Tanto por ciento del mercado mundial	Número de empresas	Valor del sector, $EE.UU.
1992	56	10	9
1993	60	12	
1994			
1995			
1996	60	5	
1997			
1998	60	4	
1999	56 74	2[a] 12	12

a Las dos empresas más importantes de suministro de comidas a bordo son filiales independientes de empresas propietarias de líneas aéreas. LSG-Sky Chefs forma parte de Lufthansa Holding AG, un grupo de empresas, y controla el 34 por ciento del mercado mundial. Gate Gourmet es una filial independiente del grupo Swissair Group (SAirGroup AG) y controla el 22 por ciento del mercado mundial.

CUADRO 21
Principales empresas del sector en el mundo - Empleados - Difusión geográfica

	LSG Sky Chefs	Gate Gourmet	Alpha Catering Services	Servair	JAL Tokio	CPCS	SATS SIA	Eurest	Otras
Cuota de mercado	34%	22%	4%	4%	4%	2%	2%	2%	26%
Volumen de negocios (millones de $EE.UU.)	3.000	2.084	484	394					
Países en que tienen sedes	35+	27	5						
Cocinas	200	132	31	22					
Líneas aéreas clientes	260	200+	100+			33			
Comidas al año (millones)	390	255	21	29		15			
Empleados	40.000	26.000	5.750	5.200					
Propietario	LH/Onex	Sair Group	Alpha Airports	Air France[a]	Japan Airlines	Cathay Pacific		General Food Service	
Sede central	Alemania/ EE.UU.	Suiza	Reino Unido	Francia	Japón	Hong Kong	Singapur	Suecia[b]	

a Servair es propiedad de Air France en un 78 por ciento.

b Eurest es una filial de COMPASS Group PLC (Reino Unido) que actúa en más de 70 países.

186. En el cuadro 21 (*supra*) figura una panorámica de la distribución del mercado mundial entre las siete mayores empresas de suministro de comidas en todo el mundo.

2. Evolución de la actividad regulatoria

187. En todas las fuentes que se han localizado a la fecha, no hay referencias ni información acerca de las normas regulatorias por regiones geográficas o países. Salvo verificación en contrario, el suministro de comidas a bordo está regulado de la misma manera que la actividad de los demás proveedores de servicios alimentarios.

Fuentes:

Inflight Asia - mayo de 2000.
Airline Business - enero de 2000.
Les Echos - lunes 31 de enero de 2000.
Interavia - julio-agosto de 1999.
Airline Business - abril de 1999.
ITF News - Nº 1/1999.
Inflight Caterers - 1998.

International Inflight Food Services Association (http://www.ifsanet.com).
Annual Report 1999 - SairGroup.
Facilities 2000: The Global Network of LSG Sky Chefs. - (http://www.lsg-skychefs.com).
Annual Report 1999 - Cathay Pacific.
COMPASS GROUP PLC. - (http://www.compass-group.com/foodservice/global.html).
Clasificación Central Provisional de Productos. Naciones Unidas. Serie M Nº 77. (ST/ESA/STAT/SER.M/77).

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

SEGUNDA PARTE

Nota de antecedentes preparada por la Secretaría

Addendum

La presente nota de antecedentes aporta información complementaria sobre la evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay y abarca los servicios de abastecimiento de combustible, de escala y aeroportuarios.

SEGUNDA PARTE

ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

SERVICIOS DE ESCALA

SERVICIOS AEROPORTUARIOS

LOS DEMÁS SERVICIOS AUXILIARES

I. ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

1. En esta sección se examinarán los elementos del abastecimiento de combustible y constará de los siguientes aspectos: 1) estructura de la rama de actividad; 2) almacenamiento y distribución; 3) tipos de combustible y de abastecimiento de combustible; y 4) posibles vínculos con la CPC (Clasificación Central de Productos) provisional de las Naciones Unidas. Aunque, en el presente estudio, el abastecimiento de combustible se trata como un sector independiente, suele considerarse un subsector de los servicios de escala y, por lo tanto, debería leerse conjuntamente con la sección siguiente, sobre servicios de escala.

2. El abastecimiento de combustible forma parte de la cadena de suministro «descendente» de la industria petrolera, y los proveedores de servicios de este sector específico están especializados. Entre los operadores figuran empresas petroleras o sus filiales dedicadas a la aviación y proveedores de servicios de escala especializados en el abastecimiento de combustible a las aeronaves y al equipo de los aeropuertos. Debido a la complejidad del suministro de combustible a las aeronaves, se exigen conocimientos técnicos especializados y una observancia estricta de las normas de seguridad. Las empresas que prestan servicios de abastecimiento de combustible licitan por contratos de suministro de combustible (por lo común, de tres a cuatro años de duración) ante las autoridades aeroportuarias, y compiten por dichos contratos con los usuarios de aeropuertos cuando el aeropuerto cuenta con más de un proveedor.

3. El almacenamiento a granel de combustible para aviones normalmente se efectúa en zonas de almacenamiento de combustible al aire libre, situadas en parajes remotos, y el combustible se lleva al aeropuerto a través de oleoductos o en camiones. En la actualidad se emplean dos tipos de abastecimiento de combustible: 1) por camiones cisterna; y 2) repostaje por manguera. La elección entre uno u otro depende del aeropuerto, aunque los nuevos tienden a recurrir al abastecimiento por manguera, mientras los más antiguos mantienen el sistema de abastecimiento por camiones cisterna. En algunos casos se emplean ambos sistemas combinados.

4. Los posibles vínculos entre el abastecimiento de combustible y la CPC provisional de las Naciones Unidas son similares a la lista del sector de servicios de escala del presente examen. A continuación (véase cuadro 1), las columnas recogen tanto la distribución (servicios) como las correspondientes categorías de productos.

5. Entre los tipos de combustible disponibles en los aeropuertos figuran: gasolina para vehículos automóviles (equipo de tierra); combustible para aviación (aeronaves con motor de émbolo); queroseno para los aviones de reacción (reactor A-1, reactor A[1] y reactor B[2]); y aditivos lubricantes para el motor.

1 Por regla general, el reactor A sólo está disponible en los Estados Unidos. Su diferencia con respecto al reactor A-1 es una temperatura máxima de congelación superior (-40°C).

2 El reactor B puede emplearse como alternativa al reactor A-1 pero, debido a las dificultades de manipulación, la demanda sólo es significativa en climas muy fríos, donde el rendimiento en frío es importante.

CUADRO 1
Posible relación entre el abastecimiento de combustible y la CPC provisional de las Naciones Unidas

Gestión y explotación de camiones cisterna para aeronaves y vehículos automóviles de los aeropuertos	74220 - Almacenamiento a granel y servicios de almacenamiento de líquidos y gases Además, hay tres categorías posibles: 74610 - Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga); u 74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo; u 74900 - Otros servicios de transporte complementarios y auxiliares.
Gestión y explotación del repostaje por manguera para aeronaves y vehículos automóviles de los aeropuertos	Véase apartado anterior.
Distribución de productos combustibles:	61300 - Servicios de venta al por menor de productos refinados del petróleo, como gasolina y otros carburantes para motores de combustión interna, queroseno, aceites lubricantes, combustibles para calderas y gases licuados del petróleo destinados a la venta al por menor y otros productos refinados del petróleo. 62113 - (Servicios de intermediación) Venta de combustibles a comisión o por contrata. 62271 - Servicios comerciales al por mayor de combustibles sólidos, líquidos y gaseosos y productos conexos.

II. SERVICIOS DE ESCALA

1. Introducción

6. El sector de los servicios de escala abarca una multitud de servicios necesarios para que las líneas aéreas puedan operar con seguridad y puntualmente, y está sujeto a varios marcos normativos de las autoridades gubernamentales a nivel local y nacional. Con miras a ofrecer un panorama exhaustivo de la evolución del sector desde 1993, la siguiente exposición se divide en cuatro secciones: 1) definición y alcance de los servicios de escala; 2) relación de los servicios de escala con los demás sectores de transporte incluidos en el marco del AGCS; 3) novedades en el plano normativo registradas entre 1993 y 1999; y 4) evolución económica del sector. Con ello se quiere dar una muestra de la diversidad y complejidad del sector, así como de la repercusión de las reglamentaciones de liberalización de la competencia en diversas zonas geográficas y económicas del mundo.

7. Los servicios de escala han registrado un grado de consolidación considerable a nivel internacional durante los 5 últimos años, convirtiéndose en un sector competitivo del transporte aéreo en general, en el cual tanto las líneas aéreas como otros operadores compiten por una cuota de mercado. El mercado mundial de servicios de escala se estima en 11.500 millones de dólares EE.UU.[3] Aunque se espera que el sector sea dominado por un grupo reducido de operadores mundiales independientes en unos dos años, en la actualidad existen aproximadamente 300 proveedores de servicios de escala en todo el mundo. Ello se debe en parte a la ausencia de restricciones a la participación extranjera en el capital y a unos regímenes normativos liberales en materia de terceros[4] en los dos mayores mercados del mundo (Estados Unidos y UE).

8. También se ha producido en este sector una considerable reducción en el dominio de las líneas aéreas tradicionales en la prestación de servicios. En algunos casos, las líneas aéreas han vendido sus servicios de escala (v.gr., American Airlines), mientras otras han creado filiales independientes (v.gr., Lufthansa ha creado GlobeGround y Swissair ha fundado Swissport). Además, se ha producido un aumento significativo en el número de operadores mundiales verdaderamente independientes (v.gr. Ogden[5], Estados Unidos; Penauille, Francia).

9. Las líneas aéreas pueden escoger ahora entre un mínimo de dos proveedores de servicios de escala competidores en la mayoría de los aeropuertos internacionales (cuadro 8, página 20). Así pues, si los servicios de escala los habían prestado normalmente las líneas aéreas en condiciones de reciprocidad y se incluían en contratos bilaterales, la situación ha cambiado drásticamente los últimos años. Según la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), «… un porcentaje ligeramente inferior al 10 por ciento de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos registrados en la OACI contienen disposiciones en materia de servicios de escala.»[6] La OACI indica asimismo que, al 31 de diciembre de 1999, 194 acuerdos bilaterales contenían disposiciones relativas a los servicios de escala, de los cuales 85 eran contratos concluidos entre Miembros de la OMC. No se han incluido disposiciones de este tipo en los acuerdos sobre la libertad del espacio aéreo desde 1992. (OACI: *Acuerdos registrados en la OACI que incluyen disposiciones en materia de servicios de escala, al 31 de diciembre de 1999*.) Sin embargo, no se ha podido determinar en qué aeropuertos está prohibida la autoasistencia de servicios de escala (líneas aéreas que prestan servicios propios) o, cuando está autorizada, no es factible debido a los contratos en vigor o a la falta de transparencia en el proceso de licitación.

10. Las disposiciones sobre servicios de escala que generalmente se incluyen en los acuerdos bilaterales tienden a dividirse en dos categorías: 1) disposiciones recíprocas; y 2) reconocimiento del derecho de prestar los servicios por sí mismo o contratarlos con terceros. Ambas modalidades se suelen ajustar a las normas fijadas por el Estado en el cual se prestan estos servicios. Pese a las restricciones sobre el acceso al mercado que contienen los acuerdos bilaterales, puede accederse a él por medio de la compra directa de empresas del país en cuestión, la creación de empresas mixtas o de relaciones de asociación.

11. En este contexto, resulta esencial abordar la definición de estos servicios, debido a la tendencia actual a la consolidación internacional y a la aparición de operadores independientes a escala mundial. Además, la falta de precisión sobre la composición del

3 *Airline Business*, enero de 2000, página 47.

4 Los proveedores de servicios por cuenta ajena obtienen licencias de explotación de las autoridades aeroportuarias y luego concluyen de manera independiente contratos de prestación de servicios de escala con las líneas aéreas.

5 Ogden, una de las mayores empresas independientes de servicios de escala, ha sido adquirida recientemente por Menzies plc.

6 Nota: Este porcentaje se calcula en función del número de contratos bilaterales registrados en la OACI y no de la cantidad real de contratos en curso, pues muchos no se registran. *Manual sobre Reglamentación*, documento 9626, 1996.

actual sector de los servicios de escala (véase *infra* la descripción de la OACI) y el alcance de sus actividades sugiere que los servicios de escala, o algunas de sus actividades, quizás no estén directamente relacionados con los derechos de tráfico.

12. Los sustanciales cambios institucionales registrados en todo el sector de los servicios de escala pueden resumirse como sigue: 1) el acceso al mercado de proveedores de servicios que trabajan por cuenta ajena se ha afianzado y se realiza en condiciones competitivas; 2) los monopolios únicamente subsisten en unas pocas regiones geográficas (para más información, véanse los cuadros 8 y 9); 3) el acceso al mercado puede lograrse mediante fusiones, adquisiciones o asociaciones (en el cuadro 11 se ofrece una lista reciente); 4) los dos mayores mercados tienen regímenes normativos liberales; y 5) el mercado mundial está ahora dominado principalmente por proveedores mundiales independientes, y no por líneas aéreas (véase el cuadro 7). La combinación de estos factores subraya la profundidad del cambio industrial, que ha conducido a la aparición de un sector competitivo a nivel internacional.

2. Definición

13. En todos los aeropuertos del mundo son necesarios los servicios de escala para permitir la prestación de servicios de transporte aéreo y facilitar el movimiento seguro y económico de aeronaves, pasajeros y mercancías mientras se encuentran en las explanadas de carga y descarga[7], fuera de las pistas de despegue y calles de rodaje activas. Por lo tanto, los servicios de escala comportan una multitud de servicios en una compleja red operativa. A esta complejidad operativa del sector hay que añadir unas estructuras comerciales que oscilan entre una gran competitividad y monopolios muy protegidos.

14. Pese a que existe un consenso general sobre la composición de los servicios de escala, al parecer no se ha convenido una definición internacional. La OACI y la OCDE han elaborado descripciones generales de los servicios de escala, mientras que el Consejo Internacional de Servicios de Escala (IGHC) de la IATA ofrece una lista de todas las actividades subsectoriales (14 en total) que forman parte de los servicios de escala, así como una descripción detallada de las actividades que se llevan a cabo en cada subsector.

7 Las expresiones «explanada de carga y descarga» y «zona de estacionamiento de aeronaves» pueden emplearse indiferentemente.

OCDE

«Por regla general, se considerará que los servicios de escala incluyen los servicios necesarios para la llegada y salida de una aeronave desde un aeropuerto, pero excluyen los prestados por los controladores del tráfico aéreo (*OCDE DSTI/DOT(2000)*, página 15).»

OACI

La función de los servicios de escala se divide en gestión de terminales (registro de pasajeros, de equipaje y manipulación de la carga) y gestión de rampas (manipulación, limpieza y servicios a las aeronaves) (*Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos de la OACI*, «AEM», documento 9562). La OACI señala también que los servicios de escala generalmente excluyen el mantenimiento y la reparación de las aeronaves aunque, en determinados casos, el llamado «mantenimiento de la línea» puede considerarse parte de los servicios de escala. Los servicios de escala pueden prestarlos una o más líneas aéreas en el mismo aeropuerto, uno o más concesionarios, el propio aeropuerto o cualquier combinación de estos agentes.

IGHC-IATA

Los servicios de escala se dividen en numerosos subsectores, bien operativos, en cuyo caso requieren licencias de explotación, bien administrativos. Las licencias de explotación incluyen todas las zonas del perímetro del aeropuerto (con exclusión de las calles de rodaje y las pistas de despegue activas) y las actividades que facilitan el movimiento y la seguridad de los pasajeros, las mercancías y las aeronaves (incluida la aviación comercial, de transporte de carga y general). Las tareas administrativas se regulan por lo común en los contratos concluidos entre usuarios de aeropuertos (v.gr., líneas aéreas comerciales, aeronaves de aviación general, transportistas de carga) y proveedores de servicios de escala.

15. Aunque las definiciones de la OCDE y la OACI permiten una comprensión general de los servicios de escala y de quiénes pueden prestarlos, ninguna de las dos describe ni define cómo se estructura el sector en términos operativos, ni especifica las condiciones de acceso al mercado. De hecho, los servicios de escala pueden dividirse de muchas maneras, dependiendo de que se contemple este sector desde un punto de vista operativo o del acceso al mercado.

16. Aunque los proveedores de servicios de escala operan bajo regímenes normativos distintos en diferentes países (para una sinopsis del régimen normativo, véase el cuadro 3), la mayoría de ellos pertenecen al

IGHC. Estos proveedores de servicios suelen adherirse a las Normas generales sobre servicios de escala del IGHC. Las normas generales de explotación se definen y organizan a través de esta asociación comercial. El IGHC (*Acuerdo normalizado sobre servicios de escala. Anexo A - Descripción de los servicios*[8]) especifica con todo detalle qué conlleva cada tarea precisa y permite una comprensión cabal de la forma de asignación de licencias en todo el sector. En el presente estudio, las definiciones de la OACI y la OCDE se consideran un marco general que da sentido al conjunto del sector, mientras que se recurrirá al IGHC para las definiciones operativas y comerciales.

(a) Sectores del mercado

17. Aunque tradicionalmente las líneas aéreas prestaban sus propios servicios de escala en sus aeropuertos nacionales en condiciones de reciprocidad con los transportistas extranjeros, en la actualidad dichos servicios, y las licencias correspondientes, se contratan con proveedores independientes de servicios que trabajan por cuenta ajena (líneas aéreas y otras empresas). De modo que los proveedores de servicios de escala licitan ahora por las distintas licencias de explotación ante las respectivas autoridades aeroportuarias de la mayoría de los países. Cuando existen mercados monopolistas, el proveedor de servicios de escala suele ser el transportista nacional, un operador mundial independiente o la propia autoridad aeroportuaria. En estos casos, no se ha podido determinar si se restringe o prohíbe la autoasistencia.

18. El IGHC desglosa el conjunto del sector de los servicios de escala en 14 categorías, o subsectores (*Anexo A - Descripción de los servicios*). Puede comprobarse que los tipos de servicios y las correspondientes licencias asignadas a sus proveedores se distribuyen en tres categorías generales y se dividen en función de sus características técnicas y de ubicación. La primera comporta los servicios que operan principalmente (aunque no exclusivamente) en la parte pública[9], o espacios públicos, incluyendo, entre otras cosas, el registro de pasajeros y equipaje. La segunda puede considerarse la zona administrativa/técnica y la tercera, la parte aeronáutica.[10] En cada caso, las descripciones suelen corresponderse con las definiciones de los servicios de escala que dan la OACI y la OCDE, mencionadas *supra*.

19. En la gama de proveedores de servicios, hay también tres categorías de operaciones de servicios de escala: 1) autoasistencia; 2) monopolios; y 3) prestación de servicios por cuenta ajena. La autoasistencia se permite a menudo en virtud de acuerdos bilaterales entre los Estados, aunque en algunas regiones (v.gr., la UE), las reglamentaciones especifican el número de acuerdos de autoasistencia autorizados en cada aeropuerto. En dicho caso, la línea aérea (o el usuario del aeropuerto) está autorizada a prestar servicios de escala para sus propias aeronaves, pasajeros y carga. Los monopolios no permiten la elección de los proveedores de servicios de escala por los usuarios del aeropuerto.[11] En ambos casos, no existe competencia en el mercado, o es muy reducida. La prestación de servicios por cuenta ajena significa que se permite a un proveedor de servicios ofrecer sus servicios en un aeropuerto a otros usuarios del aeropuerto en condiciones competitivas. Sin embargo, cuando sólo existe un proveedor de servicios por cuenta ajena en un aeropuerto, dicho operador se considera un proveedor monopolista. Se considera que existe competencia cuando hay dos o más proveedores de estos servicios en un aeropuerto. En las tres categorías existen pocos países que no tengan un proveedor de servicios extranjero que preste distintos servicios.

(b) Sectores de explotación

20. En términos operativos, los proveedores de servicios de escala pueden dividirse en dos grandes categorías: 1) servicios completos, y 2) servicios especializados. En la primera categoría, los proveedores ofrecen la gama completa de servicios de escala en los aeropuertos, mientras que, en la segunda, sólo prestan un número determinado de servicios específicos (v.gr., abastecimiento de combustible para aeronaves, limpieza de aeronaves, manipulación de la carga, pasajeros con necesidades especiales). En cualquier aeropuerto pueden producirse varias situaciones: los proveedores monopolistas o los que trabajan por cuenta ajena pueden ofrecer la gama completa de servicios; un proveedor puede especializarse en un servicio particular (v.gr., abastecimiento de combustible, transporte de carga por tierra o seguridad); o los proveedores de servicios completos pueden recibir licencias de explotación únicamente debido a la competencia registrada en el aeropuerto entre proveedores que trabajan por cuenta ajena.

8 La Secretaría distribuirá copias previa solicitud.

9 Zonas de la terminal del aeropuerto y sus alrededores de acceso público.

10 Zonas de la terminal del aeropuerto y sus alrededores para cuya entrada se exige un permiso del servicio de seguridad o el paso de controles.

11 La expresión «usuario de aeropuerto» incluye, *inter alia*, a los transportistas comerciales y de carga, así como a las empresas de aviación general. No incluye a los pasajeros.

(c) Categorías subsectoriales[12]

21. Todas las categorías operativas y administrativas englobadas por la expresión «servicios de escala» pueden encontrarse en el IGHC (*Anexo A - Descripción de los servicios*). En total existen los 14 subsectores siguientes: representación y facilitación de espacio; control de la carga; control de elementos unitarios de carga; pasajeros y equipaje; mercancías y correo; rampa; servicios a los aviones; combustible y aceite; mantenimiento de aviones; operaciones de vuelo y asistencia a la tripulación; transporte en tierra; servicios de suministro de comidas; supervisión y administración; y seguridad. Los proveedores de estos servicios bien obtienen licencias para la gama completa de categorías por parte de la autoridad aeroportuaria oportuna, bien obtienen únicamente licencias específicas.

22. Debido a que cada aeropuerto aplica procedimientos de concesión de licencias específicos, no puede determinarse taxativamente qué categorías figuran en cada una de las licencias que se expiden, ni si se autoriza la autoasistencia a transportistas específicos, a todos o a ninguno. Sin embargo, todos los proveedores de servicios de escala deben obtener una o más licencias y/o autorizaciones para prestar los servicios por cuenta propia o prestar servicios por cuenta ajena a otros.

23. Aunque los proveedores nacionales de servicios por cuenta ajena dominan en la mayoría de los aeropuertos del mundo, los operadores extranjeros están autorizados a competir en condiciones equitativas. Para facilitar la competencia en el mercado de terceros, el IGHC ha creado un directorio interactivo en el sitio http//:www.iata.org/ighc. En él, los proveedores de servicios por cuenta ajena pueden anunciar los servicios que prestan en cada aeropuerto donde operan, y los servicios subsectoriales que están en disposición de prestar (para una lista detallada de los proveedores de servicios por cuenta ajena, véase el cuadro 8, página 20, de la sección 5).

24. Las definiciones ofrecidas anteriormente se emplearán en combinación para examinar y analizar el grado de competencia en una muestra representativa de los aeropuertos y los proveedores de servicios en todo el mundo. Este enfoque pondrá también de relieve el grado de competencia en cada uno de los subsectores, determinando así dónde existen monopolios o mercados competitivos desde un punto de vista macroeconómico (servicios de escala) y microeconómico (subsectores).

3. Alcance y vínculos con la CPC provisional de las Naciones Unidas

25. Aunque los servicios de escala en sentido amplio (todas las actividades operativas y administrativas) están directamente relacionados con las operaciones de las líneas aéreas, algunos subsectores cuentan con numerosos elementos que realizan actividades paralelas en sectores de transporte no aéreo (véase el cuadro 2, que figura *infra*). El presente examen puede emplearse para aclarar si estos aparentes vínculos en la clasificación ya están abarcados por el AGCS. Las categorías de los servicios de escala se han tomado de las listas del IGHC en la base de datos interactiva sobre proveedores de servicios de escala por cuenta ajena.

26. En esta lista se incluyen el abastecimiento de combustible y el suministro de comidas y, aunque ambos se consideran elementos de los servicios de escala, han sido incluidos en categorías independientes a efectos del presente estudio. Puede encontrarse más información sobre el suministro de comidas en el documento S/C/W/163 y, sobre el abastecimiento de combustible, en la sección anterior de la presente nota de la Secretaría. Con esta separación, la Secretaría no quiere sugerir que el abastecimiento de combustible o el suministro de comidas sean independientes con respecto a los servicios de escala: se debe meramente a que se ha respetado la presentación anterior en los documentos S/C/W/59 y S/C/W/129 y en el documento sin signatura N° 2451. Sin embargo, al tratar dos de las 14 subsecciones de los servicios de escala como sectores independientes, convendría que los Miembros estudiaran la posibilidad de dividir otras subcategorías en función de que estén o no directamente relacionadas con los derechos de tráfico.

12 Se advierte a los Miembros que, en consonancia con la Nota informal de la Secretaría, documento sin signatura N° 2451, el suministro de comidas y de combustible se tratan por separado.

CUADRO 2

Posibles vínculos de clasificación entre los servicios de escala y la CPC de las Naciones Unidas

Servicios prestados (funciones)	Posibles clasificaciones correspondientes en la CPC
Representación y facilitación de espacio (administración en nombre de los clientes de las líneas aéreas)	74610 - Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga) 82102 - Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados 82202 - Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata
Control de la carga, sistema de control de salidas (DCS) y comunicaciones (control de la carga de las aeronaves, sistemas de control de salidas)	74610 - Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga) 74900 - Otros servicios de transporte complementarios y auxiliares 7522 - Servicios de redes compartidas ... Servicios de redes alquiladas… 7523 - Servicios de transmisión de datos
Control de elementos unitarios de carga (administración/almacenamiento)	74110 - Servicios de carga y descarga de contenedores
Pasajeros y equipaje (generalidades, salida, llegada, manipulación de equipaje, servicios alejados o fuera del aeropuerto, transporte intermodal)	74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo 74190 - Otros servicios de carga y descarga 74900 - Otros servicios de transporte complementarios y auxiliares
Mercancía y correo (manipulación de la mercancía (generalidades); mercancías de exportación/importación, mercancías de transferencia/tránsito, correo postal)	74110 - Transporte entre aeronaves y terminales 74210 - Servicios de almacenamiento de productos congelados o refrigerados 74290 - Otros servicios de almacenamiento 74900 - Otros servicios de transporte complementarios y auxiliares
Rampa (dirección de la maniobra del avión en tierra, estacionamiento, comunicación rampa-cabina, carga y descarga, embarque y desembarque, arranque, seguridad, rodadura del avión)	741 - Servicios de carga y descarga 74190 - Otros servicios de carga y descarga 74610 - Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga) 74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo. También se incluye el remolque de aeronaves 74900 - Otros servicios de transporte complementarios y auxiliares 71130 - Servicios de tracción o remolque
Servicios al avión (limpieza exterior/interior, servicio de aguas residuales/agua potable, refrigeración y calefacción, eliminación de la nieve y el hielo, almacenaje de equipo/artículos de cabina)	74900 - Otros servicios de transporte complementarios y auxiliares 74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo. Servicios de limpieza y desinfección de aeronaves. 35430 - Preparados anticongelantes y líquidos deshelantes preparados
Combustible, aceite o anticongelante	62113 - Venta de combustibles a comisión o por contrata 74220 - Almacenamiento de líquidos y gases a granel 62271 - Servicios comerciales al por mayor de combustibles sólidos, líquidos y gaseosos y productos conexos (bienes clasificados en CPC 11-13, 33) (para más información, véase la sección I, página 3)
Mantenimiento del avión (servicios rutinarios/no rutinarios, asistencia referente al material, estacionamiento en plataforma y en hangar)	74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo
Operaciones de vuelo y asistencia a la tripulación (preparación de documentos de llegada y salida, asistencia y despacho durante el vuelo)	74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo
Transporte en tierra (generalidades y transporte especial rodado en el aeropuerto e interurbano)	71214 - Transporte interurbano especial 71233 - Transporte de mercancía en contenedores 71235 - Transporte de correspondencia 71239 - Transporte de mercancías de otro tipo
Servicios de suministro de comidas	74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo (para más información, véase el documento S/C/W/163, página 56, sobre suministros de comidas)

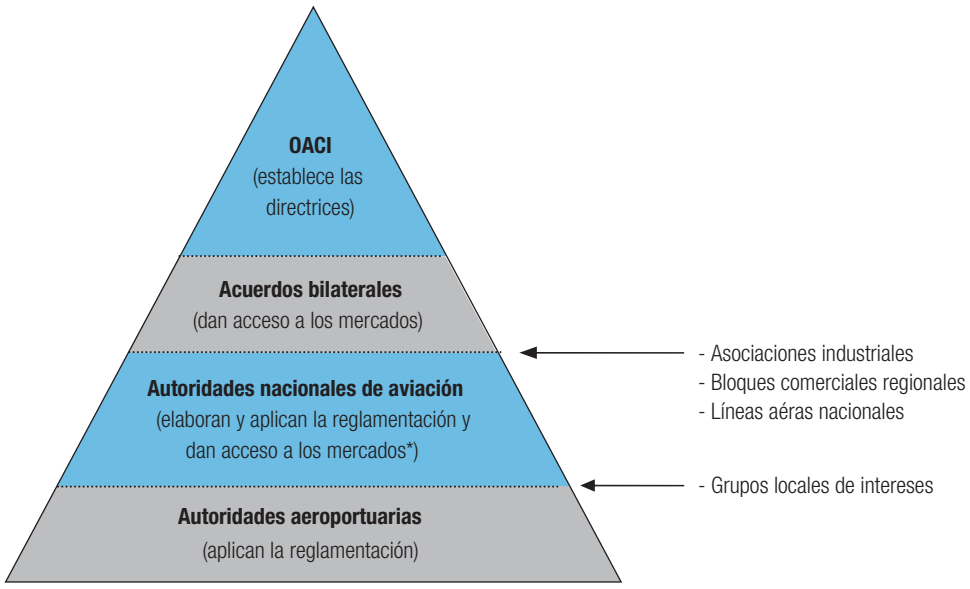
Servicios prestados (funciones)	Posibles clasificaciones correspondientes en la CPC
Supervisión y administración	74610 - Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga) 74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo
Seguridad (registro de pasajeros y equipaje, mercancía y correo postal, suministro de comidas y seguridad de los aviones)	74610 - Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga) 87305 - Servicios de guardas 87309 - Otros servicios de seguridad

Fuente: Directorio interactivo del Consejo de Servicios de Escala (CGH) de la IATA. www.iata.org/ighc. *Clasificación Provisional Central de Productos.* Serie M Nº 77. Naciones Unidas.

4. Reglamentación y liberalización

27. Los servicios de escala han funcionado de la misma manera, desde el punto de vista institucional, durante muchos años, e incorporan todos los niveles de las estructuras institucionales, desde las multilaterales hasta las locales. Tanto antes como desde 1993, el marco básico no ha cambiado en sustancia. La OACI fija las directrices en materia de servicios de escala, los acuerdos bilaterales permiten el acceso a los mercados, las autoridades nacionales de aviación elaboran y promulgan reglamentaciones, y las autoridades de los aeropuertos aplican normas de obligado cumplimiento (véase el cuadro 3 *infra*). «Esta actividad normativa ha tenido en cuenta las disposiciones sobre servicios de escala contenidas en acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos y, en su caso, las medidas de las autoridades normativas regionales multilaterales, como la Comisión Europea» (OACI, *Manual sobre Reglamentación*, p. 4.7-1). Con mayor frecuencia, los servicios de escala se han prestado en función de monopolios y/o duopolios nacionales. En muchos países de todo el mundo, los proveedores monopolistas de servicios han sido la autoridad aeroportuaria o el transportista nacional, y la autoasistencia en los aeropuertos internacionales constituía la excepción a la norma. En pocas palabras, el mercado internacional consistía en la prestación mutua de los servicios de escala entre líneas aéreas y se basaba en el acuerdo bilateral concertado entre dos Estados.

CUADRO 3
Marco institucional tradicional de la reglamentación aeroportuaria



Fuente: Documento técnico N° 313 del Banco Mundial. (*Además del nivel bilateral del acceso a los mercados, la Secretaría de la OMC ha añadido el nivel nacional.)

28. En la mayoría de los aeropuertos del mundo, las políticas nacionales relacionadas con el sector de los servicios de escala han sido restrictivas en el ámbito nacional (los Estados Unidos constituyen una excepción desde hace tiempo). En estos casos, los proveedores de servicios de escala eran bien las autoridades aeroportuarias, bien los transportistas nacionales, y el acceso a la autoasistencia por parte de las líneas aéreas se solía obtener mediante acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

29. El efecto acumulado de estos factores fue la existencia de muy pocos operadores independientes[13], de ningún operador mundial[14] (independiente o líneas aéreas afiliadas), y la escasa presencia de la autoasistencia en los aeropuertos extranjeros. Las empresas independientes eran escasas y estaban fundamentalmente radicadas en los Estados Unidos. La aparición de proveedores independientes de servicios de escala por cuenta ajena en dicho país se debió a las grandes dimensiones de su mercado y a la política estadounidense, que favoreció la creación de un sector del transporte aéreo competitivo, incluidos sectores infraestructurales como los servicios de escala.

30. Durante los cinco últimos años, no se ha producido un cambio fundamental en el marco institucional expuesto en el cuadro 3, sino una liberalización del acceso al mercado a nivel nacional en muchos Estados, que parecen haber adoptado los principios establecidos por la OACI en una «cláusula modelo para los acuerdos bilaterales» especial.[15]

> «Cada Parte autorizará a los transportistas aéreos de la(s) otra(s) Parte(s), a elección de cada transportista, a:
>
> a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;
> b) prestar servicios a uno o varios transportistas aéreos;
> c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y/o
> d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.»
>
> Esta cláusula tenía por finalidad ayudar a las autoridades normativas a eliminar las restricciones y aproximarse a un entorno competitivo.

Estados Unidos

31. Los Estados Unidos constituyen el mercado de servicios de escala más grande del mundo. Durante el período objeto de examen ha sido un mercado abierto, competitivo y en el que han imperado unos precios razonables. La competitividad del mercado ha fomentado el desarrollo y crecimiento de empresas independientes de servicios de escala (que no son líneas aéreas), un mercado de terceros competitivo y la liberalidad del acceso a la autoasistencia por los usuarios de los aeropuertos. Los Estados Unidos prosiguen con su política de fomento de la competencia en el mercado de terceros (para más información, véase el cuadro 8, página 20), de sanciones y de la inversión interna. Las normas se fijan a nivel nacional y son aplicadas por las autoridades aeroportuarias, sometidas a control local.

> «La Ley de Mejoramiento de Aeropuertos y Líneas Aéreas de 1982 (AAIA), modificada, establece que la condición a que está supeditada la aprobación de la financiación federal de un proyecto de desarrollo aeroportuario es que se den ciertas garantías al Secretario de Transportes. Una de dichas garantías consiste en que «cada compañía que utilice el aeropuerto tendrá derecho a asegurar sus propios servicios o a utilizar los de cualquier empresa de base fija autorizada o habilitada por el aeropuerto para suministrar servicios a cualquier compañía aérea en dicho aeropuerto.» Todos los aeropuertos comerciales de los Estados Unidos han recibido financiación federal con cargo a la Ley AAIA y, por lo tanto, han firmado acuerdos que constan de estas garantías vinculantes de los préstamos. La Ley AAIA también establece que «no se concederán derechos exclusivos para la utilización del aeropuerto por ninguna persona que suministre o tenga la intención de suministrar servicios aeronáuticos al público». (Estados Unidos, documento WT/TPR/S/56).»

32. Sin embargo, hasta hace poco y por medio de las adquisiciones de empresas, la entrada de empresas extranjeras en el mercado estadounidense de terceros nunca ha sido excesiva, particularmente en las operaciones de rampa o en la parte aeronáutica. Sin embargo, la mayoría de las líneas aéreas internacionales recurren a proveedores de servicios de escala por cuenta ajena de los Estados Unidos, en lugar de recurrir a la autoasistencia, por motivos económicos relacionados con la falta de frecuencia en un aeropuerto y con las

13 Los proveedores de servicios de escala independientes a principios de la década de 1990 más destacados fueron DynAir y Hudson General u Ogden, con sede en los Estados Unidos.

14 Entre los proveedores mundiales de servicios de escala figuran filiales de líneas aéreas completamente independientes, como GlobeGround y Swissport, o empresas independientes de otro tipo como WFS u Ogden Aviation.

15 Véase el texto en el documento S/C/W/59, anexo 2, página 60. Las recomendaciones del grupo de expertos figuran en el mismo anexo, en las páginas 57-61.

estructuras de costos asociadas al establecimiento de operaciones de servicios de escala.

Liberalización europea

33. En el segundo mayor mercado de servicios de escala, la Unión Europea, éstos han seguido dominados por proveedores monopolistas y siendo el reducto de las autoridades aeroportuarias sometidas a control público y/o los transportistas nacionales. Casi siempre, el transportista nacional concluía acuerdos recíprocos de prestación de servicios de escala con otros transportistas nacionales, en ocasiones bajo los auspicios de acuerdos bilaterales negociados por el Estado. Cuando estos acuerdos contemplaban la autoasistencia o la contratación de los servicios con terceros, las líneas aéreas extranjeras nombradas no estaban obligadas a contratar dichos servicios con el transportista del país hospedante.

34. En 1993, la creación del mercado único europeo propició la primera apertura del mercado de servicios de escala, muy leve. Sin embargo, como se aprecia en los cuadros 4 y 5, el cambio no se produjo de manera inmediata, y en algunos casos no hubo cambio alguno. No obstante, como ponen de relieve los mismos cuadros, la Directiva del Consejo de 1996 tuvo un efecto significativo sobre el mercado europeo, que a la postre condujo a la expansión de los operadores mundiales. Un proceso que se produjo fundamentalmente mediante fusiones y adquisiciones, tanto dentro de Europa como fuera (un aspecto que se aborda en la sección 5), y la creación por el SairGroup de Swissport y de Globeground[16] por Lufthansa.

35. No se han podido recoger cifras para 1993 correspondientes a varias regiones o a una amplia gama de países, al margen de los 16 principales centros urbanos de la Unión Europea (véase el cuadro 4 *infra*). Sin embargo, debido a la dimensión del mercado europeo de los servicios de escala, ambos cuadros son representativos del conjunto de dicho mercado durante el período en cuestión.

16 GlobeGround se denominó anteriormente Lufthansa Airport & Ground Services (LAGS).

CUADRO 4
Organización de los servicios de escala europeos, 1993

Dónde ↓ Qué	Autorización de la autoasistencia			Autorización de la prestación de servicios por cuenta ajena			Posibilidad de escoger entre un mínimo de dos proveedores		
	Pasajeros	Carga	Rampa	Pasajeros	Carga	Rampa	Pasajeros	Carga	Rampa
AMS	√	√			///////		√	√	√
BRU	√	√	///////				√	√	√
PAR*	√	√					√	√	√
LON*	√	√	√	√	√	√	√	√	√
CPH		///////			///////				
DUB	√	√	√	///////	√	///////		√	
MAD	√	√	√				****	****	****
LIS	√	√	√						
MIL*									
ROM*									
ATH	√	√	√						
STO	√	√	///////				√	√	√
ZRH*	///////						√	√	√
VIE	///////	///////							
FRA	√	√		///////	√		√	√	
MUC	√	√	√	√	√		√	√	

√ Autorizado.
□ No autorizado.
**** 2° Proveedor pendiente de nombramiento.
/////// Autorizado en ciertas condiciones.

* Nota: Estas siglas no constituyen códigos de designación de aeropuertos, pues hay más de un aeropuerto en cada ciudad.

Fuente: *Documento de posición de la AEA sobre los servicios de escala.* Le Thi Mai, coordinador de Asuntos Normativos (0.08.93).

CUADRO 5
Organización de los servicios de escala europeos, 2000

Dónde / Qué	Autorización de la autoasistencia			Autorización de la prestación de servicios por cuenta ajena			Posibilidad de escoger entre un mínimo de dos proveedores		
	Pasajeros	Carga	Rampa	Pasajeros	Carga	Rampa	Pasajeros	Carga	Rampa
AMS	√	√		√	√	√	√	√	√
BRU	√	√					√	√	√
PAR*	√	√			√	√	√	√	√
LON*	√	√	√	√	√	√	√	√	√
CPH							√	√	√
DUB	√	√	√	√	√	√	√	√	√
MAD	√	√	√	√	√	√	√	√	√
LIS	√	√	√						
MIL*	√	√		√	√		√	√	
ROM*					√			√	
ATH	√	√	√	√			√		
STO	√	√					√	√	√
ZRH*	√			√	√	√	√	√	√
VIE							√	√	
FRA	√	√	√**	√	√	√**	√	√	√**
MUC	√	√	√	√	√	√	√	√	

* El proveedor de servicios de escala por cuenta ajena es Swissport.

** FAG es el único operador de rampa.

Fuente: IGHC, Directorio interactivo. http//:www.iata.org/ighc.

36. Los cuadros 4 y 5 tienen la finalidad de representar la estructura general de los servicios de escala y no de describir los acuerdos en cada uno de sus subsectores. Por lo tanto, no es posible identificar ningún monopolio en los subsectores, ni determinar en qué medida las empresas mundiales han obtenido licencias de explotación concretas. Por ejemplo, en el aeropuerto londinense de Heathrow hay tres empresas de limpieza de aviones, dos de las cuales han sido adquiridas por Swissport (para un desglose detallado del número de operadores extranjeros en las categorías subsectoriales, véase el cuadro 8).

37. En 1996, la Comisión de la UE promulgó un Reglamento sobre servicios de escala encaminado a fomentar la liberalización de estos servicios semejante a la liberalización producida en el sector de las líneas aéreas.[17] En él se tenía presente el hecho de que los aeropuertos pequeños o con limitaciones de orden físico (v.gr., la reconstrucción del de Düsseldorf debido a un incendio) no pueden abrirse, a corto plazo, a una competencia sin restricciones. La finalidad principal del Reglamento consistía en abrir el mercado de terceros a las empresas de servicios de escala y permitir la autoasistencia por parte de las líneas aéreas. Las normas liberalizadoras se basan en el número de pasajeros y/o el volumen de flete que circula a través de un aeropuerto determinado a lo largo de un año, y establecen un período transitorio para que los aeropuertos se adapten a las nuevas normas. Además, da también a las autoridades ciertas competencias para prevenir los alborotos. Puede restringirse el número de proveedores por cuenta ajena, pero debe poderse escoger al menos entre dos proveedores en cada una de las categorías principales de operaciones de escala (equipaje, rampa, combustible y carga). (http//:www.gsetoday.com/back-is/past-ar.htm.)

38. Después del 1º de enero de 2001, al menos uno de los dos proveedores deberá ser completamente independiente del operador del aeropuerto y de cualquier línea aérea que despache más del 25 por ciento del tráfico en dicho aeropuerto (en determinadas circunstancias, se prevé un retraso de un año en el plazo máximo). La Directiva establece que los proveedores

17 *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* L 374 volumen 30, 31 de diciembre de 1987. Reglamento del Consejo (CEE) Nº 3975/87, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo.

de estos servicios deberán disponer de una contabilidad transparente, y prohíbe la concesión de subvenciones cruzadas con cargo a otras actividades.

39. Cuando, por limitaciones específicas como la falta de espacio o de capacidad, sea imposible abrir el mercado y/o ejercer la autoasistencia, el Estado miembro podrá:

a) limitar el número de proveedores;
b) reservar a un solo proveedor una o más categorías de servicios;
c) reservar el ejercicio de la autoasistencia a un número limitado de usuarios de aeropuerto (siempre que dichos usuarios sean seleccionados en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios); o
d) prohibir la autoasistencia.

40. Los aeropuertos concernidos deberán: a) precisar la categoría o categorías de servicios de escala a las que se concede la excepción y las limitaciones específicas de espacio o capacidad que la justifiquen; y b) presentar un plan de medidas apropiadas para superar dichas limitaciones. La Directiva enumera 11 categorías o subsectores independientes de servicios de escala (véase el anexo I), que a grandes rasgos se corresponden con la lista del IGHC del anexo A.

41. Uno de los aspectos más importantes de la Directiva consiste en la definición de los servicios de escala, pues aclara si las filiales de líneas aéreas completamente independientes pueden o no considerarse operadores por cuenta ajena. La Directiva ha optado por una definición restrictiva de los servicios de escala, con objeto de impedir la conclusión de acuerdos que pudieran permitir a las empresas prestar servicios sin pasar por procedimientos públicos de licitación, con el consiguiente falseamiento de la competencia.[18]

> Artículo 2. Definiciones:
>
> «(f) 'autoasistencia en tierra': situación en la que un usuario se presta directamente a sí mismo una o varias categorías de servicios de asistencia, sin celebrar con un tercero ningún contrato, cualquiera que sea su denominación, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. A efectos de la presente definición, no se considerarán como terceros entre sí cuando:
>
> • uno de ellos tenga una participación mayoritaria en el otro, o
>
> • una misma entidad tenga una participación mayoritaria en cada uno de ellos.»
>
> Fuente: Directiva del Consejo 96/97/CE

42. La repercusión de la Directiva del Consejo se hizo sentir inmediatamente en el sector de la prestación por cuenta ajena, en el que comenzó a surgir un mercado competitivo. A su vez, ello propició el crecimiento sustancial de los operadores independientes por cuenta ajena y el crecimiento de las empresas de servicios de escala mundiales.

43. El problema de la reciprocidad se aborda también en el considerando 26 de la Directiva:

> «Considerando que es legítimo que los derechos reconocidos por la presente Directiva sólo se apliquen a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios de terceros países en condiciones de estricta reciprocidad; que, a falta de reciprocidad, el Estado miembro debe poder suspender el ejercicio de estos derechos por parte de dichos agentes y usuarios;»
>
> Fuente: Directiva del Consejo 96/97/CE

India

44. El acceso al mercado internacional para el sector indio de los servicios de escala se ha estructurado de manera similar a la de muchos otros Estados. La Autoridad Aeroportuaria de la India, creada en 1967, es el organismo normativo que supervisa y aplica la legislación nacional. La mayoría de los servicios de escala estaban bajo el control de Air India e Indian Airlines. Cambata Aviation, una empresa privada, nunca ha logrado hacerse con una cuota superior del 20 al 25 por ciento del mercado. Sin embargo, el Gobierno de la India ha comenzado a dar pasos encaminados a la privatización de su sector del transporte aéreo (incluidos los servicios de escala).

45. Entre las características principales de la nueva política cabe destacar la autorización de un máximo del 74 por ciento de inversión extranjera directa (IED) en el desarrollo de los aeropuertos, el fomento de la creación de asociaciones públicas y privadas y la autorización de la prestación de servicios de escala y especiales por el sector privado y el público (http//:www.gsetoday.com/back-is/1/99/India.htm).

18 *Airline Alliances & Smaller Independent Handlers in Europa.* Bob Schmitz, consultor de asuntos normativos de la UE.

Japón

46. Aunque el Japón ha dado los primeros pasos en la dirección de la desregulación del sector nacional del transporte aéreo, sólo se ha producido un ligero aumento en el acceso a los mercados, incluido el de los servicios de escala, merced a los acuerdos bilaterales. En la actualidad, los dos principales aeropuertos (New Tokyo-Narita y Kansai) son propiedad fundamentalmente pública y quien quiera prestar servicios auxiliares, como servicios de escala, debe presentar una solicitud a la aprobación del Director de la Oficina de Aviación Civil Regional. (Documento WT/TPR/S/76.)

APEC[19]

47. Los miembros de la APEC (Cooperación Económica en Asia y el Pacífico) están elaborando un marco plurilateral que agrupa los servicios de escala entre las actividades comerciales y los inscribe en el marco de una política general en materia de servicios aéreos. Este proyecto prevé la liberalización de los derechos de tráfico en el transporte aéreo y, a través de este proceso, la intensificación de la competencia en el sector de los servicios de escala, además de la autorización de la autoasistencia a sus participantes. Sin embargo, a diferencia de la Directiva del Consejo (1996), que legisla los casos de liberalización de estos servicios de manera específica, los Estados de la APEC no especifican los subsectores de los servicios de escala. Con todo, basta con mirar el número de operadores por cuenta ajena que trabajan en los aeropuertos de esta región (cuadro 8 *infra*) para advertir que hay pocos operadores monopolistas, por no decir ninguno. No obstante, no se ha podido determinar si la autoasistencia está autorizada o prohibida.

19 *Comité Directivo para una Industria del Transporte más Competitiva (incluida la infraestructura).* http://iot.gov.tw/apec_tptwg/TPT/tp.

5. Evolución económica. Competencia con terceros. Consolidación industrial

48. El sector de los servicios de escala puede evaluarse desde dos puntos de vista distintos. En primer lugar, es a la vez una actividad infraestructural esencial y una parte de la cadena de las actividades comerciales del transporte aéreo y, en segundo lugar, es un sector que ha registrado un grado considerable de consolidación durante los cinco últimos años (en especial los dos últimos). A diferencia de lo que ocurre con la propiedad de las líneas aéreas, las empresas de servicios de escala no tienen limitaciones a la participación extranjera en el capital en muchas zonas del mundo, y los operadores extranjeros pueden, en muchos casos, competir con las líneas aéreas nacionales o los proveedores de servicios aeroportuarios en sus aeropuertos.

49. Se calcula que en la actualidad hay aproximadamente unos 300 proveedores de servicios de escala (Airportworld, junio/julio de 2000), de los cuales sólo ocho operan en más de dos países. En este grupo, dos son propiedad de operadores aeroportuarios («Frankfurt Airport's Aviation Ground Service» y «Singapur Air Terminal Services»), dos son filiales completamente independientes de líneas aéreas (Swissport y GlobeGround) y cuatro son empresas independientes no relacionadas con líneas aéreas (WFS, Servisair, AviaPartner y Ogden). Los cuadros 6 y 7 ofrecen una sinopsis comparativa de las empresas independientes de servicios de escala mundiales entre 1993 y 2000.

CUADRO 6
Empresas independientes de servicios de escala en 1993

Empresas de servicios de escala	Aeropuertos	Empleados	Sede	Facturación (millones de $EE.UU.)
DynAir	519 (EE.UU.)	5.600	EE.UU.	519
Jet Aviation	14 (12 en todo el mundo)	331	Suiza	233
Belgavia (Aviapartner Grp)	4 (Europa)	1.350	Bélgica	119
Ogden	85 (en todo el mundo)	14.000	EE.UU.	28,5
Servisair	55 (en todo el mundo)		Reino Unido	
GroundAir Services	8 (Alemania)	350	Alemania	4,9

Fuente: «Handling Focus», *Airport Support*, septiembre de 1993.

CUADRO 7
Empresas mundiales independientes de servicios de escala en 2000[20]

Empresas de servicios de escala	Aero-puertos	Empleados	Países	Líneas aéreas clientes	Sede	Propietario	Factura-ción en 1998 (millones)
Swissport (compró DynAir en 1999)[a]	119	+13.000	23 (5 continentes)	+320	Suiza	SA airGroup	625
Frankfurt Airport		12.573	8		Alemania	Frankfurt Airport	486
Ogden Aviation [b] (acuerdo provisional de compra por Menzies PLC, agosto de 2000)	145	5.500 (2000 más en empresas mixtas)	20 (5 continentes)	500	EE.UU. (RU)	Ogden Corp	310
Servisair	101	10.000	11	375	RU/Francia	Penauille	305
GlobeGround (compró Hudson General en 1999)	85	17.000	23 4 continentes		Alemania	Lufthansa Group	260
AviaPartner	27 (1996-8)	+4000 (1996-3.425)	6 (sólo Europa)		Bélgica	Familia Verougstaete (75%)	243
Worldwide Flight Services (WFS) (comprada por Castle Harlan III en marzo de 1999 y compró Miami Aircraft Support y Aerolink International en 1999)	98	10.000	14	+300	EE.UU.	Castle Harlan Partners III	220
ASIG	41	3.900	5		EE.UU.	Ranger Aerospace	170

a *Inter alia*, las empresas filiales o asociadas a Swissport en mayo de 2000 son las siguientes: Aerogate Munich, Air Littoral Assistance, DAHACO, Dutchport, Havas, Miascor, NFS, Q.A.S y Serlipsa.

b Ogden es también un asociado de ADR Handling. Se trata de una empresa mixta entre Ogden y Aeroporti di Roma.

Nota: En la facturación de Swissport se incluyen los datos de DynAir, y en los datos de GlobeGround se incluyen los de Hudson General. Ambas empresas fueron adquiridas en 1999.

Nota: No se incluye Cargo Service Center Holding B.B entre los proveedores, ya que sólo presta servicios de escala para mercancías.

Fuentes: *Airline Business*, enero de 2000. http://www.asig.com; http://www.servisair.co.uk; http://www.swissport.com; http://www.frankfurt-airport.com; http://www.globeground.com, *A New Age of Global Ground Handling? Going it alone in vastly different markets*. Ogden Aviation. Bob Kievits, Director Gerente. 30 de noviembre de 1999. *Regulatory Affairs Review* volumen 28 Nº 3 IATA 1999. *The Swissport Profile*. Swissport. Mayo de 2000.

20 Tan sólo Swissport y GlobeGround son filiales de líneas aéreas.

50. La evolución de la estructura del mercado internacional entre 1993 y 2000 destaca por dos motivos. En primer lugar, el número de aeropuertos internacionales donde se prestan servicios de escala por cuenta ajena se ha multiplicado y, en segundo lugar, la facturación anual de cada una de las empresas ha aumentado sustancialmente. El hecho aislado más importante es la liberalización generada por la Directiva de la UE en 1996. En cuanto hubo entrado en vigor, la mayoría de los monopolios fueron reemplazados por la competencia entre proveedores de servicios por cuenta ajena.

51. Pese a la dinámica actividad emprendida tanto en términos normativos como económicos, el debate se ha centrado en los servicios de escala en sentido amplio. En este nivel no se puede determinar con claridad dónde siguen dándose situaciones de monopolio, ni cómo los mercados competitivos se enfrentan a restricciones en unas esferas y no en otras. El cuadro 8 reproducido a continuación se ha elaborado a partir de los datos del Directorio interactivo del IGHC, y su finalidad es ofrecer una visión pormenorizada de todas las regiones geográficas que cuentan con aeropuertos internacionales, así como examinar el grado de competencia entre operadores por cuenta ajena. Constituye una lista detallada de los proveedores por cuenta ajena en 65 aeropuertos de las principales regiones geográficas del mundo: hay que destacar que se han recogido todos los proveedores por cuenta ajena. No se ha distinguido entre las empresas que sólo prestan servicios especializados, las que prestan todos los servicios aeroportuarios, de aviación general, y los transportistas comerciales (pasajeros, mercancías o ambos). La única excepción se da cuando un proveedor por cuenta ajena presta sólo servicios de escala relacionados con la mercancía.

52. También cabe señalar que el cuadro 8 subraya la posibilidad del acceso a los mercados extranjeros y la existencia de competencia en un porcentaje sustancial de los aeropuertos de muchas regiones geográficas. Fuera de África y Oriente Medio, la tendencia dominante parece ser la siguiente: a) la competencia existe; b) la inversión extranjera, mediante adquisiciones, fusiones o empresas mixtas, está muy difundida; y c) el número de proveedores nacionales suele ser superior al de proveedores extranjeros.

53. Este ejercicio se ha realizado para presentar a los Miembros un desglose detallado de los proveedores de servicios de escala por cuenta ajena, con objeto de mostrar que, aunque los debates sobre estos servicios se centran normalmente en el contexto de los servicios combinados, existen de hecho distintos grados de competencia a nivel subsectorial. Para dar sentido a las cifras recogidas en el cuadro 8, dos nuevos cuadros (9 y 10) aportan tres tipos de información. En primer lugar, los porcentajes medios de presencia de monopolios (en sentido amplio) en la prestación de servicios de escala. En segundo lugar, se indica el grado de competencia del sector de la prestación por cuenta ajena y, en tercero, se realiza una comparación entre aeropuertos a nivel subsectorial.

54. La selección de aeropuertos se basa principal, aunque no exclusivamente, en el «Boletín de conectividad entre aeropuertos» del IGHC, que constituye la base de la lista de aeropuertos con tráfico internacional. En algunos casos, los aeropuertos son los grandes centros internacionales del país en cuestión, mientras que, en países de grandes dimensiones geográficas como los Estados Unidos o el Canadá, se han incluido los aeropuertos con mayor grado de conectividad. En particular, el cuadro pone de relieve la proporción de competidores extranjeros en las esferas subsectoriales del mercado de los servicios de escala. También ofrece un esquema sobre el grado de competencia internacional entre los proveedores nacionales y extranjeros por cuenta ajena que existe en la actualidad, recalcando las grandes diferencias que se dan entre 1993 y 1999.

CUADRO 8: EMPRESAS DE SERVICIOS DE ESCALA POR CUENTA AJENA EN 2000

(Para una breve descripción de cada servicio subsectorial, véase el pie de este cuadro. La letra 'T' significa «Total» y 'OE', «Operadores Extranjeros».)

Dónde ▼ Qué	TOTAL	Rampa		Carga/ correo		Pasajeros/ equipaje		Servicio al avión		Mantenimiento del avión		Control carga/ comunicaciones		Control elementos unitarios de carga		Transporte en tierra		Seguridad		Operaciones de vuelo		Admin./ supervisión		Representación/facilitación de espacio		Operadores extranjeros
		T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	
América del Norte																										
LAX Los Ángeles	31	16	3	19	5	19	3	17	2	12	3	18	4	15	4	10	1	9	2	13	3	23	7	19	5	9 (Fiji, NL, RU, CH, Taiwán, Bélgica, Australia, Japón, Alemania)
SFO San Francisco	26	13	3	16	4	19	3	14	3	11	3	18	4	16	4	7	1	9	3	13	3	13	4	18	4	4 (NL, Japón 2, CH)
JFK Nueva York	25	9	2	16	6	17	6	9	3	9	2	17	7	14	6	4	0	7	1 sólo carga	12	6	16	6	17	7	9 (Irlanda, NL 2, Taiwán, Islandia, Nigeria, Japón, CH, Alemania)
ORD Orlando	20	8	1	11	2	11	2	6	1	6	2	12	2	11	2	7	0	6	1 sólo carga	8	2	13	3	13	3	5 (NL, RU, Japón, CH, Alemania)
IAH Houston	15	7	1	11	2	7	1	7	1	5	0	8	2	7	2	5	0	5	1 sólo carga	3	0	8	1	8	1 sólo carga	3 (NL, CH, Alemania)
ATL Atlanta	15	6	0	11	2	8	0	7	0	4	0	8	1 sólo carga	7	1 sólo carga	6	0	5	1 sólo carga	4	0	9	2	10	2	2 (NL, RU)
DFW Dallas	14	9	1	10	1	11	2	8	1	4	1	7	0	6	0	6	0	1	0	5	0	8	1	7	0	3 (CH, Alemania, RU/Francia)
MSP Minneapolis	7	7	0	6	0	7	0	7	0	2	0	5	0	4	0	3	0	2	0	4	0	6	0	5	0	0

Dónde ▼ Qué	TOTAL	Rampa		Carga/ correo		Pasajeros/ equipaje		Servicio al avión		Mantenimiento del avión		Control carga/ comunicaciones		Control elementos unitarios de carga		Transporte en tierra		Seguridad		Operaciones de vuelo		Admin./ supervisión		Representación/facilitación de espacio		Operadores extranjeros
		T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	
Canadá																										
YYZ Toronto	14	8	4	11	5	9	4	7	3	6	2	9	4	10	4	4	1	3	2	6	1	10	4	11	5	8 (EE.UU. 6, NL, Alemania)
YVR Vancouver	12	5	3	7	3	7	4	5	3	4	1	7	3	7	2	1	0	1	1 sólo carga	4	2	9	5	10	5	7 (EE.UU. 5, NL, Alemania)
Asia, el Pacífico y la India																										
DEL Nueva Dehli	6	2	1	4	2	2	1	2	1	2	1	4	2	3	2	2	1	3	2	2	1	5	3	3	1 sólo carga	4 (EE.UU. 3, NL)
BOM Bombay	4	2	1	3	2	3	2	2	1	1	0	3	2	3	2	2	1	2	1	1	1 sólo carga	0	1 sólo carga	2	1 sólo carga	2 (EE.UU., NL)
SEL Seúl	6	3	0	3	0	3	0	3	0	5	3	3	0	3	0	3	0	1	0	3	1	3	0	2	0	3 (EE.UU. 2, Australia)
NRT Narita	5	4	1	4	1	4	1	4	1	4	2	4	1	4	1	2	0	2	0	3	1	3	1	4	1	2 (EE.UU. 2)
KIX Haneda	6	5	1	5	1	5	1	5	1	6	2	5	1	5	1	3	0	4	0	5	1	5	1	5	1	2 (EE.UU. 2)
CGK Yakarta	5	3	0	4	0	3	0	3	0	4	1	3	0	3	0	3	0	3	0	3	0	3	0	3	0	1 (Australia)
BKK Bangkok	6	2	0	3	1	2	0	2	0	4	3	2	0	2	0	1	0	0	0	3	1	2	0	3	0	4 (EE.UU. 2, KLM, Suecia)
HKG Hong Kong	17	10	1	8	2	9	5	4	0	4	1	7	1	7	0	2	0	0	0	6	1	7	2	8	2	7 (EE.UU. 4, Japón, Singapur, Francia)

Dónde ▼ Qué	TOTAL	Rampa		Carga/ correo		Pasajeros/ equipaje		Servicio al avión		Mantenimiento del avión		Control carga/ comunicaciones		Control elementos unitarios de carga		Transporte en tierra		Seguridad		Operaciones de vuelo		Admin./ supervisión		Representación/facilitación de espacio		Operadores extranjeros
		T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	
SIN Singapur	6	4	1	3	0	3	1	2	0	4	2	3	0	3	0	4	1	3	0	5	2	4	1	4	1	3 (EE.UU. 3)
SYD Sidney	8	5	2	6	2	5	2	4	1	4	2	6	3	6	2	3	1	4	1	4	1	5	2	5	2	4 (EE.UU. 2, NL, RU)
MEL Melbourne	7	4	1	6	2	4	1	4	1	3	1	5	2	6	2	2	0	3	0	5	1	5	2	4	1	3 (EE.UU., Fiji, RU)
AKL Auckland	4	2	1	3	2	3	2	2	1	3	1	2	1	3	2	1	0	0	0	2	1	3	2	2	1	3 (EE.UU. 2, Fiji)
América Latina																										
MEX Ciudad de México	12	7	4	6	3	8	4	5	3	4	3	8	3	6	2	3	2	4	2	7	3	10	6	7	4	7 (EE.UU. 5, NL, Bélgica)
BOG Bogotá	6	4	1	3	1	4	1	3	1	1	1	3	0	2	1	1	0	0	0	2	0	5	2	5	2	3 (EE.UU. 3)
EZE Buenos Aires	3	1	1	0	0	1	1	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	3	1	1	3 (EE.UU. 3)
SCL Santiago	5	3	3	3	2	5	4	3	2	4	3	3	2	2	1	1	0	1	1	3	2	4	3	4	3	3 (EE.UU. 2, Alemania)
GRU Sao Paulo	7	4	2	2	0	6	4	4	2	2	1	3	2	2	1	1	0	2	0	3	2	4	3	4	3	4 (EE.UU. 3, CH)

Dónde ▼ Qué	TOTAL	Rampa		Carga/ correo		Pasajeros/ equipaje		Servicio al avión		Mantenimiento del avión		Control carga/ comunicaciones		Control elementos unitarios de carga		Transporte en tierra		Seguridad		Operaciones de vuelo		Admin./ supervisión		Representación/facilitación de espacio		Operadores extranjeros
		T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	
Unión Europea																										
LHR Londres Heathrow	23	11	6	16	9	9	5	8	5	7	5	10	5	10	5	9	3	4	0	7	4	14	7	13	7	12 (Francia, EE.UU. 5, Suecia, NL, KLM, Canadá, Irlanda, Alemania)
MAN Manches -ter	12	5	0	8	1 sólo carga	6	1	4	0	1	1	7	1 sólo carga	7	1 sólo carga	4	0	5	1 sólo carga	4	0	7	2	6	2	3 (EE.UU., NL, Suecia)
DUB Dublín	3	2	1	2	1	2	1	2	1	1	0	2	1	2	1	1	1	1	1	3	2	3	2	3	2	2 (RU 2)
FRA Frankfurt	18	1	0	7	6	7	5	3	1	4	2	7	5	7	4	4	3	4	3	5	3	7	5	8	5	13 (EE.UU. 5, Bélgica, Irlanda, NL, CH, RU Suecia 2, Italia)
MUC Munich	13	3	2	4	1 sólo carga	7	3	4	2	4	2	6	2	7	2	1	0	1	1 sólo carga	4	1	7	3	7	3	7 (CH, RU, EE.UU. 2, NL, Suecia, Bélgica)
CDG Charles de Gaulle	16	6	0	9	2	5	0	5	1	3	2	8	4	8	2	5	1	7	3	6	3	10	5	7	4	8 (RU 2, NL, EE.UU. 2, Suecia 2)
ORY Orly	10	4	0	5	2	4	1	4	0	1	1	4	1	5	0	4	2	4	1	2	1	6	4	5	3	4 (EE.UU. 3, RU)
MAD Madrid	11	6	3	7	4	6	3	5	2	2	0	5	3	7	4	3	1	2	2	5	2	9	7	10	7	8 (EE.UU. 5, RU 2, NL)
AMS Amster-dam	8	2	2	3	3	4	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	1	1	2	2	4	3	3	2	6 (RU 2, Italia, EE.UU. 2, CH)

Dónde ↓ Qué	TOTAL	Rampa		Carga/ correo		Pasajeros/ equipaje		Servicio al avión		Mantenimiento del avión		Control carga/ comunicaciones		Control elementos unitarios de carga		Transporte en tierra		Seguridad		Operaciones de vuelo		Admin./ supervisión		Representación/facilitación de espacio		Operadores extranjeros
		T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	
ZRH Zurich	7	2	0	3	0	4	1	3	1	1	0	2	0	2	0	3	1	3	0	3	0	4	1	5	2	4 (EE.UU., Italia, RU, Suecia)
MXP Malpensa	6	1	0	3	2	3	2	1	0	0	0	1	0	1	0	3	1	1	0	1	1	4	3	4	3	4 (EE.UU. 3, RU)
FCO Roma-Fumicino	3	0	0	2	1 sólo carga	0	0	0	0	0	0	1	1 sólo carga	2	1 sólo carga	1	1	1	1 sólo carga	0	0	2	2	3	2	2 (NL, RU)
ATH Atenas	5	2	0	2	0	3	0	0	0	1	0	3	0	2	0	1	0	1	0	2	0	3	0	3	0	0
VIE Viena	4	1	0	3	0	3	0	1	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	0	3	0	1 (Suecia)
LIS Lisboa	3	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	2	3	2	2 (RU 2)
África y Oriente Medio																										
JNB Johanesburgo	7	5	2	5	2	4	1	5	1	4	1	4	2	4	2	4	2	3	0	3	1	5	2	4	2	2 (NL, CH)
CPT Ciudad del Cabo	7	5	1	5	2	4	1	5	1	4	1	4	2	4	2	4	1	3	1 sólo carga	3	1	5	2	4	2	2 (NL, CH)
NBO Kenya	5	4	1	5	2	4	1	4	1	2	0	5	2	5	2	4	1	5	2	4	1	5	2	4	2	2 (NL, CH)
ACC Ghana	2	2	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	2	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1 (RU)
LOS Nigeria	2	2	0	2	0	2	0	1	0	1	0	2	0	2	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
WDH Namibia	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
DAR Tanzanía	2	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0

Dónde ▼ Qué	TOTAL	Rampa		Carga/ correo		Pasajeros/ equipaje		Servicio al avión		Mantenimiento del avión		Control carga/ comunicaciones		Control elementos unitarios de carga		Transporte en tierra		Seguridad		Operaciones de vuelo		Admin./ supervisión		Representación/facilitación de espacio		Operadores extranjeros
		T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	
ABJ Côte d'Ivoire	2	1	0	1	0	1	0	1	0	2	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
BGF República Centro-africana	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1 (Air Afrique)
BZV Congo	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1 (Air Afrique)
NKC Mauri-tania	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1 (Air Afrique)
DKR Senegal	2	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2	1	1	0	2 (Air Afrique, Francia)
BJL Gambia	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LAD Angola	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
LLW Malawi	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
RBA Marrue-cos	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
TUN Túnez	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
BAH Bahrein	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
KWI Kuwait	2	2	0	1	0	2	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0

Dónde ↓ Qué	TOTAL	Rampa		Carga/ correo		Pasajeros/ equipaje		Servicio al avión		Mantenimiento del avión		Control carga/ comunicaciones		Control elementos unitarios de carga		Transporte en tierra		Seguridad		Operaciones de vuelo		Admin./ supervisión		Representación/facilitación de espacio		Operadores extranjeros
		T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	T	OE	
DXB Emiratos Árabes Unidos	3	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	2	0	3	1	3	1	1 (RU)
TLV Tel Aviv	4	2	1	4	1	4	1	1	1	3	1	4	1	4	1	3	0	1	0	4	1	4	1	4	1	1 (CH)
CAI El Cairo	8	7	0	7	0	8	0	5	0	3	0	7	0	7	0	7	0	8	0	8	0	8	0	8	0	0
IST Estambul	9	3	1	5	2	3	1	4	2	1	0	5	1	3	1	5	1	2	0	6	1	6	1	7	1	1 (CH)

Nota: En este cuadro se incluyen los proveedores de servicios de escala de aviación general, ya que también contratan servicios con las líneas aéreas comerciales y tienen una extensa presencia internacional (v.gr., Jet Aviation y Universal Weather).

Rampa: Dirección de la maniobra del avión en tierra, estacionamiento, comunicación rampa-cabina, carga/embarque, descarga/desembarque, arranque, medidas de seguridad, rodadura del avión.

Carga/correo: Servicios de asistencia a la mercancía (generalidades), mercancía de exportación/importación, mercancía de transferencia/tránsito, correo postal.

Pasajeros/equipaje: Generalidades, salida, llegada, manipulación de equipaje, servicios alejados o fuera del aeropuerto, transporte intermodal.

Servicio al avión: Limpieza exterior/interior, servicio de aguas residuales/agua potable, refrigeración y calefacción, eliminación de la nieve y el hielo, equipo de cabina/almacenaje de artículos de cabina.

Mantenimiento del avión: Servicios rutinarios/no rutinarios, asistencia referente al material, estacionamiento en la plataforma y en el hangar.

Control de la carga/comunicaciones: Control de la carga, comunicaciones, sistema de control de salidas.

Control de elementos unitarios de carga: Control de elementos unitarios de carga, manipulación, administración.

Transporte en tierra: Generalidades, transportes especiales en el aeropuerto e interurbanos.

Seguridad: Registro de pasajeros y equipaje, mercancía y correo, suministro de comidas y seguridad del avión.

Operaciones de vuelo: Operaciones de vuelo y asistencia a la tripulación, preparación de documentos de salida y llegada, asistencia durante el vuelo, redespacho en vuelo.

Admin./supervisión: Funciones de administración y supervisión en nombre de los clientes de las líneas aéreas.

Representación/facilitación de espacio: Administración en nombre de los clientes de las líneas aéreas.

Fuente: http//:www.iata.org/ighc.

55. Con objeto de precisar el sentido del cuadro anterior, se han elaborado cuadros comparativos, para ofrecer a los Miembros una perspectiva general de las relaciones competitivas entre países y regiones en el mercado global de los servicios de escala, así como en cada sector. En este análisis no se ha incluido a África ni a Oriente Medio, debido al elevado porcentaje de monopolios que existen. En el cuadro 9 que figura *infra*, se han puesto en correlación los valores del cuadro 8 para mostrar la proporción de monopolios a escala mundial y en qué medida los servicios de escala constituyen un mercado competitivo a nivel internacional. Las medias combinadas indican que los servicios de escala no están dominados por las reglamentaciones restrictivas. Por el contrario, las cifras muestran que en más del 50 por ciento del mercado mundial existe la competencia internacional.

56. Canadá y los Estados Unidos se tratan por separado debido a las importantes diferencias mutuas en el porcentaje medio de operadores extranjeros. Se advertirá también que, en los cuadros 9 y 10, la región de la Unión Europea se ha tratado de dos maneras distintas, debido a las diferencias en la jurisdicción en materia normativa de los acuerdos bilaterales internacionales sobre derechos de tráfico y de los servicios de escala internacionales. La facultad de negociación de los acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo sigue siendo competencia y jurisdicción nacional, mientras que la jurisdicción normativa de los servicios de escala se ha establecido a nivel comunitario. Por lo tanto, es discutible que los proveedores de servicios de escala radicados en la Unión Europea deban clasificarse como operadores nacionales. Sin embargo, dado que los derechos de tráfico siguen siendo competencia de cada nación, y que no está del todo claro que los servicios de escala estén directamente relacionados con los derechos de tráfico, los proveedores europeos han sido tratados de dos formas. Primero se han estudiado como operadores internos y después como operadores extranjeros.

57. La ventaja de esta separación se aprecia al comparar las medias registradas en los Estados Unidos con las de la Unión Europea a nivel subsectorial (véase cuadro 10 *infra*), pues se elimina cualquier sesgo favorable a la UE y en detrimento de los Estados Unidos. Además, Suiza se ha separado de la Unión Europea, ya que los acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo entre este país y la UE aún no han entrado en vigor. En el caso de África y Oriente Medio, no se han calculado los porcentajes medios debido a la proporción relativamente elevada de proveedores por cuenta ajena que conservan derechos de monopolio.

CUADRO 9
Monopolios y operadores independientes extranjeros, en 2000

Regiones	Monopolios (% de todos los servicios)	Proveedores extranjeros por cuenta ajena (% medio)
América del Norte	0	27,5
Estados Unidos	0	20
Canadá	0	57,7
Europa: Estados miembros como proveedores internos	0	51,2
Europa: Estados miembros como proveedores extranjeros	0	18,9
Asia y el Pacífico/India	0	48,7
América Latina	0	65
África/Oriente Medio	43,5%	11,5
Media total	16,1%	n. d.

Nota: No se incluye a Suiza en estos cálculos debido al pequeño tamaño de este país.

CUADRO 10

Porcentaje medio de proveedores de servicios por cuenta ajena extranjeros en 2000

	Rampa	Carga/ correo	Pasajeros/ Equipaje	Servicio al avión	Mantenimiento de aviones	Control de mercancías	Control elementos unitarios de carga	Transporte en tierra	Seguridad	Ops. de vuelo	Admin./ Supervisión	Representación/ Facilitación de espacio
América del Norte	21,1	24,1	19,4	21,2	19,1	22,6	22,3	4	29,2	18,7	26,4	24
Estados Unidos	12,7	19,1	11,5	13,7	16,5	17,4	19,4	1,9	15,8	15,1	21,1	18,1
Canadá	55	44,1	50,7	51,4	29,1	43,6	34,2	12,5	83,3	33,3	47,7	47,7
Europa (Estados Miembros como proveedores extranjeros)	22,9	40,3	30,5	60,3	38,4	39,5	30,8	38,9	47,3	39,1	57,4	51,4
Europa (Estados Miembros como proveedores internos)	15,6	22,5	22,3	12,6	15,5	11,3	15,5	18,6	8,1	23,3	20,6	19,3
Suiza	0	0	25	33,3	0	0	0	33,3	0	0	25	40
Asia y el Pacífico/ India	26,3	24,9	31,8	20,4	40,4	26,3	25,9	13,1	11,8	35,1	34,4	24,4
América Latina	66,6	29,9	64,3	61,9	80	34,1	36,6	13,3	30	55,2	70	69,4
África/ Oriente Medio												

Nota: Debido al número de operaciones monopolistas en las regiones de África/Oriente Medio, no se han calculado los correspondientes porcentajes.

Consolidación industrial

58. De acuerdo con las ocho principales empresas mundiales de prestación de servicios de escala, el valor económico del conjunto del sector (incluido el abastecimiento de combustible, pero no el suministro de comidas) asciende aproximadamente a 2.600 millones de dólares EE.UU. y emplea a más de 76.000 personas (para más información sobre el suministro de comidas, véase el documento S/C/W/163). Aunque estas cifras no incluyen a todos los proveedores de servicios de escala, sí reflejan el hecho de que este sector representa un importante elemento económico del transporte aéreo en términos generales. Parecen surgir dos tendencias: 1) un proceso de licitación competitiva para las distintas licencias de explotación concedidas por las autoridades aeroportuarias; y 2) la aparición de operadores mundiales independientes en los centros aeroportuarios principales de todas las regiones geográficas y económicas.

59. Durante los dos últimos años, el mercado mundial ha comenzado a consolidarse rápidamente. Presenta especial interés, en este proceso, la aparición de proveedores mundiales de servicios en forma de empresas multinacionales no estadounidenses. Un hecho que contrasta radicalmente con el período previo a 1996, durante el cual los proveedores independientes estadounidenses (DynAir, Hudson General y Ogden) figuraban entre los mayores proveedores, debido a las grandes dimensiones del mercado de los Estados Unidos y a las políticas restrictivas que prohibían la autoasistencia o la existencia de un mercado de terceros competitivo.

60. El cuadro 11 *infra* se presenta para destacar el número de fusiones y adquisiciones que se han producido a lo largo de los dos últimos años. Cabe también indicar que, mientras Swissport parece ser la empresa más agresiva en esta esfera, GlobeGround también ha sido muy activa. Sin embargo, no se ha podido verificar las adquisiciones y fusiones exactas que se han producido después de la reciente compra de Hudson General.

CUADRO 11
Concentración del mercado mundial desde 1999

Comprador			**Adquisición/Empresas mixtas**
Go - Ahead	1999	Reino Unido	GHI Ltd.
Castle Harlan	1999	Estados Unidos	AMR-Services (posteriormente, WFS)
WFS	1999	Estados Unidos	Miami Aircraft Support Inc.
WFS	1999	Estados Unidos	Aerolink International Inc.
WFS	2000	Estados Unidos	Oxford Airport Technical Services
ASIG	1999	Estados Unidos	GAH Aviation
ASIG	1999	Estados Unidos	Elsinore Aviation LP
GlobeGround	1999	Alemania	Hudson General Corp.
Pernauille	1999	Francia/Reino Unido	Serviceair
Serviceair	2000	Reino Unido	Global Group (Estados Unidos)
		Reino Unido	Tri-Star Airline Services (Estados Unidos)
Menzies	2000	Reino Unido	Ogden (agosto de 2000)
Swissport	1999	Suiza	70% Air Littoral Assistance
Swissport	1999	Suiza	Acuerdo comercial con Aer Lingus (LHR)
Swissport	1999	Suiza	40% de MIASCOR (Manila)
Swissport	1999	Suiza	DynAir
Swissport	2000	Suiza	50% Dar es Salaam Airport Handling Company (acuerdo venta en bloque)
de Swissport	2000	Suiza	Dutchport - Empresa mixta con CSC (NL[21])
Venture Capital Group	2000	Reino Unido	Northeast Aviation (Reino Unido)
			Northwest Aviation (Reino Unido)
	2000	Reino Unido	Capital Aviation (Reino Unido)

Fuente: *Going Global*. Peter Bluth, Presidente y Funcionario Ejecutivo Principal. GlobeGround, 30 de noviembre de 1999. http//:www.menzies.com. gsetoday.com, enero de 2000, mayo de 2000 y junio de 2000. The Swissport Profile, mayo de 2000. *AirportWorld*, junio/julio de 2000. *Ground Handling International*, mayo/junio de 2000. *Airline Business*, septiembre de 2000.

21 CSC es la empresa internacional neerlandesa de manipulación de mercancías que figura en el cuadro 8 como 'NL'. Se trata de una de las empresas independientes de manipulación de mercancías más grandes del mundo.

61. A modo de resumen de la información contenida en esta sección, puede afirmarse que, desde 1993, se ha producido una tendencia sustancial en todo el mundo a la desaparición de los servicios monopolistas en los aeropuertos de todo el mundo y a la implantación de un mercado de terceros cada vez más competitivo. Los dos mayores mercados de servicios de escala (los Estados Unidos y la UE) se han hecho muy competitivos merced a las políticas liberales de sus respectivas autoridades normativas. Los demás mercados del mundo que han adoptado políticas liberales también se han vuelto competitivos. Esta tendencia se ha registrado tanto en el mercado de pasajeros como en el de carga.

62. Debido a la intensidad de la competencia entre los proveedores de servicios y a los distintos subsectores que forman parte de los servicios de escala, convendría que los Miembros abordaran los aspectos de los servicios de escala no relacionados directamente con los derechos de tráfico, que ya estén abarcados por el AGCS o puedan estarlo en el futuro. Esta cuestión es importante en vista del grado actual de competencia (a nivel sectorial y subsectorial), las inversiones extranjeras en el capital, la consolidación internacional y el número de Estados que aplican políticas liberales y competitivas en el mercado de los servicios de escala.

ANEXO

Directiva del Consejo de la Unión Europea. Lista de los servicios de asistencia en tierra (96/97/CE)

1. Asistencia administrativa en tierra y supervisión
2. Asistencia a pasajeros
3. Asistencia de equipajes
4. Asistencia de carga y correo
5. Asistencia de operaciones en pista
6. Asistencia de limpieza y servicio de la aeronave
7. Asistencia de combustible y lubricante
8. Asistencia de mantenimiento en línea
9. Asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación
10. Asistencia de transporte de superficie
11. Asistencia de mayordomía («catering»)

Fuente: *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* Nº L 272/36. Directiva del Consejo 96/97/CE, de octubre de 1996, anexo.

III. SERVICIOS AEROPORTUARIOS

63. Los servicios aeroportuarios se abordan en los apartados 64 y 126 a 134, así como el anexo 4 del documento S/C/W/59 y en el documento S/C/W/129.

64. Estos servicios constituyen uno de los sectores del transporte aéreo que han cambiado de una manera más radical a lo largo de los últimos 10 a 15 años. Durante este período, el modelo tradicional de un sistema aeroportuario propiedad de un monopolio público que lo administraba, ha dado paso en muchos países a la privatización y la competencia. Aunque la privatización de las «British Transport Authorities», la primera de grandes dimensiones, no se produjo más que en 1987, los aeropuertos privados se han hecho relativamente comunes y cada vez exportan más sus denominaciones comerciales y sus conocimientos especializados en materia de comercialización.

65. La transformación de empresas estatales en sociedades anónimas y la autonomía administrativa también se han generalizado, incluso en los sistemas que no han ido más allá de la simple privatización. Muchas tareas se contratan con terceros o subcontratan y los empleados privados se han convertido en la norma. Por ejemplo, la autoridad del aeropuerto de San Diego sólo tiene 20 empleados, mientras que la del aeropuerto de Frankfurt cuenta con 15.000, para un tráfico que tan sólo triplica el de San Diego. Esto refleja el hecho de que en San Diego casi todos los servicios aeroportuarios se han contratado con terceros, mientras que, en Frankfurt, las autoridades del aeropuerto no sólo prestan todos los servicios aeroportuarios, sino también otros, como los de escala. La mayor parte de los ingresos aeroportuarios proceden ahora de servicios no aeronáuticos. Nuevos agentes, como líneas aéreas, empresas de construcción, de gestión de la propiedad e incluso de autobuses, han comenzado a administrar los aeropuertos y a financiar sus inversiones, al tiempo que los proveedores tradicionales de servicios aeroportuarios ampliaban su gama de actividades a la gestión, ingeniería, distribución y gestión de la propiedad. Los derechos de aterrizaje reflejan progresivamente más los costos y la financiación privada se está convirtiendo en la fuente principal de inversiones.

66. Esta tendencia está generalizada y afecta por igual al mundo en desarrollo y desarrollado. De hecho, algunos países en desarrollo, probablemente debido a sus necesidades acuciantes de inversiones privadas, están más adelantados en el proceso de privatización y comercialización que algunos países desarrollados.

67. La presente sección se divide en dos partes:

- en primer lugar, una descripción de la evolución económica y normativa relacionada con los servicios aeroportuarios y sus proveedores a lo largo de los diez últimos años (1989-1999); y
- en segundo lugar, una descripción de las normas acordadas a nivel internacional sobre el sistema de facturación, que conlleva la no discriminación y obligaciones relacionadas con los costos, así como de las tensiones que la tendencia progresiva a la comercialización ha creado a dichas normas intergubernamentales.

68. Los servicios aeroportuarios y de navegación aérea son dos de las raras esferas del transporte aéreo bien documentadas. Ello se debe al hecho de que la OACI ha celebrado dos grandes conferencias sobre el tema, en 1989 y 2000, y ha distribuido a tal efecto un cuestionario, cuyas respuestas, aunque incompletas, son representativas estadísticamente (más del 75 por ciento del tráfico) y ofrecen un panorama muy completo para 1989 y 1999. Esta información incluye la situación de los países en desarrollo, donde los datos económicos y normativos son tradicionalmente muy escasos. Además, para esta conferencia se elaboró más de un centenar de documentos y el Banco Mundial produjo también una cantidad considerable de documentación al respecto. Gran parte de estos datos pueden consultarse en el sitio de la Web http://www.icao.int/icao/en/atb/ansconf2000/index.html, a la que remiten cuando es oportuno. El documento ANSConf WP/18/Add.1 resulta también sumamente útil, pues contiene los desgloses por país y aeropuerto de las respuestas al cuestionario de la OACI.

A. SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y SUS PROVEEDORES

1. Introducción: problemas de definición y clasificación

69. Uno de los problemas en el estudio de los aeropuertos consiste en la definición de los servicios aeroportuarios. La CPC provisional ofrece una definición de dichos servicios: «74610 Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga): Los servicios de explotación de terminales aéreas de pasajeros y los servicios de tierra en aeródromos, con inclusión de los de pista, prestados a cambio de una retribución o por contrata. Exclusión: Los servicios de manipulación de carga y en terminales aéreas se encuentran clasificados en la subclase

74110 (Servicios de manipulación de contenedores) para las mercancías contenedorizadas y en la subclase 74190 (Otros servicios de manipulación de la carga) para el resto de las mercancías y los equipajes de los pasajeros». La CPC/Rev.1 reproduce esta definición bajo un número distinto (r67710).

70. Sin embargo, esta definición no parece ofrecer un panorama tan completo y detallado de la rama de actividad como el descrito por ejemplo en el «Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos», de la OACI. Por lo tanto, puede resultar útil tener en cuenta las definiciones de la propia industria a efectos de una posible clasificación futura.

71. Lamentablemente, a diferencia de lo que ocurre con los servicios de escala, no existe un desglose universalmente aceptado de los servicios aeroportuarios. Sin embargo, los expertos de la IATA y el ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos) coinciden en considerar que los distintos desgloses contenidos en el «Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos» de la OACI podrían constituir la base de una clasificación útil de esta rama de actividad. Este Manual contempla dos enfoques para la clasificación de las actividades aeroportuarias: un enfoque analítico, basado en la contabilidad, y un enfoque basado en las instalaciones. Los cuadros 12 y 13 *infra* enumeran y definen los servicios aeroportuarios de conformidad con ambos enfoques y los ponen en correspondencia con las categorías pertinentes de la CPC.

72. De los cuadros parece deducirse claramente que muchas de las actividades llevadas a cabo en los aeropuertos se llevan a cabo en muchos otros contextos y están abarcadas por categorías de la CPC que no guardan relación directa con el transporte aéreo. Por lo tanto, cabría esperar que entren en el ámbito de aplicación actual del AGCS. Algo que ocurre, por supuesto, en el caso de las actividades no aeronáuticas de los aeropuertos, que representan el 50 por ciento de sus ingresos, pero también en el de algunas actividades aeronáuticas.

73. Cabe también destacar que ninguna de las correspondencias pertenece a la división del transporte aéreo (CPC 73). Algunas actividades tienen una correspondencia relacionada con el transporte aéreo (esto es, bien el grupo 743, «Servicios auxiliares del transporte aéreo», bien el grupo 741, «Servicios de carga y descarga», que pertenecen ambos a la división 74, «Servicios de transporte complementarios y auxiliares»). Cabe preguntarse si dichas actividades guardan una relación directa con los derechos de tráfico. Por último, no pudo encontrarse una correspondencia satisfactoria para algunas categorías, sobre las que no se ha resuelto el problema de su relación con los derechos de tráfico.

74. En cuanto al primer cuadro, basado en la contabilidad analítica, la OACI ha elaborado las diferentes categorías desde el punto de vista exclusivo del aeropuerto, lo que explica la referencia al costo de las instalaciones «propiedad del aeropuerto». Sin embargo, en muchos casos estas actividades se subcontratan. La naturaleza del correspondiente servicio prestado (tercera columna) es invariable independientemente de que el servicio lo preste el aeropuerto como operador directo o sea subcontratado. Igualmente, las dos primeras columnas se refieren en algunos casos a los costos e ingresos imputables a los «operadores de aeronaves». La evolución del mercado, especialmente en lo que respecta a los servicios de escala, donde han surgido operadores independientes junto a las líneas aéreas, implicaría que se interpretara que la categoría de «operadores de aeronaves» abarca la de los «usuarios de aeropuertos».

CUADRO 12
Clasificación de servicios aeroportuarios en función de los ingresos y costos

Ingresos	Costos	Posibles categorías pertinentes de la CPC
Ingresos aeronáuticos (AEM 4.43 a 4.55)	**Costos aeronáuticos (AEM 4.43 a 4.55)**	
Derechos de aterrizaje: incluyen los derechos y cargas percibidos por el uso de pistas de despegue, calles de rodaje y zonas de estacionamiento de aeronaves, incluida la iluminación conexa, así como el control de la aproximación y del aeródromo. AEM 3.34	Zonas de movimiento de aeronaves (v.gr., pistas de despegue, calles de rodaje y zonas de estacionamiento de aeronaves): todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos correspondientes a dichas zonas y sus vehículos y equipo asociados, incluidos los gastos laborales, por los materiales de mantenimiento, la electricidad y los combustibles. AEM 3.66	74610 «Servicios de explotación de aeropuertos: ... servicios de tierra en aeródromos, con inclusión de los de pista ...»
Derechos de pasajeros: incluyen los derechos por servicios prestados a los pasajeros y otras cargas percibidas por el uso de las terminales de pasajeros y otras instalaciones de tránsito de pasajeros (v.gr., de embarque o desembarque de pasajeros). AEM 3.36	Instalaciones de las terminales de pasajeros (propiedad del aeropuerto): todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos correspondientes a las instalaciones de las terminales de pasajeros, incluidos, en su caso, los gastos relativos a las tiendas y servicios explotados por el aeropuerto y ubicados en las terminales (v.gr., costos de personal, en concepto de deterioro de mercancías despachadas, así como de los servicios públicos y la conservación general ordinaria). AEM 3.67	74610 «Servicios de explotación de aeropuertos: ...servicios de terminales aéreas de pasajeros»
Derechos de seguridad: incluyen los derechos y cargas percibidos para la prestación de servicios de seguridad aeroportuaria para la protección de los pasajeros y las demás personas del aeropuerto, las aeronaves y las demás propiedades. AEM 3.39	Servicios de seguridad: todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos sufragados exclusivamente por el aeropuerto y correspondientes a la prestación de todos los aspectos de la seguridad aeroportuaria, incluidos los servicios de la policía regular. Incluyen los costos de personal y los costos de explotación y mantenimiento de las instalaciones, los vehículos y el equipo conexos. También se incluyen, en su caso, los pagos efectuados a terceros para la prestación de servicios de seguridad. AEM 3.72	74610 «Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga)» 87301* «Servicios de investigación: ... servicios de protección contra hurtos en los comercios» 87302 «Servicios de vigilancia de sistemas de alarma» 87303 «Servicios de vehículos blindados» 87305 «Servicios de guardas» 87309 «Otros servicios de seguridad» 91260* «Servicios de policía y lucha contra incendios: ... servicios de administración y dirección de las fuerzas de policía regulares y auxiliares que dependen de las autoridades públicas, las fuerzas de vigilancia portuaria, fronteriza y costera, así como otras fuerzas especiales de policía. Los servicios de policía relacionados con ... el registro de extranjeros ...»
Derechos por ruido: derechos percibidos en relación con el ruido producido por las aeronaves al utilizar el aeropuerto. AEM 3.40		CPC 94050 «Servicios de amortiguamiento de ruidos: servicios para el control y amortiguamiento de ruidos, como los servicios para la reducción del ruido procedente del tráfico en zonas urbanas»
Los demás derechos por operaciones aeronáuticas, incluidos todos los derechos y cargas impuestos a los operadores aeronáuticos para otros tipos de instalaciones y servicios prestados en el aeropuerto para el funcionamiento de las aeronaves. AEM 3.41		Tal vez 74690 «Otros servicios auxiliares del transporte aéreo»

Ingresos	Costos	Posibles categorías pertinentes de la CPC
Ingresos no aeronáuticos (AEM 4.56 a 4.63)	**Costos no aeronáuticos (AEM 4.56 a 4.63)**	
Servicios de escala: derechos y cargas impuestos a los operadores de aeronaves por el uso de las instalaciones y servicios del aeropuerto para la manipulación de aeronaves. AEM 3.42	Servicios de escala prestados por el aeropuerto: todos los costos de explotación y mantenimiento correspondientes a estos servicios prestados por el aeropuerto, incluidos los costos de personal y los gastos de explotación y mantenimiento de las instalaciones, los vehículos y el equipo conexos. AEM 3.70	Para las referencias a la CPC, véase la sección sobre servicios de escala
	Servicios e instalaciones de acceso en tierra: todos los costos de explotación y mantenimiento correspondientes y los costos administrativos, incluidos los costos de personal y de explotación y mantenimiento de las instalaciones, los vehículos y el equipo conexos correspondientes al suministro por el aeropuerto de carreteras, raíles, rampas, puentes y túneles de acceso, así como los autobuses de tránsito en el interior del aeropuerto u otras formas de transporte empleadas a tal efecto. AEM 3.75	51310 «Trabajos de construcción en carreteras (excepto carreteras sobreelevadas), calles, caminos, vías férreas y pistas de aterrizaje» 51320 «Trabajos de construcción en puentes, carreteras elevadas, túneles y subterráneos» (Nota: Estas categorías de construcción sólo se refieren a los trabajos de mantenimiento en la medida en que éstos están cubiertos por la construcción: véase la nota a la división 51, página 174 de la CPC provisional) 74420 «Servicios de explotación de carreteras, puentes y túneles» 71212 «Transporte urbano y suburbano especial»
	Servicios de lucha contra incendios y ambulancia: todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos correspondientes a dichos servicios, incluidos los de personal y los gastos de explotación y mantenimiento de las instalaciones, los vehículos y el equipo conexos. AEM 3.71	74690 «Otros servicios auxiliares del transporte aéreo: servicios de lucha y prevención contra incendios …» 93192 «Servicios de ambulancia: servicios médicos generales y especializados prestados en ambulancias»
	Control del tráfico aéreo (incluidas las comunicaciones): todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos, incluidos los de personal y los gastos de consumo de energía y piezas de repuesto por los radares y demás equipo empleado. Cualquier pago a otra entidad por la prestación de dichos servicios en el aeropuerto. AEM 3.73	Véase el futuro documento sobre servicios aeronáuticos
	Servicios meteorológicos: todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos, de los servicios meteorológicos prestados por el aeropuerto, o los pagos a terceros para la prestación de dichos servicios. AEM 3.74	91138 «Servicios administrativos generales de actividades económicas, comerciales y laborales: … servicios administrativos relacionados con … los institutos de previsión meteorológica» Véase también el futuro documento sobre servicios aeronáuticos

Ingresos	Costos	Posibles categorías pertinentes de la CPC
Ingresos no aeronáuticos (AEM 4.56 a 4.63)	**Costos no aeronáuticos (AEM 4.56 a 4.63)**	
Concesiones sobre combustibles y aceite para aviones (incluidos los derechos por manipulación de mercancías): todas las cargas aplicadas a las concesiones, incluidos los derechos por manipulación de mercancías, otorgadas a las empresas petroleras o cualquier otra entidad a cambio del derecho a vender o distribuir combustibles y lubricantes para aviones en el aeropuerto. AEM 3.43		Véase *supra* la sección sobre suministro de combustibles, párrafos .. a .. 82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»
Restaurantes, bares, cafeterías y servicios de suministro de comidas: derechos y cargas impuestos a las empresas comerciales u otras entidades a cambio del derecho a explotar restaurantes, bares, cafeterías y servicios de suministro de comidas en el aeropuerto, incluido el suministro de comidas a bordo de las aeronaves. También se incluye cualquier ingreso procedente de dichas actividades cuando las lleva a cabo el aeropuerto. AEM 3.44		64210 «Servicios de suministro de comidas con servicio completo de restaurante» 64220 «Servicios de suministro de comidas en establecimientos de autoservicio» 64230 «Servicios de comidas por encargo suministradas al exterior» 64290 «Otros servicios de comidas» 643 «Servicios de suministro de bebidas para su consumo en el local» 82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»
Tiendas en franquicia arancelaria: derechos y cargas impuestos a las empresas comerciales u otras entidades a cambio del derecho a explotar una o varias tiendas en franquicia arancelaria en el aeropuerto, y a que éstas puedan entregar fuera del aeropuerto los productos vendidos en ellas. Se incluyen también los ingresos procedentes de las tiendas en franquicia arancelaria explotadas por los aeropuertos. AEM 3.45		631 «Servicios de venta al por menor de alimentos» 632 «Servicios de venta al por menor de productos no comestibles» 82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»
Aparcamiento de automóviles: derechos y cargas impuestos a las empresas comerciales (…) para explotar instalaciones de aparcamiento de automóviles en el aeropuerto. También se incluyen los ingresos procedentes de la explotación de dichas instalaciones por los aeropuertos. AEM 3.46		74430 «Servicios de estacionamiento» 82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»

Ingresos	Costos	Posibles categorías pertinentes de la CPC
Ingresos no aeronáuticos (AEM 4.56 a 4.63)	**Costos no aeronáuticos (AEM 4.56 a 4.63)**	
Otras concesiones y actividades comerciales explotadas por el aeropuerto: cualquier derecho o carga por concesión, no citada anteriormente, impuesto a las empresas comerciales u otras entidades a cambio del derecho a vender bienes y servicios (como concesiones para alquiler de automóviles y bancos y oficinas de cambio) en el aeropuerto. También se incluyen los ingresos procedentes de actividades comerciales (tiendas o servicios) realizadas por los aeropuertos y no citadas anteriormente, así como los derechos de entrada aplicados al público para el acceso a zonas de interés especial (v.gr., zonas de observación en las terminales) o para visitas con guía dentro del aeropuerto. AEM 3.47		631 «Servicios de venta al por menor de alimentos» 632 «Servicios de venta al por menor de productos no comestibles» 71222 «Alquiler de automóviles particulares con conductor» 83101 «Servicios de arrendamiento con o sin opción de compra de automóviles particulares sin conductor» 8111-8119 «Aceptación de depósitos y otros fondos reembolsables» (W120 7Ba) 81333 «Servicios de cambios de divisas» (W120 7Bf(ii)) 74720 «Servicios de guías de turismo» 96199 «Otros servicios de espectáculos n.c.p.» 82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»
Alquiler: alquileres sufragables por las empresas comerciales u otras entidades por el uso de los edificios, los terrenos o el equipo propiedad del aeropuerto. Dichos alquileres deben incluir los correspondientes a los operadores aeronáuticos por el uso de instalaciones y equipos propiedad del aeropuerto (v.gr., mostradores de registro y venta y oficinas de administración) no incluidos en la categoría «Operaciones de tráfico aéreo» anterior. AEM 3.48	(Correspondencia parcial): Desarrollo industrial: todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos correspondientes al desarrollo y suministro por el aeropuerto de terrenos y/o edificios y demás infraestructura únicamente para actividades industriales/comerciales como la producción, elaboración, almacenamiento y otras actividades comerciales no asociadas a la explotación de servicios aeronáuticos. AEM 3.76	82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»
Otros ingresos procedentes de actividades auxiliares: todos los demás ingresos procedentes de actividades no aeronáuticas. También se incluyen los pagos al aeropuerto de servicios como la calefacción, el aire acondicionado, la iluminación, el agua, la limpieza y el uso del teléfono, siempre que no se contabilicen entre las tasas de alquileres o concesiones, y por cualquier servicio prestado a entidades no aeronáuticas fuera del aeropuerto. AEM 3.49		8740 «Servicios de limpieza de edificios» 7521 «Servicios telefónicos públicos» 88700 «Servicios relacionados con la distribución de energía»
	Todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos, incluidos los de personal y de explotación y mantenimiento de las instalaciones, los vehículos y el equipo conexos, sufragados por el aeropuerto en relación con las demás esferas de servicios, v.gr., vigilancia de ruidos y medidas de reducción. AEM 3.77 Nota: Existe una correspondencia parcial con la categoría de los derechos por ruido (*supra*) de la primera columna.	94050 «Servicios de amortiguamiento de ruidos: servicios para el control y amortiguamiento de ruidos, como los servicios para la reducción del ruido procedente del tráfico en zonas urbanas»

CUADRO 13
Servicios aeroportuarios clasificados según sus instalaciones

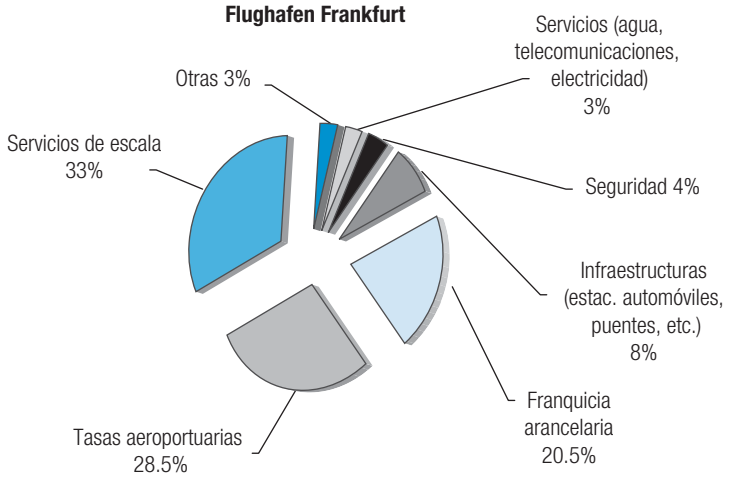
Instalaciones y servicios que deben contabilizarse entre los costos del transporte aéreo	Posibles correspondencias con la CPC
Instalaciones y servicios básicos de aproximación, aterrizaje y despegue	
Zona de aterrizaje con aproximación libre de obstáculos y calles de rodaje con el necesario drenaje, vallas, etc.	51310 «Trabajos de construcción en carreteras (excepto carreteras sobreelevadas), calles, caminos, vías férreas y pistas de aterrizaje»
Control de aproximación y de aeródromo: control de tránsito aéreo para la aproximación, aterrizaje, rodaje y despegue con las comunicaciones necesarias (a veces total o parcialmente proporcionado por una entidad distinta de la que explota el aeropuerto).	74620 «Servicios de control del tráfico aéreo: servicios de control de vuelo, de ayuda a las maniobras de aproximación a tierra, aterrizaje y despegue» Véase también el futuro documento sobre servicios aeronáuticos
Servicios meteorológicos (en el apéndice 2 se aborda la cuestión de cuándo debe estudiarse la asignación de los costos de dichos servicios en función de su utilización para operaciones aeroportuarias).	91138 «Servicios administrativos generales de actividades económicas, comerciales y laborales: ... servicios administrativos relacionados con ... los institutos de previsión meteorológica»
Salas de espera y vestíbulos para los pasajeros y el público, con la debida calefacción, iluminación, servicio de portero, servicio de policía, vías de acceso, etc.	87301* «Servicios de investigación: ... servicios de protección contra hurtos en los comercios» 87302 «Servicios de vigilancia de sistemas de alarma» 87303 «Servicios de vehículos blindados» 87305 «Servicios de guardas» 87309 «Otros servicios de seguridad» 91260* «Servicios de policía y lucha contra incendios: ... servicios de administración y dirección de las fuerzas de policía regulares y auxiliares que dependen de las autoridades públicas, las fuerzas de vigilancia portuaria, fronteriza y costera, así como otras fuerzas especiales de policía. Los servicios de policía relacionados con ... el registro de extranjeros ...» 51310 «Trabajos de construcción en carreteras (excepto carreteras sobreelevadas), calles, caminos, vías férreas y pistas de aterrizaje» 51320 «Trabajos de construcción en puentes, carreteras elevadas, túneles y subterráneos» (Nota: Estas categorías de construcción sólo se refieren a los trabajos de mantenimiento en la medida en que éstos están cubiertos por la construcción: véase la nota a la división 51, página 174 de la CPC provisional) 74420 «Servicios de explotación de carreteras, puentes y túneles»
Servicios de extinción de incendios y de ambulancia de retén.	74690 « Otros servicios auxiliares del transporte aéreo: servicios de lucha y prevención contra incendios ...» 93192 «Servicios de ambulancia: servicios médicos generales y especializados prestados en ambulancias»
Instalaciones y servicios especiales de aproximación, aterrizaje y despegue	
De noche y con escasa visibilidad diurna: luces de aproximación, aterrizaje, rodaje y despegue, comunicaciones por radio y otras ayudas especiales para la aproximación, aterrizaje y despegue (proporcionadas a veces por una entidad distinta de la que explota el aeropuerto).	74620 «Servicios de control del tráfico aéreo: ... servicios de control de vuelo, de ayuda a las maniobras de aproximación a tierra, aterrizaje y despegue» Véase también el futuro documento sobre servicios aeronáuticos
Otras instalaciones y servicios prestados por los operadores aeronáuticos	
Hangar, taller, depósitos, garajes y otros locales de estacionamiento técnico.	74690 «Otros servicios auxiliares del transporte aéreo: ... servicios de hangares ...»
Locales para el estacionamiento y almacenamiento a largo plazo de aeronaves.	74690 «Otros servicios auxiliares del transporte aéreo: ... servicios de hangares ...»
Terrenos arrendados a operadores de aeronaves con diversos fines.	82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»

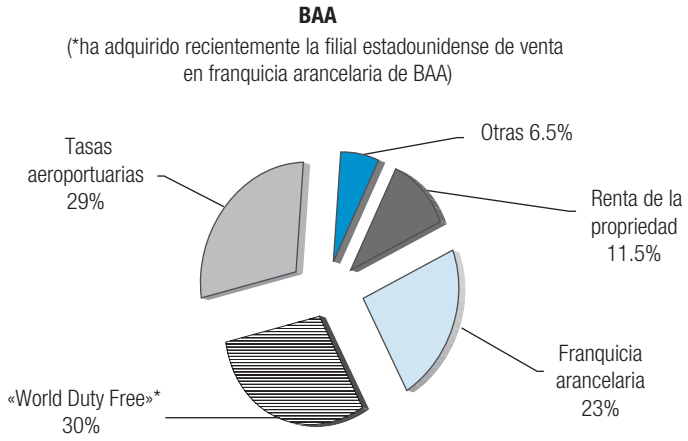
Instalaciones y servicios que deben contabilizarse entre los costos del transporte aéreo	Posibles correspondencias con la CPC
Servicios para el despacho de pasajeros y mercancías, así como el equipo necesario.	Véase la sección sobre servicios de escala
Remolque de aeronaves y otros servicios conexos.	74690 «Otros servicios auxiliares del transporte aéreo: … servicios de remolque de aeronaves …»
Servicios especiales para aeronaves (aire acondicionado, limpieza, etc.).	74690 «Otros servicios auxiliares del transporte aéreo: … servicios de limpieza y desinfección de aeronaves …»
Locales destinados a oficinas de las líneas aéreas, mostradores de tráfico y tripulaciones, y para el despacho de pasajeros y mercancías.	82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»
Instalaciones de comunicaciones (mensajes de las empresas explotadoras de aeronaves - clase B).	Tal vez 75222 «Servicios de redes alquiladas» y/o 7523 «Servicios de transmisión de datos»
Abastecimiento de combustible para aeronaves (normalmente mediante concesiones) y otros suministros técnicos, así como mantenimiento y reparación de aeronaves.	Véase la sección sobre suministro de combustibles Véase la sección sobre mantenimiento del documento S/C/W/163
Servicios generales como los del alumbrado, calefacción, energía eléctrica y combustible para calefacción.	88700 «Servicios relacionados con la distribución de energía»
Medidas, equipo, instalaciones y personal para las funciones siguientes de seguridad:	74610 «Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga)» 87302 «Servicios de vigilancia de sistemas de alarma» 87305 «Servicios de guardas» 87309 «Otros servicios de seguridad» 91260* «Servicios de policía y lucha contra incendios: … servicios de administración y dirección de las fuerzas de policía regulares y auxiliares que dependen de las autoridades públicas, las fuerzas de vigilancia portuaria, fronteriza y costera, así como otras fuerzas especiales de policía. Los servicios de policía relacionados con ... el registro de extranjeros …»
Inspección/registro de los pasajeros y su equipaje de mano.	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Medidas de seguridad en las salas de salida/llegada de pasajeros, incluyendo las salas de pasajeros en tránsito o de transbordo.	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Medidas de seguridad en la parte aeronáutica.	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Medidas de seguridad en la parte pública.	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Locales no destinados a los explotadores de aeronaves	74610, 87302, 87305, 87309, 91260*
Locales destinados a tiendas, hoteles, restaurantes, consignas, empresas de transporte terrestre, oficinas de telégrafos, correos, bancos, etc.	82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»
Servicios que el público paga directamente (estacionamiento, visitas turísticas, etc.).	74720 «Servicios de guías de turismo» 96199 «Otros servicios de espectáculos n.c.p.» 74430 «Servicios de estacionamiento»
Locales para las actividades gubernamentales necesarias, tales como aduanas, inmigración, sanidad, cuarentena agrícola, etc.	82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»
Terrenos arrendados a entidades ajenas a las empresas de explotación de aeronaves (incluidos los derechos de pasto, etc.).	82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»
Atenuación y prevención del ruido	
Sistemas para la medición del ruido y equipo para la supresión del mismo y barreras sónicas.	94050 «Servicios de amortiguamiento de ruidos: servicios para el control y amortiguamiento de ruidos, como los servicios para la reducción del ruido procedente del tráfico en zonas urbanas»
Terrenos o propiedades adquiridos alrededor de los aeropuertos.	-
Insonorización de edificios ubicados en las proximidades de los aeropuertos y medidas de atenuación del ruido dimanantes de exigencias legales o gubernamentales.	51650 «Trabajos de aislamiento» 94050 «Servicios de amortiguamiento de ruidos: servicios para el control y amortiguamiento de ruidos, como los servicios para la reducción del ruido procedente del tráfico en zonas urbanas»

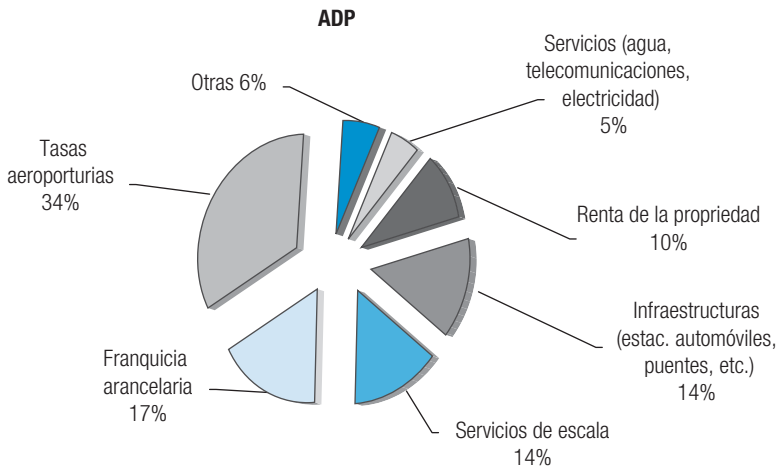
75. Los informes de los aeropuertos confirman la importante cuota que corresponde en sus ingresos a actividades no clasificadas en la CPC como relativas al transporte aéreo, un hecho ilustrado por el gráfico *infra*.

GRÁFICO 1

Contribución de las diferentes actividades a los ingresos de tres sistemas aeroportuarios







76. Las cifras mundiales presentadas en el cuadro 14 sobre las cuotas respectivas de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos confirman la importancia de estos últimos. Cabe destacar que la cuota de las actividades no aeronáuticas es mucho mayor en los mercados más desarrollados.

77. El cuadro 15 presenta un interesante desglose de estos ingresos no aeronáuticos en Europa y América del Norte.

78. La CPC provisional no atribuye a los «servicios de gestión de aeropuertos», que constituyen las actividades centrales de los proveedores de servicios aeroportuarios, una categoría específica. Sin embargo, consta de la categoría p86609, «Otros servicios de gestión no cubiertos en otra parte», sin definición, que podría englobar los servicios de gestión de aeropuertos.

79. La CPC Rev.1 establece una correspondencia parcial entre esta categoría y la nueva categoría r83190, «Otros servicios de gestión, excepto los servicios de administración de proyectos de construcción» que también engloba la antigua p86601, «Servicios de administración de proyectos, excepto de construcción». La definición de la categoría «Otros servicios de gestión» comporta en particular el siguiente elemento, «… estos servicios incluyen los servicios de gestión generales y de oficinas con o sin asignación de personal propio».

80. Convendría que los Miembros examinaran si los servicios de gestión de aeropuertos deben considerarse directamente relacionados con los derechos de tráfico y, en caso contrario, si entran en la definición de la categoría 86609 de la CPC provisional. También podrían pedir la elaboración de una definición específica, *sui generis*, con objeto de facilitar los compromisos en esta esfera.

CUADRO 14
Ingresos por origen en 1997

Región	Ingresos aeronáuticos (miles de millones de $EE.UU.)	Ingresos no aeronáuticos (miles de millones de $EE.UU.)
África	0,51	0,20
Asia y el Pacífico	3,85	5,03
Europa	8,15	8,23
América Latina/Caribe	1,27	0,55
Oriente Medio	0,45	0,35
América del Norte	4,50	5,99
Total	**18,73**	**20,35**

Fuente: ACI, Encuesta económica sobre los aeropuertos, 1999.

CUADRO 15
Ingresos no aeronáuticos por origen

Región	Aparcamiento	Venta al por menor	Bienes raíces	Alquiler de automóviles	Otros	Total
Europa	12,8%	44,4%	20,7%	2,7%	19,4%	100%
América del Norte	37,4%	13,3%	7,8%	19,8%	21,7%	100%

Fuente: ACI, Encuesta económica sobre los aeropuertos, 1998.
(33 aeropuertos en América del Norte, 54 aeropuertos en Europa: datos de 1997.)

81. Cabe asimismo señalar que importantes aspectos de las actividades de los mayores aeropuertos o proveedores de servicios aeroportuarios no se recogen en los cuadros 12 y 13. Es lo que ocurre con los servicios de arquitectura e ingeniería, que constituyen una actividad importante. Estos servicios se recogen en el grupo 867, «Servicios de arquitectura, ingeniería y otros servicios técnicos», y quizás entren en el actual ámbito de aplicación del AGCS. Aunque todas las clases de los servicios de arquitectura (CPC 8671) estén potencialmente abarcadas, sólo algunas de las subclases de los servicios de ingeniería y servicios integrados de ingeniería parecen incluidas (87621, 87624, 86729, 86731).

2. Evolución económica y normativa

82. En el caso de los servicios aeroportuarios, la evolución de la economía y la reglamentación están estrechamente vinculadas y no pueden abordarse por separado. La presente subsección se refiere a la evolución registrada en las esferas siguientes: tráfico, situación financiera, normativa en materia de propiedad y situación de la propiedad, repercusión incipiente de la política de competencia en el contexto del sistema de redes «radiales», repercusión creciente de las restricciones ambientales en el contexto de la congestión mundial, y otras tendencias comerciales nuevas y acontecimientos tecnológicos.

(a) Tráfico

83. Los cuadros 16 y 17 *infra*, elaborados a partir de los datos ofrecidos por la OACI en «El mundo de la aviación civil», reflejan el número de aeropuertos internacionales en el período 1993-1999, su tráfico y su orden de importancia.

CUADRO 16
Tráfico: datos agregados

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Número de aeropuertos internacionales	1.050	1.073	1.118	1.119	1.140	1.178	1.192
Cuota de las tasas aeroportuarias en los gastos de explotación de líneas aéreas	4,3%	4,4%	4,5%	4,3%	4,2%	3,9%	No se dispone de datos
Tráfico regular y no regular en los 25 primeros aeropuertos ordenados por el número **total** de pasajeros							
- millones de pasajeros	784,8	834	877,4	932,6	968,2	997,2	1.045
- tasa de crecimiento	+3,9%	+7,5%	+5%	+6,7%	+4,5%	+2,7%	+4,8%
- porcentaje del total mundial de pasajeros	30%	30%	31%	32%	32%	32%	32%
Tráfico regular y no regular en los primeros 25 aeropuertos ordenados por el número de pasajeros **internacionales**							
- millones de pasajeros	367,7	401	422,7	454,5	481,4	497,6	532
- tasa de crecimiento	+5,7%	+8,9%	+6,2%	+8%	+6,5%	+3,4%	+6,9%
- porcentaje del total mundial de pasajeros	44%	50%	51%	46%	49%	49%	50%

Fuente: OACI, El mundo de la aviación civil.

CUADRO 17

Tráfico regular y no regular en los mayores aeropuertos del mundo, 1993 y 1999

25 mayores aeropuertos: ordenados según el número de pasajeros INTERNACIONALES				25 mayores aeropuertos: ordenados según el número de pasajeros TOTALES, 1993			
Aeropuerto (el número de orden según el tráfico aeronáutico comercial internacional se da entre paréntesis)	1993 miles	Aeropuerto (el número de orden según el tráfico aeronáutico comercial internacional se da entre paréntesis)[a]	1999 miles	Aeropuerto (el número de orden según el tráfico aeronáutico comercial total se da entre paréntesis)	1993 miles	Aeropuerto (el número de orden según el tráfico aeronáutico comercial total se da entre paréntesis)	1999 miles
1. Londres-Heathrow (1)	40.848	1. Londres-Heathrow (3)	54.826	1. Chicago (1)	65.078	1. Atlanta (1)	77.940
2. Frankfurt (3)	25.290	2. París-Charles de Gaulle (1)	38.877	2. Dallas/Ft. Worth (2)	49.970	2. Chicago (2)	72.568
3. Hong Kong (11)	24.420	3. Frankfurt (4)	37.197	3. Los Ángeles (4)	47.845	3. Los Ángeles (4)	63.877
4. París-Charles de Gaulle (2)	23.338	4. Amsterdam-Schipol (2)	36.271	4. Londres-Heathrow (12)	47.601	4. Londres-Heathrow (11)	62.264
5. Amsterdam-Schipol (4)	20.658	5. Hong Kong (11)	29.090	5. Atlanta (3)	47.088	5. Dallas/Ft. Worth (3)	60.000
6. Tokio-Narita (13)	18.947	6. Londres-Gatwick (8)	27.628	6. Tokio-Haneda (48)	41.562	6. Tokio-Haneda (46)	54.338
7. Londres-Gatwick (8)	18.656	7. Singapur (13)	24.490	7. San Francisco (13)	32.737	7. Frankfurt (18)	45.858
8. Singapur (9)	18.513	8. Tokio-Narita (17)	22.503	8. Denver (5)	32.623	8. París-Charles de Gaulle (7)	43.597
9. Nueva York-Kennedy (20)	14.821	9. Bruselas (5)	19.981	9. Frankfurt (18)	32.536	9. San Francisco (22)	40.387
10. Bangkok (17)	12.754	10. Zurich (6)	19.410	10. Miami (7)	28.660	10. Denver (8)	38.034
11. Miami (10)	12.373	11. Bangkok (20)	18.856	11. Nueva York-Kennedy (22)	26.790	11. Amsterdam (24)	36.781
12. Zurich (6)	12.186	12. Nueva York-Kennedy (22)	17.856	12. París-Charles de Gaulle (24)	26.115	12. Minneapolis (20)	34.216
13. Los Ángeles (26)	11.945	13. Miami (12)	15.757	13. Nueva York-Newark (8)	25.613	13. Detroit (6)	34.038
14. Toronto (12)	11.077	14. Seúl (31)	15.474	14. París-Orly (38)	25.638	14. Miami (12)	33.899
15. Manchester (21)	10.791	15. Toronto (9)	15.422	15. Hong Kong (62)	25.156	15. Nueva York-Newark (14)	33.814
16. Seúl (30)	10.327	16. Copenhague (7)	15.208	16. Boston (6)	24.215	16. Las Vegas (26)	33.669
17. Roma-Fiumicino (18)	10.263	17. Los Ángeles (33)	15.035	17. Detroit (9)	24.171	17. Phoenix (10)	33.533
18. París-Orly (24)	10.075	18. Taipei (21)	15.015	18. Phoenix (14)	23.609	18. Seúl (49)	33.371
19. Copenhague (7)	9.610	19. Manchester (19)	14.826	19. Minneapolis (15)	23.402	19. Houston (16)	33.089
20. Düsseldorf (15)	9.596	20. Palma de Mallorca (30)	14.679	20. Osaka (67)	23.361	20. Nueva York-Kennedy (31)	32.003
21. Bruselas (5)	9.309	21. Madrid (14)	13.537	21. Seúl (75)	22.634	21. Londres-Gatwick (44)	30.559

25 mayores aeropuertos: ordenados según el número de pasajeros INTERNACIONALES				25 mayores aeropuertos: ordenados según el número de pasajeros TOTALES, 1993			
22. Palma de Mallorca (32)	9.175	22. Munich (10)	13.479	22. Honolulu (31)	22.618	22. St Louis (5)	30.189
23. Madrid (16)	8.621	23. Roma-Fiumicino (16)	12.150	23. Las Vegas (21)	22.491	23. Hong Kong (56)	29.733
24. Munich (14)	7.879	24. Düsseldorf (18)	12.095	24. Tokio-Narita (65)	22.141	24. Orlando (34)	29.173
25. Estocolmo (19)	6.270	25. Dublín (15)	12.046	25. Orlando (26)	21.466	25. Toronto (28)	27.771
TOTAL	**367.742**	**TOTAL**	**531.708**	**TOTAL**	**784.850**	**TOTAL**	**1.044.701**

a Las cifras presentadas en esta columna son estimaciones. Los datos referentes a 1999 todavía son provisionales; el número de prelación y el porcentaje reales podrán diferir cuando se disponga de los datos definitivos.

Fuente: «*Formulario I de información de transporte aéreo*» de la OACI y Consejo Internacional de Aeropuertos.

84. De los cuadros 16 y 17 pueden deducirse varias tendencias:

- primero, el crecimiento ininterrumpido en el número de pasajeros, a un ritmo más rápido que el del PIB mundial;
- segundo, el aumento constante del número de aeropuertos internacionales; y
- tercero, la gran concentración de tráfico.

Los 25 mayores aeropuertos representan entre el 2 y el 2,5 por ciento del número total de aeropuertos (un porcentaje en ligera disminución a medida que asciende el número total de aeropuertos), pero despachan entre el 30 y el 32 por ciento de los pasajeros y entre el 44 y el 50 por ciento de los pasajeros internacionales. Esto se debe en buena medida a la estructura del tráfico, pero se ha visto acentuado por el sistema de redes «radiales» y la aparición de alianzas entre las líneas aéreas.

(b) Situación financiera

85. En el cuadro 18 que figura *infra* se expone la situación financiera de los 35 mayores grupos aeroportuarios del mundo durante los dos últimos años.

CUADRO 18
Jerarquización financiera de los grupos aeroportuarios
Resultados financieros de los aeropuertos, 1998/99

N° de orden	Aeropuerto	País	Principales aeropuertos Códigos	Ingresos		Resultado neto (millones de $EE.UU.)		Fin del período	Notas
				millones de $EE. UU.	cambio %	1998	1999		
1.	BAA	RU	LHR/ LGW/STN	3.241,3	19,9	658,2	454,6	Mar.-99	
2.	Flughafen Frankfurt Main	Alemania	FRA	1.398,8	3,6	59,1	51,6	Dic.-98	
3.	Aéroports de Paris	Francia	CDG/ORY	1.345,4	8,4	89,0	71,1	Dic.-98	
4.	Aena	España	MAD	1.250,0		119,1		Dic.-98	Incluye tasas de transporte aéreo
5.	Port Authority of NY and NJ	EE.UU.	EWR/ JFK/LGA	1.230,5	7,0	257,1	228,4	Dic.-98	
6.	New Tokyo Int'l Airport Authority	Japón	NRT	1.097,4	6,1	-9,4		Mar.-99	
7.	Kansai Int'l Airport	Japón	KIX	923,8	-1,9	-183,4	-198,5	Mar.-99	
8.	Aeroporti di Roma	Italia	FCO/CIA	632,4	-6,5	63,2	52,6	Dic.-98	
9.	Schipol Group	Países Bajos	AMS	614,7	9,8	150,0	126,6	Dic.-98	
10.	Luftartsverket	Suecia	ARN	562,7	3,5	99,2	77,8	Dic.-98	
11.	Flughafen Muenchen	Alemania	MUC	506,4	-0,6	35,3	17,3	Dic.-98	
12.	Chicago Department of Aviation	EE.UU.	ORD/MDW	496,9	11,9	-169,7		Dic.-98	Admin. Fed. de Aviación
13.	Airport Authority Hong Kong	Hong Kong	HKG	487,0		-50,1		Mar.-99	Sólo 9 meses
14.	Civil Aviation Authority - Singapur	Singapur	SIN	462,3	52,2	247,3	244,6	Mar.-99	

N° de orden	Aeropuerto	País	Principales aero-puertos Códigos	Ingresos		Resultado neto (millones de $EE.UU.)		Fin del período	Notas
				millones de $EE. UU.	cam-bio %	1998	1999		
15.	Miami-Dade Aviation Department	EE.UU.	MIA	453,0	4,3	3,4	-33,0	Sep.-98	Admin. Fed. de Aviación
16.	Los Angeles World Airports	EE.UU.	LAX	431,3	10,8	160,9	100,2	Jun.-98	
17.	SEA-Societa Esercizi Aeroportuali	Italia	LIN/MXP	422,5	6,4	35,1	39,8	Dic.-98	
18.	City and County of Denver	EE.UU.	DEN	417,4	0,7	-48,5	-68,5	Dic.-98	
19.	Aer Rianta	Irlanda	DUB	381,9	2,1	68,9	63,8	Dic.-98	
20.	Manchester Airport	RU	MAN	372,9	-1,4	70,1	35,0	Mar.-99	Beneficios brutos
21.	Viena Airport	Austria	VIE	351,8	6,9	57,4		Dic.-98	
22.	San Francisco Airports Commission	EE.UU.	SFO	348,6		118,3	136,3	Jun.-98	Cifras presu-puestarias
23.	Flughafen Düsseldorf	Alemania	DUS	316,6	1,8	-56,3	57,1	Dic.-98	
24.	Metro Washington Airports Authority	EE.UU.	IAD/DCA	287,5	23,9	29,7	29,1	Dic.-98	
25.	Brussels International Airport	Bélgica	BRU	267,1	58,9	19,6	22,0	Dic.-98	
26.	Greater Toronto Airports Authority	Canadá	YYZ	251,1	35,6	20,6	14,0	Dic.-98	
27.	Massachusetts Port Authority	EE.UU.	BOS	247,7	9,3	88,6	-0,5	Jun.-98	
28.	Copenhagen Airports	Dinamarca	CPH	247,2	8,1	58,0	48,9	Dic.-98	
29.	Zurich Airport Authority	Suiza	ZRH	245,9	-1,9	31,1	30,0	Dic.-98	
30.	City of Atlanta Dept of Aviation	EE.UU.	ATL	236,3	16,4	47,7	62,6	Dic.-98	Admin. Fed. de Aviación
31.	Dallas-Fort Worth Int'l Airport	EE.UU.	DFW	228,6	4,6	-38,0	59,8	Sep.-98	
32.	Greater Orlando Aviation Authority	EE.UU.	MCO	227,3	9,1	257,4	-8,0	Sep.-98	
33.	Airports Authority of Thailand	Tailandia	BKK	209,5	10,6	86,7	123,2	Sep.-98	
34.	Flughafen Hamburg	Alemania	HAM	207,6	7,0	26,3	22,4	Dic.-98	
35.	CAA-Finland	Finlandia	HEL	203,2	11,3	17,9	14,1	Dic.-98	Admin. Fed. de Aviación

Nota: Todas las cifras se han convertido a dólares de los Estados Unidos al tipo de cambio medio del período. El cambio en los ingresos se ha calculado en la moneda local.

Fuente: *Airline Business International*, diciembre de 1999.

86. El documento de la OACI ANS/Conf WP/3, «Situación financiera de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea»[22] revela que los aeropuertos son por lo general rentables. Además, su rentabilidad está creciendo. En 1990, tan sólo el 30 por ciento de los aeropuertos tuvieron beneficios operativos, mientras, en 1998, dicho porcentaje ascendió al 75 por ciento. Sin embargo, en algunos casos las cifras pueden resultar engañosas, ya que algunos de los aeropuertos incluidos en el estudio no pudieron determinar sus gastos y se consideraron rentables por defecto.

87. La OACI es cauta al establecer cualquier vínculo entre dimensiones y rentabilidad. El ACI, por su parte[23], describe una situación ligeramente más compleja, compendiada en la expresión «lo pequeño puede ser hermoso». Indica que, en 1997, los aeropuertos que despacharon entre 4 y 10 millones de pasajeros registraron un porcentaje de pérdidas operativas más elevado (20,7 por ciento) que los que despacharon entre 1 y 4 millones (16,9 por ciento); pero el rendimiento financiero de los aeropuertos con menos de 1 millón de pasajeros registró pérdidas operativas en la mayoría de los casos. Sin embargo, los superávit agregados (o GAIEDA, ganancias antes del pago de intereses e impuestos, la depreciación y la amortización, en relación con los ingresos) son mayores para los aeropuertos de más de 4 millones de pasajeros (21,6 por ciento) que para los de menos de dicho volumen (11,8 por ciento).

88. Los márgenes operativos calculados en función de las GAIEDA son elevados en todos los casos: 31 por ciento en 1997 y 34 por ciento en 1998. El ACI insiste en que los beneficios retenidos son mucho menores (2,7 por ciento en 1997 y 3,2 por ciento en 1998) y que el gasto en capital de los aeropuertos (5,91 dólares EE.UU. por pasajero) es más elevado que sus superávit operativos (4,40 dólares EE.UU. por pasajero), lo que muestra que las fuentes de financiación internas son insuficientes para cubrir el nivel actual de gastos de capital. Esto implica el recurso al empréstito y/o las subvenciones: 19 Estados notifican en el Estudio de la OACI[24] haber otorgado subvenciones a 61 aeropuertos y grupos de aeropuertos. Entre ellos figuran los de Estados de Europa y América del Norte con importantes actividades aeronáuticas. En el Estudio de 1989, 11 Estados notificaron subvenciones destinadas a 121 aeropuertos o grupos de aeropuertos.

89. El siguiente desglose regional confirma estas tendencias:

22 Abarcó 69 Estados en 1991 y 88 Estados en 1998; 297 aeropuertos, que representaron el 71 por ciento del número total de pasajeros regulares en 1991, y 271 aeropuertos, que representaron el 91 por ciento del número total de pasajeros regulares en 1998.

23 http://www.airports.org/media/mr_19980904.html y ACI, *Encuesta económica sobre los aeropuertos*, 1998.

24 ANSConf WP/3, párrafo 2.2.4.

CUADRO 19
Resultados financieros por región, 1997/1998

Región	Ingresos totales 1997	Ingresos totales 1998	GAIEDA 1997	GAIEDA 1998	Beneficios retenidos (pérdidas) 1997	Beneficios retenidos (pérdidas) 1998
África	658	710	254	320	96	120
Asia-Pacífico	10.277	8.880	3.996	2.720	90	-600
Europa	16.158	16.380	4.331	5.400	57	570
América Latina/Caribe	1.917	1.820	375	400	-376	-900
América del Norte	8.950	10.490	3.013	4.290	414	180
Oriente Medio	-	80	-	200	-	0
Total	**37.960**	**39.080**	**11.970**	**13.320**	**281**	**180**

Fuente: ACI, Encuesta económica sobre los aeropuertos, 1998.

(c) Un cambio importante en relación con la propiedad de los aeropuertos

90. El cuadro 20 muestra el crecimiento del número de pasajeros, por región, en el período 1997-2000, junto con las tasas de crecimiento previstas hasta los años 2005 y 2010.

CUADRO 20
Crecimiento del tráfico total de pasajeros (tasas anuales) previsto por el ACI - 1997

Región	1997-2000 Tasa de crecimiento (%)	1997-2005 Tasa de crecimiento (%)	1997-2010 Tasa de crecimiento (%)
África	5,41	4,52	4,29
Asia/Pacífico	3,11	4,36	4,70
Europa	7,19	5,25	4,78
América Latina/Caribe	6,23	5,24	4,42
Oriente Medio	6,41	5,47	5,24
América del Norte	2,78	2,96	2,88
Promedio mundial	**4,72**	**4,14**	**3,95**

Fuente: ACI, *World-wide and Regional Forecasts*, agosto de 1998.

CUADRO 21
Mercancías aéreas: previsión de las tasas anuales de crecimiento en toneladas por región (1997-2010)

Región	Tasa anual de crecimiento (%)
África	3,37
Asia/Pacífico	7,77
Europa	6,35
América Latina/Caribe	8,70
Oriente Medio	6,51
América del Norte	5,82
Promedio mundial	**6,43**

Fuente: ACI, *World-wide and Regional Forecasts*, agosto de1998.

91. Un incremento anual del 5 por ciento significa la duplicación del tráfico en 14 años e implica la necesidad de unas inversiones regulares y cuantiosas. La OACI evalúa la necesidad de inversiones en aeropuertos e infraestructura de navegación aérea entre 250.000 y 350.000 millones de dólares EE.UU. entre 1999 y 2005. Para muchos países, la comercialización de los servicios aeroportuarios es una forma de financiar estas inversiones y generar ingresos mediante las ventas en los aeropuertos, los impuestos o los derechos por concesión. Probablemente sea ésta la explicación principal del cambio regular en la estructura de la propiedad de los aeropuertos.

(i) Tendencias mundiales en relación con la propiedad de los aeropuertos

92. El cuadro 22 que figura *infra*, elaborado por la OACI, muestra el patrón de la estructura de la propiedad de los aeropuertos en varias regiones. En particular, pone de relieve que la modalidad organizativa más común en los 82 Estados que han respondido al cuestionario (que abarca a 303 aeropuertos) siguen siendo los aeropuertos autónomos propiedad del Gobierno. La segunda forma más extendida es la propiedad por parte de las direcciones de aviación civil (22 Estados), seguida por otras dependencias gubernamentales (11 Estados), y empresas privadas que operan con arreglo a un acuerdo de concesión o arrendamiento (9 Estados). La modalidad menos común es la administración aero-

portuaria propiedad privada (7 Estados).[25] Sin embargo, el estudio indicó también que, en el futuro, se espera que las modalidades organizativas que más crezcan sean las empresas privadas que explotan el aeropuerto con arreglo a un acuerdo de concesión o arrendamiento, así como las administraciones aeroportuarias de propiedad privada.

93. Comparado con el Estudio de 1991 (documento 9579) realizado por la OACI, el número de Estados en los cuales los aeropuertos se organizan como autoridades autónomas de propiedad gubernamental ha aumentado considerablemente, al igual que el número de Estados donde los aeropuertos son administrados por entidades de propiedad privada.

94. En cuanto a la estructura de propiedad de los aeropuertos, 57 Estados notificaron su situación actual y 32, sus planes para el futuro. Del Estudio se desprende que 21 grandes aeropuertos del mundo (en siete Estados ubicados en Europa y Asia/Pacífico) son en la actualidad propiedad de administraciones privadas, bien por completo (11 aeropuertos), bien parcialmente (tres aeropuertos en los cuales las empresas privadas tienen una participación mayoritaria y siete en los cuales su participación es minoritaria). La gran mayoría de los aeropuertos sigue siendo propiedad del Gobierno o pública, totalmente o a través de una participación mayoritaria. La OACI considera que «parecería que la participación privada en la propiedad aumentaría principalmente en Europa, aunque también se están considerando planes a este efecto en el Caribe, Centroamérica y Sudamérica y la región Asia/Pacífico» (ANSConf W/18).

95. La encuesta de la OACI de 1999 tenía también por objeto establecer cuáles son las principales áreas o servicios aeroportuarios de propiedad del sector privado nacional o extranjero o explotados por él. El cuadro 23 muestra el número de Estados, en cada región, en los cuales los servicios pertinentes son propiedad privada o están explotados por el sector privado.

25 El número total de Estados citados supera 82, debido a las diferentes respuestas dadas para distintos aeropuertos de un mismo Estado.

CUADRO 22
Propiedad y explotación de aeropuertos - 1999

Región	Administración autónoma propiedad del Gobierno	Dirección de Aviación Civil	Ministerio u otra dependencia del Gobierno	Autoridades regionales o municipales	Acuerdo de concesión o arrendamiento	Administración aeroportuaria propiedad privada	Otras
Asia/Pacífico (14 Estados)							
Actual	10	5	3	2	1	3	2
Prevista	3	2	1	0	2	3	3
Oriente Medio (8 Estados)							
Actual	2	5	1	0	0	0	0
Prevista	3	0	1	0	0	0	0
África (20 Estados)							
Actual	13	5	3	0	2	1	2
Prevista	3	0	0	0	2	1	0
Europa (30 Estados)							
Actual	19	5	8	7	3	3	2
Prevista	5	1	5	3	9	6	2
América del Norte (2 Estados)							
Actual	0	0	0	1	1	0	0
Prevista	0	0	0	1	0	0	0
Caribe/Centroamérica/Sudamérica (8 Estados)							
Actual	3	2	2	1	2	0	0
Prevista	1	1	0	0	3	1	0
Total (82 Estados)							
Actual	47	22	17	11	9	7	6
Prevista	15	4	7	4	16	11	5

Fuente: OACI, ANS Conf WP/18.

CUADRO 23
Áreas o servicios fundamentales propiedad del sector privado o explotados por él - 1999

Región	Terminal de pasajeros	Terminal de carga	Servicios de escala	Control del tránsito aéreo	Servicios de seguridad	Otros
Asia/Pacífico (14 Estados)						
Nacional	8	11	8	8	11	1
Extranjera		1				
Mixta	2	2	4			
Oriente Medio (8 Estados)						
Nacional	4	6	7	3	3	1
Extranjera						
Mixta						
África (20 Estados)						
Nacional	7	9	10	5	6	2
Extranjera		1				1
Mixta	1	3	3	2	1	
Europa (30 Estados)						
Nacional	13	13	10	11	11	2
Extranjera			1			
Mixta		6	12	1	2	2
América del Norte (2 Estados)						
Nacional	1	1	2	1	1	
Extranjera						
Mixta						
Caribe/Centroamérica/Sudamérica (8 Estados)						
Nacional	3	3	5	3	3	1
Extranjera	1	1	1		1	
Mixta	1	1	1		1	
Total (82 Estados)						
Nacional	36	43	42	31	35	7
Extranjera	1	4	2		1	1

Fuente: OACI.

96. Este cuadro 23 muestra que, aunque el número de administraciones aeroportuarias privadas sigue siendo bajo, el sector privado participa considerablemente en la propiedad y/o explotación de los servicios de escala (64 Estados) y de las terminales de carga (59 Estados). Este patrón de distribución también se aplica a grandes rasgos a nivel regional. La participación privada ha adquirido progresivamente importancia en la propiedad/explotación de las terminales de pasajeros (41 Estados) y los servicios de seguridad (40 Estados). Cuando el sector privado participa, se trata fundamentalmente de empresas nacionales, aunque, en el caso de los servicios de escala y las terminales de carga, participan también empresas mixtas nacionales y extranjeras, principalmente en Europa. La participación de empresas completamente extranjeras fue rara o inexistente.

97. En Europa, la privatización se expande rápidamente. La mayoría de los grandes grupos aeroportuarios, con la excepción destacada de Aéroports de Paris, han sido privatizados parcial o totalmente, o se ha fijado la fecha de su privatización. En los Estados Unidos, casi todos los aeropuertos siguen siendo propiedad pública, generalmente de los municipios o condados, aunque la contratación con terceros y los contratos de gestión están generalizados. La Administración Federal de la Aviación puso en marcha en 1996[26] un programa piloto de privatización de aeropuertos que afectaba a cinco aeropuertos. Sólo uno de ellos, el Stewart Airport, junto a Nueva York, ha ultimado todos los pasos del procedimiento y está a punto de ser

26 «*Federal Aviation Authorization Act 1996*», sección 149. Para los procedimientos de solicitud, véase el documento Nº 28895 del Departamento de Transporte, de 9 de septiembre de 1997.

cedido en arrendamiento durante 99 años al operador británico National Express, en asociación con empresas locales (el promotor inmobiliario First Columbia). La posición más reciente del Gobierno estadounidense sobre la privatización de los aeropuertos se recoge en el documento de trabajo ANSConf WP/41, de 14 de marzo de 2000, «Privatización de los aeropuertos», presentado por dicho país. Cabe destacar que en los Estados Unidos numerosos proveedores de servicios aeroportuarios exportan sus conocimientos especializados en materia de gestión (anexo II).

98. Por último, el Japón parece haber quedado al margen de esta tendencia, como se aprecia en el citado anexo.

(ii) Aspectos del desarrollo de la comercialización de los servicios aeroportuarios

99. Según el Banco Mundial[27], durante el decenio de 1990, los patrocinadores privados han participado en proyectos en 29 aeropuertos de 23 países en desarrollo y en transición, con unas inversiones globales de 5.400 millones de dólares EE.UU. Esta participación privada en el sector de los aeropuertos se encuentra todavía en sus primeros compases y ha atraído menos inversiones que los proyectos patrocinados por el sector privado en otros segmentos del transporte. Con todo, pueden señalarse unas características iniciales:

- los contratos de explotación y administración con importantes inversiones de capital han constituido el vehículo principal de la participación privada;
- los proyectos relacionados tanto con las terminales como con las pistas de despegue han sido más comunes que los dirigidos a instalaciones aisladas;
- la transferencia de las redes aeroportuarias a patrocinadores privados se ha convertido en una alternativa común a la concesión de aeropuertos aislados o de instalaciones independientes; y
- América Latina y el Caribe se han situado a la cabeza de las regiones en desarrollo en cuanto a la participación privada en el sector aeroportuario.

100. La privatización directa de los aeropuertos a menudo se topa con una resistencia política, ya que los activos de los aeropuertos tienden a considerarse estratégicos para la seguridad nacional. Así, los contratos de explotación y administración que conllevan grandes gastos en capital han constituido la modalidad más habitual de involucrar al sector privado, cuya participación representa en torno al 70 por ciento de las inversiones en proyectos aeroportuarios, como muestra el cuadro 24 *infra*.

101. Los contratos de explotación y administración que no llevaban aparejadas importantes inversiones en capital han sido poco frecuentes. Su escasez puede deberse a que el Gobierno está interesado en la participación del sector privado principalmente como un medio de generar fondos destinados a la infraestructura, en lugar de constituir un enfoque preferente sobre la administración.

27 Documento del Banco Mundial, «Política pública para el sector privado», Nº 202, noviembre de 1999, «Participación privada en el sector aeroportuario, tendencias recientes».

CUADRO 24

Inversiones totales en proyectos aeroportuarios con participación privada en países en desarrollo, por tipo de proyecto, 1990-98

Tipo	Inversión total (1998, millones de $EE.UU.)	Cuota de la inversión total en el sector (%)
Traspaso al sector privado	1.102,5	20,3
Totalmente nuevo	540,4	9,9
Explotación y administración con importantes gastos en capital	3.801,9	69,8
Explotación y administración	0,0	0,0
Total	**5.444,8**	**100,0**

Fuente: Base de datos sobre proyectos de la PPI (División de Planificación, Políticas e Información de la OSP).

CUADRO 25

Inversiones totales en proyectos aeroportuarios con participación privada en países en desarrollo, por segmento, 1990-98

Segmento	Inversión total (1998, millones de $EE.UU.)	Cuota de la inversión total en el sector (%)
Terminales y pistas	3.997,3	73,4
Sólo terminales	995,2	18,3
Sólo pistas	452,3	8,3
Total	**5.444,8**	**100,0**

Fuente: Base de datos sobre proyectos de la PPI.

102. La mayoría de los proyectos se referían a instalaciones de terminales y pistas o exclusivamente de terminales, como muestra el cuadro 25 que figura *supra*. Los proyectos que se refieren a terminales atraen a los patrocinadores privados porque ofrecen ingresos «no aeronáuticos» potencialmente cuantiosos.

103. Con la excepción de los proyectos ejecutados en África a principios del decenio de 1990, todos los proyectos aeroportuarios que comportaban terminales concedieron a los patrocinadores privados el derecho a generar ingresos mediante la venta de concesiones para actividades comerciales (como restaurantes, aparcamientos y tiendas en franquicia arancelaria). En promedio, estos proyectos obtienen aproximadamente la mitad de sus ingresos de los servicios no aeronáuticos.

104. La concesión de sistemas aeroportuarios a operadores privados aislados se ha hecho más común durante los últimos años. De los 89 aeropuertos que tienen participación privada, 55 se concedieron en cuatro países como proyectos de sistemas, representando aproximadamente dos quintas partes de la inversión en proyectos de participación del sector privado en aeropuertos. En un futuro próximo se esperan otros proyectos de este tipo, particularmente en América Latina y el Caribe. La República Dominicana y México transfirieron secciones de sus redes aeroportuarias a patrocinadores privados en 1999, y se espera que Guatemala y Honduras hagan lo mismo en los años venideros.

105. En el Camerún, los patrocinadores privados se comprometieron a financiar los aeropuertos rentables y las instalaciones auxiliares que cuentan con un tráfico demasiado reducido para cubrir los costos, pero resultan esenciales para llegar a zonas inaccesibles mediante otros medios de transporte. En cambio, en las redes argentina y boliviana, sólo los aeropuertos financieramente viables se han concedido a patrocinadores privados; los aeropuertos no rentables se han financiado mediante derechos de concesión procedentes de los que sí lo eran.

106. El desglose geográfico de estas inversiones se muestra en el siguiente cuadro 26.

CUADRO 26

Inversiones totales en proyectos aeroportuarios con participación privada en países en desarrollo, por región, 1990-98

Región	Inversiones totales (1998) (millones de $EE.UU.)	Cuota de la inversión total en el sector (%)
Asia Oriental y el Pacífico	1.243,1	22,8
Europa y Asia Central	1.153,6	21,2
América Latina y el Caribe	2.450,3	45,0
Oriente Medio y África del Norte	197,7	3,6
Asia Meridional	137,6	2,5
África Subsahariana	262,5	4,8
Total	**5.444,8**	**100,0**

Fuente: Base de datos sobre proyectos de la PPI.

107. La participación privada en los aeropuertos se ha concentrado en tres regiones: América Latina y el Caribe; Asia Oriental y el Pacífico; y Europa y Asia Central. América Latina ha tenido las inversiones más elevadas. Dentro de América Latina, ha dominado Argentina, pues la transferencia de su sistema aeroportuario a patrocinadores privados en 1998 representó cuatro quintas partes de los compromisos de inversión en la región. El sector privado también ha participado en esta esfera en Bolivia, Chile, Colombia, el Perú, el Uruguay y Venezuela. La experiencia latinoamericana con la participación privada en otros sectores infraestructurales, así como el marco normativo y la pericia en cuanto a aplicación a que dio origen, han facilitado la participación privada en proyectos aeroportuarios.

108. Los proyectos privados sobre aeropuertos en los países de Asia Oriental -China, Camboya y Tailandia- han atraído aproximadamente una cuarta parte de las inversiones realizadas en el sector. En Europa y Asia Central, la inversión en proyectos privados sobre aeropuertos se ha concentrado en la República Checa, Hungría y Turquía.

109. A modo de conclusión, en lo que se refiere a los aspectos de desarrollo de la propiedad de los aeropuertos, el Banco Mundial considera que, aunque la provisión pública de instalaciones y servicios aeroportuarios sigue predominando, existen buenas perspectivas de crecimiento de la participación privada en los aeropuertos. Es de esperar que la expansión ininterrumpida del transporte aéreo, combinada con la seguridad en los ingresos y la escasa competencia en el sector, sigan atrayendo la participación privada en proyectos sobre aeropuertos. Varios países, en particular en América Latina, han anunciado planes de realización de proyectos en un futuro próximo.

(iii) Creciente importancia de las actividades de los proveedores de servicios comerciales en los aeropuertos

110. La OACI señala que «los signos de globalización en la gestión de aeropuertos se hacen evidentes, con la propiedad y explotación transnacionales cada día más generalizadas, a medida que un número creciente de Estados busca pasar en sus aeropuertos de la gestión y control gubernamentales directos a las administraciones autónomas o las empresas privadas. Con el número cada día mayor de aeropuertos y las perspectivas aumentadas de rentabilidad, en la industria privada crece el interés y se intensifica la competencia por desempeñar el papel principal en las operaciones aeroportuarias a nivel mundial. Como consecuencia, las principales compañías de gestión de aeropuertos, que en su mayoría están asociadas con aeropuertos importantes en regiones desarrolladas, postulan para obtener, y en muchos casos lo logran, contratos de gestión de aeropuertos o grupos de aeropuertos en los Estados de otras regiones».

111. El anexo II, reproducido más adelante y cortesía del consultor «Momberger Airport Information»[28], contiene probablemente la información más exhaustiva y actualizada sobre los contratos de gestión y explotación de aeropuertos disponible. Recoge la mayoría, por no decir todas, las operaciones que se han producido en el sector entre 1993 y mayo de 2000. Permite un examen tanto desde el punto de vista de los proveedores de servicios aeroportuarios (primera columna), como desde el de los países que recurren a dichos proveedores (segunda columna). Sin embargo, algunas operaciones de envergadura e inminentes cuyo proveedor aún no se ha escogido no figuran en el anexo. Se trata, por ejemplo, de la privatización parcial del nuevo aeropuerto de Kuala Lumpur y el proyecto del Gobierno indio de arrendar a largo plazo las terminales de los cuatro aeropuertos principales del país: Delhi, Bombay, Madras y Calcuta.

112. Del anexo se desprende claramente que los proveedores de servicios aeroportuarios son sumamente variados. Puede tratarse de operadores aeroportuarios, pero también de grupos de inversiones inmobiliarias, empresas de construcción, compañías de servicios financieros, líneas aéreas o empresas *ad hoc*.

113. En cuanto a la explotación, caben muchas variaciones, pero todas comparten ciertas características comunes: la imposición de un tope a los derechos aeronáuticos (al menos por un período definido), la obligación insoslayable para el proveedor de realizar inversiones elevadas y, naturalmente, un derecho de concesión.

(d) Repercusión creciente de la política de competencia en el sistema de redes «radiales» y en las alianzas

114. La adjudicación de turnos se ha convertido en uno de los parámetros principales a través de los cuales las autoridades de competencia promulgan sus decisiones sobre las alianzas entre líneas aéreas y el abuso de las posiciones dominantes, y se abordará en una futura sección del presente documento. Sin embargo, la cuestión de la adjudicación de las terminales al transportista nacional y a sus aliados a expensas de otras alianzas está adquiriendo progresivamente mayor gravedad. En Europa hay grandes discrepancias al respecto.

28 http//www.momberger.com

115. Otra esfera en la cual la política de competencia tiende a intervenir cada vez más es la de la política de facturación y el abuso de la posición dominante en este contexto. Por ejemplo, en enero de 2000, el Tribunal Supremo de los Estados Unidos, en el caso «'Air Transportation Association' contra la ciudad de Los Ángeles», pronunció una sentencia contraria a las autoridades aeroportuarias de Los Ángeles basada en el abuso del poder de monopolio. En este caso, el aeropuerto había valorado sus propiedades en bienes raíces como si fueran a venderse por su valor de mercado para la construcción, en lugar de tasarlos como destinados al aterrizaje, y había impuesto los derechos a las líneas aéreas de conformidad con dicho criterio. Otro ejemplo lo constituyen las Decisiones de la Comisión Europea 99/198/CEE y 99/199/CEE, de 10 de febrero de 1999[29], que prohibieron un sistema de descuento por volumen en los aeropuertos finlandeses y portugueses, con el argumento de que constituía una ventaja de facto para los transportistas nacionales sobre los extranjeros.

(e) Repercusión creciente de las limitaciones ambientales en un contexto de congestión mundial

116. Las líneas aéreas y los diseñadores de aviones han realizado grandes esfuerzos en los últimos años para reducir las emisiones de las aeronaves y la contaminación acústica. La flota mundial es ahora un 65 por ciento más eficaz desde el punto de vista del consumo de combustible que en 1970. Se ha producido una mejora del 17 por ciento desde 1990 y se prevé una reducción suplementaria del 10 por ciento en los 10 próximos años. En términos de emisiones de gases, las nuevas tecnologías de los motores han eliminado prácticamente las emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos en los nuevos aviones y, tras la introducción acelerada de sistemas de satélites para comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tráfico aéreo (CNS-ATM) y otras mejoras operativas, se producirán importantes reducciones en las emisiones de otros gases.

117. Se han producido idénticas mejoras en relación con la contaminación acústica. La IATA[30] y el ACI[31] calculan que se ha producido una reducción del 75 por ciento de los niveles de ruido en los 30 últimos años. Los aviones nuevos que se integran en la flota son por término medio 20 decibelios menos ruidosos que los aviones que sustituyen y su «área de ruido en tierra» es inferior al 15 por ciento de su predecesor.

118. Sin embargo, son precisos como mínimo de 15 a 20 años para que las nuevas tecnologías se traduzcan en ganancias de eficacia en todo el sistema, y el progreso sustancial realizado en la modernización de la flota ha sido contrarrestado y posiblemente anulado por el crecimiento del tráfico durante los 30 últimos años.[32] Los aviones son menos ruidosos y más limpios, pero hay muchos más vuelos. Se carece de cifras agregadas sobre el ruido, pero es obvio que la sensibilidad ante el ruido de las aeronaves se ha convertido en un grave problema político, que afecta sustancialmente al desarrollo de los aeropuertos. Por ejemplo, han sido necesarios 30 años para ultimar el proyecto del aeropuerto de Munich y más de diez años para construir la primera pista de despegue de Narita, mientras la segunda pista está siendo contestada enérgicamente. La encuesta pública sobre la nueva terminal de Heathrow ha sido la más larga de la historia administrativa británica, y los diseñadores de aeropuertos piensan ahora en un término de 20 a 30 años vista, debido a las restricciones no sólo financieras, sino también políticas y ambientales. Muchos aeropuertos de Europa o el Japón, por ejemplo, han creado normas sobre toques de queda, limitaciones de los movimientos de las aeronaves, del volumen total de ruido y derechos en concepto de ruido, con arreglo a los cuales un vuelo nocturno se valora como varios vuelos diurnos o un vuelo de un avión ruidoso se equipara a varios vuelos de un avión más silencioso. En Europa, los aeropuertos miden eficazmente el ruido de las aeronaves para aplicar estas medidas. En los Estados Unidos, estos problemas son de orden federal y la Administración Federal de la Aviación concede importantes subvenciones a los aeropuertos con objeto de que adquieran terrenos e insonoricen los edificios colindantes.

119. Estas limitaciones ambientales han contribuido, conjuntamente con otros factores (como la congestión del espacio aéreo y la multiplicación de la frecuencia de los aviones pequeños), a la congestión real de los aeropuertos en Europa, el Japón, los dos litorales de los Estados Unidos y, en menor medida, otras regiones. En Europa, por ejemplo, entre los grandes centros aeroportuarios, Roissy-Charles De Gaulle es el único que dispone de posibilidades de ampliación. Ello ha constituido un factor clave en la elección de Air France

29 Casos Nos IV/35.703 y IV/35.767, Diario Oficial, de fecha 16 de marzo de 1999, Nº 69, página 31. Están en curso de ejecución dos procedimientos similares contra España e Italia (Sentencia de la CE IP/00/874, de fecha 27 de julio de 2000).

30 Fuente: Comunicados de prensa de la IATA: «Utilización del combustible de aviación y CO2, un mensaje de las líneas aéreas del mundo» y «La aviación y el medio ambiente», mayo de 2000.

31 Fuente: Revista del ACI, «Airport World», julio de 2000.

32 Con todo, este progreso por unidad ha permitido quizás en determinados casos la sustitución de la limitación del número de movimientos de las aeronaves por la limitación del nivel agregado de ruido, lo que permite más movimientos para el mismo nivel sonoro.

como aliado de Delta o la elección por Fedex de París como centro para sus operaciones en Europa. Eso explica también las inversiones de Lufthansa en el aeropuerto de Munich, un centro secundario, o el interés de British Airways en KLM, debido al aeropuerto Schipol. Sin embargo, aunque este último aeropuerto esté sujeto a menos restricciones que el de Heathrow, sí se enfrenta a limitaciones en materia de ruido, y su futura pista de despegue podría construirse en una isla artificial, como ya ha ocurrido con el aeropuerto Kansai del Japón.

(f) Otros importantes cambios comerciales

(i) Agrupaciones y alianzas de aeropuertos

120. Otra tendencia nueva es la aparición de redes de aeropuertos, espoleada no sólo por la tendencia a la mundialización, sino también por los acuerdos de cooperación entre aeropuertos. Cabe esperar la futura conclusión de alianzas entre aeropuertos. Entre los ejemplos de dichas alianzas pueden citarse las acciones que posee Aéroport de Paris en los aeropuertos de Lieja y su asociación con el aeropuerto de carga de Chateauroux, o los vínculos existentes entre Aéroport de Montreal-Mirabel (ADM) y el aeropuerto francés de carga de Vatry, así como la intención de ADM de crear una red de 11 plataformas en todo el mundo.

121. La principal ventaja de estas alianzas reside en la reputación que el líder de las mismas se granjea ante la comunidad financiera (agencias de clasificación de valores y bancos). La existencia de sinergias operativas entre los aeropuertos aliados, que algunos defienden, es todavía un tema controvertido. Es posible que dichas sinergias sean más aparentes en la esfera de las actividades no aeronáuticas, como la gestión satisfactoria por BAA de las instalaciones minoristas en el aeropuerto de Pittsburg. La exportación de conocimientos técnicos y la creación de valor para los accionistas es también una razón para la conclusión de alianzas.

(ii) Generalización del sistema de redes radiales y aparición de centros secundarios

122. El sistema de redes radiales constituyó el gran avance comercial de los decenios de 1970 y 1980. Este fenómeno se ha difundido por todo el mundo y ha sido alentado por una serie de acontecimientos comerciales.

- Las alianzas, al conectar al menos a dos grandes centros aeroportuarios, aumentan considerablemente el número de pares de ciudades disponibles, pero imponen nuevas limitaciones a los vuelos (debido a la necesidad de un número suficiente de turnos) y a la organización aeroportuaria (debido a la necesidad de ubicar a los asociados en las mismas terminales o en terminales próximas).

- Los códigos compartidos permiten preservar rutas que no generan suficiente tráfico para mantener a dos líneas aéreas competidoras y que, a falta de dichos códigos compartidos, podrían desaparecer, pero que pueden generar importantes oportunidades comerciales para los centros aeroportuarios.

- El desarrollo de la concesión de franquicias y/o la aviación regional es similar a los códigos compartidos en que facilita el tráfico entre el centro aeroportuario y localidades con poco tráfico.

- La liberalización en los Estados Unidos en los decenios de 1970 y 1980 y, en la UE, en el de 1990, ha conducido a la multiplicación de vuelos con aviones más pequeños y una organización de puente aéreo, como ocurre entre Nueva York y Washington.

123. La generalización del sistema de redes radiales ha aumentado la proporción de pasajeros en tránsito frente a los pasajeros que viajan de un punto a otro. Este hecho ha propiciado la competencia entre aeropuertos anteriormente considerados y regulados como monopolios naturales: así, los pasajeros que vuelan de Ginebra a Kuala Lumpur pueden optar por hacer escala en Zurich, Frankfurt, París o incluso Londres. Por consiguiente, los aeropuertos han comenzado a seguir de cerca los derechos que aplican sus competidores y en ocasiones se han librado guerras de precios. Compiten también con los demás aeropuertos para atraer la presencia de líneas aéreas aliadas.

124. Todos estos hechos han contribuido a la creciente congestión de los aeropuertos y explican en parte la aparición de «centros secundarios» y aeropuertos de bajo precio. Los centros secundarios son centros relativamente próximos a los centros principales y a los cuales las líneas aéreas importantes canalizan parte de su tráfico, principalmente el tráfico en tránsito, o se utilizan para abastecer un mercado regional. Manchester (17,7 millones de pasajeros), Munich (21,2 millones), Lyon (5,5 millones), Marsella (6 millones), Niza (8,6 millones) y Basilea (3,6 millones) son ejemplos de estos centros secundarios.

(iii) Aparición de aeropuertos de bajo precio

125. Otra interesante tendencia comercial nueva es la aparición de «aeropuertos de bajo precio», que a menudo hospedan a transportistas de costo reducido como Beauvais en el caso de Ryanair. Puede tratarse de aeropuertos situados en barrios céntricos o de pequeños aeropuertos regionales. Pueden citarse los ejemplos de Stansted y Luton, en el Reino Unido, Shannon en Irlanda, Torp en Noruega, Charleroi en Bélgica y Scanda en Suecia.

CUADRO 27
Proceso simplificado para el viaje de pasajeros

Reserva • El pasajero realizará su reserva ante la línea aérea utilizando una tarjeta de viaje inteligente y personal a través de su ordenador, dando información personal que podrá emplearse para los controles iniciales, como la exigencia de un visado. • La tarjeta contendrá también una zona reservada para opciones en cuanto a preferencias de servicio, programas para viajeros frecuentes e información sobre vuelos. La selección de asiento, del lugar de registro y del itinerario podrá realizarse a través de la pantalla. • El pago se realizará mediante una tarjeta de crédito o una transferencia bancaria directa.
Terminal de registro • El pasajero introducirá la tarjeta inteligente de viaje en un lector en el aeropuerto y escribirá el número de vuelo en una pantalla interactiva. Un examen biométrico permitirá cotejar la identidad del pasajero con la que figura en la tarjeta de viaje. • Confirmación del acceso al registro de reservas y de los datos de embarque (asiento, puerta, etc.). • El sistema imprimirá una tarjeta de embarque/comprobante de equipaje y el pasajero pasará el control de seguridad para entrar en la zona de salidas.
Inspección de equipaje • El equipaje se coloca en un dispositivo automático que registra el número de piezas, su peso y emite una etiqueta que contiene una plaqueta de silicio con radiofrecuencia utilizada para el seguimiento del equipaje hasta su destino. • El sistema evaluará el posible exceso de equipaje, que se pagará automáticamente mediante una tarjeta de crédito. • El equipaje podrá registrarse antes de dirigirse al aeropuerto en una instalación alquilada y segura de registro de equipajes. También se utilizará la tarjeta inteligente de viaje, que permitirá cotejar el número de vuelo y el nombre con los de la reserva.
Control de salidas • El control de la identidad del pasajero puede integrarse en un control único y los datos, transferirse automáticamente al sistema de control por las autoridades de las salidas, para su comprobación. • En caso de que sea precisa más información, el pasajero será encaminado a una zona aislada para un examen más detenido. Pero este procedimiento constituirá la excepción, y no la norma. • El servicio de registro también enviará los datos sobre el pasajero y el vuelo a las autoridades de control en el lugar de destino. El pasajero podrá tener que responder a una serie de preguntas sencillas que aparecerán en la pantalla.
Compras en el aeropuerto • Los pasajeros que deseen realizar compras deberán registrarse en los mostradores ordinarios al menos 45 minutos antes de la salida, mientras que los pasajeros que viajen por vía rápida deberán hacerlo en mostradores especiales 30 minutos o incluso menos antes de la salida, aunque quizás deban pagar una prima por este servicio.
Embarque en el avión • El pasajero entrará en la sala de espera o embarcará insertando su tarjeta inteligente de viaje y sometiéndose a un examen biométrico. • Simultáneamente, este procedimiento confirmará al sistema de registro de equipajes que el pasajero se encuentra en el extranjero y que el equipaje registrado está autorizado a viajar.
Llegada al lugar de destino • El pasajero recoge su equipaje en la sala de equipajes y atraviesa una puerta electrónica de salida que, a menos que exista algún problema de seguridad o de otro tipo, constituirá la única barrera para la salida del aeropuerto. • Una vez más, la tarjeta inteligente y un examen biométrico se utilizarán para confirmar su identidad, mientras la etiqueta con la plaqueta de silicio con radiofrecuencia servirá para verificar que se ha recogido el equipaje correcto. • A menos que las autoridades de control deseen entrevistar al pasajero, la pantalla le dirá que siga adelante y la puerta se abrirá para darle paso a la sala de llegada. • En caso de que el pasajero desee efectuar una declaración aduanera o algo similar, lo podrá solicitar a través de la pantalla interactiva. • La pantalla interactiva podrá emplearse asimismo para ofrecer información suplementaria, como disposiciones en materia de transporte en tierra y datos sobre reuniones.

Fuente: IATA, citada por Airline Business International, agosto de 2000.

(iv) Nuevas limitaciones y oportunidades en el diseño de aeropuertos

126. Los aeropuertos se están preparando para la llegada al mercado de aviones de gran tamaño como el A3XX o la versión ampliada del Boeing 747. La OACI ha creado una «norma del código F» para una dimensión máxima de 80 metros de longitud y envergadura. Aunque los fabricantes han tratado en lo posible de reducir al mínimo las nuevas inversiones de los aeropuertos, hacer frente con eficacia a la llegada de grupos más numerosos de pasajeros a menudo supone importantes inversiones en instalaciones de terminales. También implica llegar a nuevos acuerdos administrativos con los servicios aduaneros y de inmigración, por ejemplo. Un estudio del ACI considera que la reforma de una instalación con ese fin cuesta entre 100 y 600 millones de dólares EE.UU.

127. Los procedimientos automatizados de registro no se han generalizado plenamente o no son completamente efectivos, pero se están realizando varios experimentos con «tarjetas inteligentes» y «etiquetas inteligentes» para el equipaje, así como con otros sistemas electrónicos. La IATA comenzó a trabajar en febrero de 2000 en normas industriales por conducto de su «Grupo de Interés para la Simplificación del Viaje del Pasajero». El esquema elaborado por dicho Grupo y presentado en el cuadro 27 que figura *supra* da una idea de la probable evolución futura en la automatización del despacho de pasajeros y equipajes.

128. Por último, la OACI acaba de comenzar a trabajar en la creación de un marco de seguridad mundial para los aeropuertos, que constará de normas en materia de seguridad y diseño. Todavía no se dispone de datos al respecto.

B. UN SISTEMA INTERNACIONAL DE FACTURACIÓN SOMETIDO A TENSIONES CRECIENTES

129. En la presente sección se describirá el sistema de facturación acordado internacionalmente y las tensiones que ha sufrido durante los últimos años. El sistema de facturación constituye una característica esencial de las condiciones operativas de las líneas aéreas, pues determina cómo se fijan y perciben los derechos de aterrizaje. El cuadro 28 *infra* muestra los derechos percibidos en el período 1993-1998.

130. La información procederá esencialmente de los siguientes documentos de la OACI: 9582, «Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos» (1991); 9082/5, «Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y por servicios de navegación aérea» (1997); y los documentos ANS/Conf pertinentes.

1. El sistema de facturación acordado a escala internacional

131. Los principios de facturación de la OACI están contenidos en dos documentos. El primero es el artículo 15 de Convenio de Chicago, que es jurídicamente vinculante para sus miembros y, por lo tanto, está supeditado al sistema de solución de diferencias de la OACI, raramente utilizado. El segundo lo constituyen las Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y por servicios de navegación aérea, no vinculantes pero muy detalladas, cuya quinta y última edición data de 1997 y está a punto de ser revisada a raíz de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, o «Conferencia ANS/Conf».

(a) Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

132. La política básica establecida por la OACI en la esfera de los aeropuertos (e instalaciones para la navegación aérea) se expresa de la siguiente manera en el artículo 15 del Convenio de Chicago:

> «Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso,

CUADRO 28
Derechos de aterrizaje y conexos, 1993-1998

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Cuantía (millones de $EE.UU.)	9.260	10.480	11.440	11.600	11.210	11.000
Proporción de derechos de explotación (%)	4,1	4,4	4,5	4,3	4,1	3,9

por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorología, que se provean, para uso público, para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

i) respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;

ii) respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados.»

En otras palabras, la OACI establece los dos principios básicos siguientes, muy similares a los del GATT sobre tránsito y a los del AGCS sobre el acceso a las instalaciones portuarias o las redes de telecomunicaciones y la utilización de las mismas.

- Se aplicarán condiciones uniformes al uso de los aeropuertos e instalaciones para la navegación aérea de un Estado contratante a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes; (NMF)

- Los derechos impuestos por un Estado contratante por el uso de tales aeropuertos o instalaciones para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante no deberán ser superiores a los que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares (trato nacional para los transportistas extranjeros dedicados a servicios aéreos internacionales con respecto a los transportistas nacionales dedicados a esos mismos servicios). Un principio idéntico de trato nacional se aplica a las aeronaves no dedicadas a un tráfico internacional regular.

133. El artículo 15 contempla también otras dos cuestiones. La primera es que los Estados deberán publicar sus derechos por el uso de aeropuertos (y de instalaciones para la navegación aérea) y comunicarlos a la OACI, obligaciones análogas a las disposiciones del párrafo 1 del artículo III y el párrafo 4 del artículo II del AGCS, el párrafo 4 del Anexo sobre telecomunicaciones y el punto 2.3 del documento de referencia sobre telecomunicaciones. Esta información la recoge y publica cada año la OACI en su *Manual de tarifas de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (documento 7100).

134. El artículo 15 establece asimismo que la OACI, previa reclamación de un Estado contratante interesado, examinará los derechos impuestos y formulará recomendaciones al respecto al Estado o Estados interesados. Debe observarse que el artículo 15 se refiere específicamente a una reclamación presentada por un Estado contratante interesado, y no por un operador aeronáutico. Sin embargo, como afirma la propia OACI, «el mecanismo contenido en el artículo 15 no se ha utilizado jamás; el motivo quizás resida en la falta de conocimiento sobre su existencia».[33] En otro documento, la OACI añade incluso que «este mecanismo preferiblemente debería seguir siendo preventivo».[34]

135. A nivel multilateral, la observancia del artículo 15 debería ser garantizada por el sistema de solución de diferencias de la OACI contenido en los artículos 84 a 88 del Convenio de Chicago, pero éste sólo se ha utilizado en 4 ocasiones desde 1944, y nunca en casos relacionados con el artículo 15.

136. Por último, a nivel bilateral, la mayoría de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos constan de una cláusula relacionada con los derechos impuestos al usuario que refleja los principios básicos del artículo 15. Sin embargo, el mecanismo de solución de diferencias sobre servicios aéreos bilaterales se usa también raramente en el contexto de los derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea, probablemente porque presupone una reclamación de un Estado contratante y no de los usuarios

33 ANSConf WP/12, «Consulta previa y tramitación de reclamaciones», párrafo 4.6.

34 ANSConf WP/9, «La reglamentación económica», párrafo 4.4.

y proveedores concernidos y, por lo tanto, puede ser oneroso y largo.[35]

137. En la práctica, sin embargo, de acuerdo con las líneas aéreas, las disposiciones del artículo 15 son vulneradas con frecuencia por los Estados.[36] Entre los ejemplos cabe citar la no publicación de los derechos, junto con la aplicación de un descuento o la exención de los derechos al transportista nacional, mientras las líneas aéreas extranjeras pagan una tarifa arbitraria. También puede mencionarse la concesión de descuentos encubiertos o primas a las líneas aéreas nacionales. Una práctica más refinada consiste en conceder descuentos por volumen, que dan una ventaja de facto a las líneas aéreas nacionales, ya que necesariamente llevan a cabo más vuelos desde y hacia el centro aeroportuario. La aplicación de recargos en horas punta, que tiene un efecto discriminatorio de facto con respecto al trato nacional, constituye otro ejemplo. Esta práctica fue condenada por un tribunal de arbitraje en 1989, en función del artículo 15 del Convenio de Chicago y el Acuerdo de Bermudas II, en un caso que oponía al Reino Unido y los Estados Unidos sobre los recargos en horas punta en Heathrow.

138. Así pues, existen varios problemas a la hora de garantizar la observancia de las obligaciones en materia de trato NMF, trato nacional, publicación, notificación y consulta contenidas en el artículo 15 del Convenio de Chicago. Esto es aún más evidente en relación con los detallados principios de facturación que figuran en las Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y por servicios de navegación aérea, ya que no son vinculantes.

(b) Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos (documento 9082)

139. El anexo II a las Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos ofrece directrices políticas nuevas y más detalladas sobre dichos derechos. Las declaraciones del Consejo son objeto de examen periódico por dicho organismo después de las grandes conferencias sobre economía aeroportuaria, que publica las enmiendas cuando es preciso. Sin embargo, la filosofía y los principios básicos expresados en estas declaraciones han seguido inalteradas con el paso de los años.

140. Desde el punto de vista de la OMC, merece la pena indicar que la prevención de la discriminación entre líneas aéreas no es el único objetivo de las declaraciones, que de hecho se centran en buena medida en la creación de un equilibrio económico muy ajustado y detallado entre líneas aéreas y aeropuertos. En esencia, están más próximas al Anexo sobre telecomunicaciones y al documento de referencia que a las disposiciones del AGCS sobre «acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas».

141. Como lo expresa la OACI, «las declaraciones del Consejo difieren del Convenio en lo que atañe a su condición jurídica, debido a que un Estado contratante de la OACI no está obligado a adherirse a las disposiciones y recomendaciones de esas declaraciones. Sin embargo, debido al amplio apoyo otorgado a esos criterios en las conferencias mundiales y su valor práctico en la tarea de evitar la discriminación y posibles conflictos, parece existir una obligación moral aceptada y una práctica general en los Estados en el sentido de garantizar que sus prácticas de recuperación de costos para los aeropuertos y los servicios de navegación aérea se adhieran a los criterios y la doctrina definida en las declaraciones del Consejo. Esta parece ser la práctica general entre los Estados contratantes de la OACI».

142. La única mención de un intento de ir más allá de la obligación moral mencionada por la OACI y hacer que estos principios sean vinculantes jurídicamente figura en una propuesta de Directiva de 1997 adoptada por la Comisión Europea pero aún pendiente de aprobación por el Consejo de Ministros.[37] Los operadores de aeropuertos son favorables a esta transposición a la legislación de obligado cumplimiento de la UE, ya que este documento está más «orientado a los aeropuertos» que la declaración de la OACI y contempla la posibilidad de prefinanciar la inversión, aplicar recargos en horas punta y conceder subvenciones cruzadas a los aeropuertos mediante la constitución de redes. Las líneas aéreas, por idénticos motivos, no son partidarias de dicha transposición. Sea como fuere, el texto del proyecto de Directiva, en su versión actual, quizás deba volver a ser redactado en vista de la nueva versión del documento 9082, después de la labor realizada por la Conferencia ANSConf. No se espera que esta versión sea definitiva hasta la próxima Asamblea General de la OACI, en otoño de 2001.

35 Véase ANSConf WP/12, «Consulta previa y tramitación de reclamaciones», párrafos 4.5 y 4.6.

36 Por ejemplo, el Director General de la IATA indicó en su discurso en el reciente seminario de preparación de la ANSConf de la OACI (Montreal, 20 de junio de 2000) que «sabemos también que un acuerdo sobre los principios o incluso sobre su aplicación es una cosa, pero otra muy distinta es que los Estados apliquen las políticas convenidas: algunos Estados tienen antecedentes muy negativos en relación con el artículo 15 del Convenio de Chicago …».

37 Com(97) 154 final, DOCE, C 257, 22.8.1997, p. 2.

143. Los principios contenidos en las declaraciones del Consejo se refieren a asuntos como la base de cálculo de los costos de los derechos aeroportuarios, los sistemas de facturación, los derechos por servicios prestados a los pasajeros, los derechos en concepto de seguridad y relativos al ruido, la consulta con los usuarios en materia de derechos y planificación de aeropuertos y la generación de ingresos a partir de concesiones y alquileres de locales.

144. Entre los principios básicos que figuran en las declaraciones del Consejo, se considera conveniente:

- cuando un aeropuerto se utilice para servicios internacionales, que los usuarios sufraguen su correspondiente parte completa y justa de los costos de utilización del aeropuerto; y

- asimismo que, en la determinación de la base para el cálculo de los costos de los derechos aeroportuarios, los costos compartidos sean los costos completos para la comunidad, incluyendo la depreciación y los intereses, de la utilización del aeropuerto y sus servicios auxiliares, y se contabilicen todos los ingresos, aeronáuticos y no aeronáuticos, generados por la explotación del aeropuerto (documento 9082, párrafos 11 y 12 i)).

145. Las declaraciones del Consejo (documento 9082, párrafos 20 y 21) alientan también activamente el pleno desarrollo de los ingresos procedentes de actividades no aeronáuticas en general.

146. Otros principios y recomendaciones de especial importancia, en el contexto de la base de cálculo de los costos de los derechos aeroportuarios y sistemas de facturación, son:

- los aeropuertos llevarán una contabilidad que constituirá una base satisfactoria para la determinación y asignación de los costos que deban recuperarse, y deberán ofrecer una información financiera adecuada a los usuarios (documento 9082, párrafo 11);

- la proporción de los costos asignables a las diferentes categorías de usuarios de aeropuertos deberá determinarse de una manera equitativa, de modo que ningún usuario deba sufragar costos que no le sean realmente atribuibles de acuerdo con unos principios justos (documento 9082, párrafo 12 v));

- no deberán imponerse derechos tales que disuadan de la utilización de los servicios e instalaciones necesarios para la seguridad (documento 9082, párrafo 13 ii)); y

- los derechos de aterrizaje deberán basarse en el peso máximo permisible de despegue de la aeronave (documento 9082, párrafo 14 i)).

147. Se recomienda prestar especial atención a los principios establecidos en las declaraciones del Consejo y relativos a los derechos en concepto de seguridad (documento 9082, párrafo 16) y, en particular, al principio de que cualquier derecho o transferencia de costos de seguridad deberá estar directamente relacionado con los costos de provisión de los servicios de seguridad en cuestión y que su finalidad no será recuperar más costos que los que procedan (párrafo 16 iii)).

148. Se trata de una excepción al principio general (documento 9082, párrafo 12 vii)) de que los aeropuertos pueden producir ingresos suficientes para superar por un margen razonable todos los costos directos e indirectos. (La única otra excepción a este principio general se refiere a los derechos relacionados con el ruido, cuya finalidad, igualmente, no deberá ser recuperar más costos que los sufragados para la atenuación o prevención de los problemas relacionados con el ruido en los aeropuertos que los padecen (documento 9082, párrafo 17 i)).)

149. Una función tradicional de la IATA consiste en velar por la observancia de los principios de facturación del documento 9082 y, por lo tanto, en verificar el nivel y la estructura de los derechos aeroportuarios. La IATA establece, coordina y asesora a grupos de negociación de las líneas aéreas para debatir sobre estos asuntos con las autoridades aeroportuarias o, cuando el aeropuerto no es autónomo, con las autoridades de aviación civil. La IATA puede incluso cuantificar los ahorros que estas actividades suponen para las líneas aéreas.

150. Las líneas aéreas consideran que la aplicación de los principios de facturación requiere una vigilancia constante. Debe también tenerse presente que, pese a su extensión, las Declaraciones son a menudo ambiguas y han conducido a interpretaciones discrepantes entre las líneas aéreas y los aeropuertos.

2. Un sistema sometido a tensiones

151. La privatización o comercialización de los aeropuertos ha añadido un nuevo elemento a este panorama. Por ejemplo, las líneas aéreas han entablado largas conversaciones con la empresa explotadora del sistema aeroportuario argentino acerca del riesgo de subida de los derechos y la supuesta ausencia de un presupuesto basado en los costos que justifique dicha alza.[38] (Se ha fijado un tope a los derechos aeronáuticos durante cinco años, pero no ha ocurrido lo mismo con los derechos no aeronáuticos, y las líneas aéreas consideran que los servicios no aeronáuticos prestados en situación de monopolio, como los locales para las líneas aéreas -oficinas, mostradores de registro, salas-, también deberían tener un límite máximo).

152. De una manera más general, como la región de América Latina ha constituido un campo de experimentación de la ola tendente a la comercialización, la IATA ha adoptado la iniciativa de la «Declaración de Santiago», de 28 de marzo de 2000 (véase el documento ANSConf WP/104), en la que se enumera una serie de consideraciones que los Estados deberían tener presentes en el proceso de privatización. Entre ellas figuran, entre otras cosas, la determinación de las responsabilidades que el Estado debe conservar para velar por el respeto de los derechos de los usuarios (punto 1); la aplicación de derechos y tasas justos y razonables fijados con total transparencia en relación con los costos operativos conexos y las inversiones realmente realizadas por el concesionario privado (punto 4); la conveniencia de mecanismos normativos para el control de las operaciones con arreglo a las disposiciones contractuales y la aplicación de precios justos (punto 7); y, por último (punto 8), la observancia del Convenio de Chicago (artículo 15) y la adopción de las políticas de facturación fijadas en el documento 9082 (declaraciones del Consejo).

153. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ha publicado también una recomendación en materia de privatización de aeropuertos (CLAC A13-4, véase ANS Conf WP/89) que coincide en buena medida con la Declaración de Santiago.

154. De una manera más general, la postura de la IATA, partidaria en principio de la tendencia a la comercialización, pero que exige una fuerte supervisión normativa y da muestras de una cautela extrema acerca de sus consecuencias comerciales, como la aplicación de recargos en horas punta, la prefinanciación de las inversiones y la fijación de precios al costo marginal, se ha expresado con todo detalle en varios documentos ANS Conf (WP/26, 80, 81, 82, 83, 85). Naturalmente, el Consejo Internacional de Aeropuertos, o asociación internacional de aeropuertos, tiene un punto de vista distinto acerca de estos temas (véanse los documentos ANS Conf WP/48, 50, 51, 52, 53, 54 y 55) y, en particular, ha insistido en la necesidad de abolir la «caja única» -esto es, la obligación de utilizar ingresos no aeronáuticos para reducir los costos aeronáuticos.

155. Por su parte, la OACI es consciente de la vulneración creciente de los principios de facturación. Por ejemplo, en su presentación ante la Conferencia ANSConf, indica que las características monopolistas y las limitaciones de capacidad de los aeropuertos y servicios de navegación aérea, junto con la liberalización de los servicios de transporte aéreo, han generado en determinadas circunstancias problemas relacionados con la aplicación de principios básicos de no discriminación y las prácticas equitativas de recuperación de costos.

156. El resultado del cuestionario de la OACI parece confirmar estas inquietudes, pues, entre los 75 países que han contestado, sólo 38 han confirmado que aplican la política de recuperación de costos de la Organización a la hora de fijar los derechos aeroportuarios.[39] La OACI enumera las consecuencias de este hecho: una fijación de derechos excesivos para los servicios prestados y unos derechos que no se basan debidamente en los costos; la falta de transparencia, en particular con respecto a los ingresos y los gastos; la falta de eficiencia en las operaciones aeroportuarias; la falta de suficiente coherencia en las normas de servicio; el hecho de que el aeropuerto no invierta oportunamente en nueva infraestructura para responder al incremento del tráfico; y la negativa de acceso (ANS-Conf WP/9, párrafo 3.3).

157. Al estudiar las soluciones posibles, la OACI recuerda, en primer lugar, que el Estado tiene responsabilidades con arreglo al Convenio de Chicago que no puede delegar, como ocurre con la aplicación de los principios de no discriminación del artículo 15 del citado Convenio, pero también con el artículo 28, que responsabiliza al Estado de la fijación de las normas para las instalaciones y servicios suministrados.

158. A continuación se abordarán las soluciones sugeridas en cada una de las propuestas de la OACI, el debate que se celebró en Montreal y la decisión adoptada.

38 Véase, *inter alia*, *Airline Business International*, septiembre de 1998.

39 (ANS-Conf WP/9, párrafo 2.2.2. Véase el apéndice B, página 9, para un desglose por país y región de las respuestas.)

159. La primera propuesta de la OACI consistía en insertar un párrafo en las declaraciones del Consejo donde se recomendara a los Estados que estudiaran, por su cuenta o en cooperación con otros Estados, la creación de un órgano económico regulador independiente que examinara las prácticas financieras de los aeropuertos y/o los proveedores de servicios de navegación aérea. Este órgano regulador debería tener atribuciones para intervenir cuando fuera necesario. Entre sus funciones figurarían las siguientes: evitar el cobro excesivo de derechos y otras prácticas monopólicas; asegurar la transparencia y evaluar la eficiencia en las operaciones de los proveedores; examinar las normas y la calidad de los servicios de los proveedores; y supervisar las inversiones proyectadas en relación con los pronósticos de tráfico (WP/9, párrafos 3.3 a 3.8 y 4.2).

160. El debate sobre esta propuesta condujo primero a la conclusión de que dicho órgano regulador quizás no sea necesario, puesto que la ley de competencia general se aplica ya a los proveedores. Se consideró también que el objetivo de la vigilancia reglamentaria debía ser más amplio que las prácticas financieras. Se convino en que los objetivos enumerados en el documento WP/9 podían servir, junto con otros discutidos en la Conferencia, como base para fijar un conjunto ilustrativo de principios que podría incorporarse al material de orientación de la OACI. A la vez que aprobaba esa orientación adicional, la Conferencia reconoció, sin embargo, que los Estados debían elegir sus propios regímenes y mecanismos reglamentarios según sus necesidades y circunstancias particulares. Por lo tanto, antes de establecer una autoridad independiente, los Estados podrían prestar atención a los costos de la reglamentación y a la necesidad de que sea sencilla. (WP/115, puntos 4.6.1 a 4.6.4 y recomendación 4/4.)

161. La segunda propuesta de la OACI consistía en reforzar su política en materia de consultas, haciendo hincapié en las orientaciones encaminadas a evitar las controversias más que en solucionarlas. Esto supondría incorporar en el documento 9082 una Declaración en la que se dispusiera que, cuando un Gobierno o el sector privado creen un órgano o entidad autónoma para la explotación de un aeropuerto o aeropuertos y/o servicios de navegación aérea, el Estado debería estipular como condición para la aprobación del nuevo órgano o entidad que observara todos los métodos y principios pertinentes de la OACI, particularmente los que se indican en el Convenio de Chicago, en sus anexos y en el documento 9082 (WP/12, punto 5.2.1).

162. Durante la discusión, algunos delegados consideraron que este requisito era demasiado imperioso y que debería formularse con un tono más permisivo. La Conferencia acordó que se modificara el texto para reflejar la naturaleza preceptiva de las obligaciones que los Estados conservan en virtud del Convenio de Chicago, y la naturaleza menos imperativa de las políticas y prácticas recomendadas por la OACI (WP/115 punto 4.2.1 y recomendación 4/1).

163. La tercera propuesta de la OACI consistía en la creación de un «mecanismo de recurso inicial», es decir, de una parte neutral, a nivel local, que tenga precedencia en la resolución de controversias antes de recurrir a la esfera internacional. Una función de este tipo podría incorporarse en las atribuciones del órgano de supervisión citado o en las de un órgano aparte (WP/12 puntos 3.1 y 3.2).

164. Durante la discusión, la Conferencia convino en que el concepto de un mecanismo de recurso inicial para tratar las reclamaciones debería incluirse en las declaraciones del Consejo y, como orientación, en el Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (documento 9582 de la OACI) (WP/115, punto 4.2.2 y recomendación 4/2).

165. La Conferencia respaldó también una propuesta realizada por la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), recogida en el documento WP/69, de incluir en el documento 9082 orientaciones sobre los principios de las mejores prácticas comerciales para los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, que deberían abarcar, entre otras cosas, la calidad y puntualidad de los servicios, la evaluación de las propuestas de inversión, los procesos de consulta, las prácticas de contabilidad, la concesión de subvenciones, los planes de desarrollo y el trato a los usuarios (ANSConf WP115, recomendación 4/5).

166. Podrá disponerse de un panorama general de las nuevas disciplinas cuando la OACI haya concluido de redactar el nuevo texto de la declaraciones del Consejo y se hayan aprobado. Se espera que ello ocurra en la reunión del Consejo de la OACI en primavera de 2001, o en la reunión de otoño de la Asamblea General.

167. La cuestión de hacer preceptivas a nivel mundial la Declaración 9082 nunca se ha abordado. La primera reacción de las líneas aéreas fue que podrían tolerar unas Declaraciones preceptivas si continuaban inalteradas (con inclusión de la «caja única», pero excluyendo la financiación previa y los reajustes en función de principios económicos), mientras que los aeropuertos se opusieron. Los aeropuertos ponen sus esperanzas en la redacción de un nuevo texto de las declaraciones y desean que el estudio que lograron hacer realizar sobre la «caja única» conduzca finalmente al abandono de este concepto.

168. A modo de conclusión, queda claro que el sistema de facturación de los aeropuertos se basa en principios esencialmente similares a los del AGCS, aunque sean mucho más refinados y detallados. Pese a su grado de precisión y a su capacidad de dar cuenta, mediante las nuevas redacciones periódicas, de la evolución económica y normativa, el sistema parece carecer de los necesarios mecanismos de aplicación y solución de diferencias para surtir pleno efecto. En este sentido, se encuentra en una situación similar a la de los convenios sobre propiedad intelectual de la OMPI antes de la firma del Acuerdo sobre los ADPIC, o de las normas de interconexión en el ámbito de las telecomunicaciones antes de la elaboración del documento de referencia.

ANEXO I

Contratos y operaciones de gestión de aeropuertos, 1993 -2000

Compañía	Actividades
ADC (Airport Development Corporation), Canadá	Posee una participación del 34% en la empresa encargada del proyecto de la terminal 2/B del aeropuerto Ferihegy de Budapest (Hungría)
ACSA, Sudáfrica <27> (11) 453 9354	Administra el aeropuerto de tránsito internacional Pictersburg y el aeropuerto Pilanesberg, en Sun City (Sudáfrica), además de sus nueve aeropuertos propios
ACV (Airport Consulting Vienna) y **Aeropuerto Internacional de Viena**, Austria Fax: <43> (1) 700 72 636	El aeropuerto de Viena explota Voslau/Austria y posee participaciones en Budaörs/Hungría; asociada de la empresa mixta para el contrato de construcción/explotación/transferencia de una nueva terminal internacional en el aeropuerto internacional Atatürk de Estambul (Turquía), posee una participación del 5% en TEPE Akfen-VIE Investment, Construction & Operation Inc.; está interesada en explotar aeropuertos en Alemania (v.gr. Eberswalde-Finow, junto a Berlín, y Berlin-Schönefeld), Grecia (Creta Oriental), Italia (Trieste), Sudáfrica y Argentina
ADM Capital Inc., Canadá (propiedad de ADM - Aéroports de Montréal) Fax: <l> (514) 394-7356	Miembro de un consorcio que supervisa la financiación, construcción y explotación de la nueva terminal del aeropuerto de Budapest (Hungría); ha ganado la concesión para el aeropuerto de carga Vatry, en Francia, como miembro del consorcio SEVE, formado con SNC-Lavallin, del Canadá, Via GTI, Sogarls, Pingat, lénair, y las Cámaras de Comercio e Industria de Reims/Épernay, Châlons-en-Champagne y Troyes, de Francia; posee el 23,3% de SEVE. Interesada en la gestión de aeropuertos en América Latina y Sudáfrica
ADP Management, Francia (sociedad de cartera de gestión de aeropuertos propiedad de Aéroports de Paris (59%), Groupe GTM (34%), bancos (el resto)) Fax: <33> (1) 4335 7443	ADP posee y explota 14 aeropuertos y aeródromos en la región de París; ADP Management tiene una participación del 35% en «Aéroports du Caméroun» (ADC), que administra tres aeropuertos internacionales y cuatro provinciales; el 34% de las acciones de «Aéroports de Madagascar» (ADEMA), que administra 12 aeropuertos; explota el aeropuerto de Phnom Penh, en Camboya, en calidad de socio mayoritario (60%) de CAMS, que también presta servicios de escala en el aeropuerto; es socio de SOGEAC, que explota el aeropuerto de Conakry, en Guinea, con un contrato de concesión de cinco años, y el aeropuerto de Kan Kan; ha adquirido una participación del 25% en SAB S.A., la compañía explotadora del aeropuerto de Lieja, en Bélgica, especializada en carga aérea y vuelos chárter. Junto con GTM, una filial de Suez Lyonnaise des Eaux, ha sido la colicitadora seleccionada para la adquisición del 49% de las acciones del aeropuerto internacional Sukamo-Hatta, Yakarta/Indonesia, en proceso de privatización. Administrará y explotará el aeropuerto Mersa Alam, en Egipto, cuando acabe de construirse en 2001. Interesada en aeropuertos de los Estados Unidos (Boston-Logan, terminal 1) y de América Latina (junto con el Groupe GTM), de Portugal e Italia, el aeropuerto de Sofía/Bulgaria, Shanghai-Pudong/China, y de San Petersburgo/Rusia (junto con inversores estadounidenses).
AENA, España Fax: <34> (91) 321 3001	Posee el 38% de Aeropuertos del Caribe, que administra el aeropuerto de Barranquilla, en Colombia; posee la antigua participación de Schiphol en el aeropuerto de Cartagena/Colombia; posee el 25,5% del consorcio mexicano-español que adquirió el 15% de las acciones del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), un grupo de aeropuertos del Pacífico en México, las demás asociadas son Unión Fenosa, Dragados y el «Angeles Group»; participa en la construcción de un nuevo aeropuerto en Samaná/República Dominicana; está interesada en administrar otros aeropuertos en Colombia, así como en Montevideo/Uruguay
Aeroporti di Roma SpA, Italia Fax: <39> (6) 6595 3776 (propiedad en un 54,2% de la sociedad de cartera pública IRI, a través de Cofiri y Fintecria; cotiza en la Bolsa de Milán desde 1997)	Posee y explota los aeropuertos romanos de Fiumicino y Ciampino (Italia); ha adquirido la participación de Alitalia (15%) en Aeroporto di Genova SpA (aeropuerto de Génova) y el 9% de las acciones de SACAL (aeropuerto de Lamezia Terme); ha ganado una licitación para aeropuertos de Sudáfrica y posee ahora el 20% de ACSA, con una opción de compra sobre un 10% adicional; está interesada en administrar otros aeropuertos de Italia y América Latina

Compañía	Actividades
Aer Rianta, Irlanda Fax: <353> (1) 844 5113	Posee y explota tres aeropuertos en Irlanda (Dublín, Shannon, Cork); posee una participación del 40% en el «Birmingham International Airport Ltd»/Reino Unido junto con NatWest Ventures (ARI/NWV Ltd) y el 40% de la empresa mixta Air Partners GmbH con Hochtief en el aeropuerto de Düsseldorf (Alemania); está interesada en otros aeropuertos europeos; Aer Rianta International (ARI) (Irlanda) tiene contratos de explotación y gestión de franquicias arancelarias en aeropuertos de Bahrein, Canadá/Montreal-Dorval + Mirabel, Chipre/Larnaca + Paphos, Kuwait, Líbano/Beirut, Pakistán/Karachi, Rusia/Moscú + San Petersburgo, Siria/Damasco y Ucrania/Kiev, además de contratos de consultoría
Air-India, India	Posee el 5% de las acciones de «Cochin International Airport Ltd» en India
Airis Corp., Estados Unidos Fax: <I> (404) 874-6545 (promotor por cuenta ajena)	Explota una instalación de carga de dos edificios de un valor de 100 millones de dólares EE.UU. en el aeropuerto internacional JFK de Nueva York en nombre de la «Port Authority of New York & New Jersey», una instalación de uso mixto (oficinas/carga) para LanChile en el aeropuerto internacional de Miami, y el Centro Internacional de Carga Aérea (IACC) en el aeropuerto internacional de Newark para seis grandes líneas aéreas (Estados Unidos)
Airport Group International, Inc. (AGI), Estados Unidos Fax: <I> (818) 409 7979 AGI era propiedad conjunta de Lockheed Martin (38,7%) y Soros Capital (28,4%). Entre los inversores estratégicos en AGI figuran GE Capital Services (9,4%), el DFS Group (3,5%), SunAmerica y United Infrastructure, una empresa mixta entre Bechtel y Kiewit (4,7%); TBI plc, del Reino Unido, adquirió AGI el 20 de septiembre de 1999 pagando 45,4 millones de dólares EE.UU. en efectivo y 98 millones en nuevas acciones de TBI	Administra 29 aeropuertos, incluidos el Burbank-Glendale-Pasadena Airport, CA (desde 1978), el Albany County Airport, NY; el Rickenbacher Int. Airport; Columbus/OH; el Stewart International, Newburgh/NY; la terminal internacional (sala E) en el Atlanta-Hartsfield, GA; y, con un contrato de cinco años, la terminal Trillium, en el aeropuerto internacional Pearson, Toronto/Canadá (que había sido propiedad de AGI, que lo vendió de nuevo al Gobierno a principios de 1997); el aeropuerto internacional Haikou-Mellan de Hainan/China; Perth/Australia (a través del Airstralia Development Group, en el cual AGI tiene una participación del 16%); Darwin, Alice Springs, Tennant Creek/Australia, a través del Airport Development Group (propiedad al 49% de AGI); Hobart International, Tasmania/Australia, a través de HIAPL; miembro, con una participación del 25%, de un consorcio que ha ganado una concesión de 30 años sobre el aeropuerto Luton de Londres (Reino Unido) y engloba también a Bechtel Enterprises (10%), Barclays Private Equity (32,5%), Barclays UK Infrastructure Fund (32,5%); concesión de 20 años para la gestión del aeropuerto internacional de San José en Costa Rica junto con asociadas locales; licitadora seleccionada para el nuevo aeropuerto internacional de Ciudad Real, junto a Madrid/España; interesada en otros aeropuertos latinoamericanos y europeos
Alpar AG, Suiza Fax: <4I> (31) 960 2201	Posee y explota el aeropuerto de Berna (Suiza) desde 1985
Angels Group, México (Grupo Ángeles, propiedad mexicana al 100%)	Asociada principal del consorcio que ha ganado una concesión para el paquete de aeropuertos del Pacífico de Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) en México: las demás asociadas son AENA, Unión Fenosa y Dragados
APAC (Australia Pacific Airports Consortium), Australia	Explota el aeropuerto internacional de Melbourne-Tullamarine y el de Launceston (Australia); AMP, la mayor empresa de seguros y servicios financieros de Australia, posee el 49,9% de APAC; BAA, el 25,1%; y Axiom Funds Management, el 25%
Arkia Israeli Airlines, Israel	Posee y explota la parte civil del aeropuerto de Ovda, 40 km al norte de Eilat, (Israel)
ATCO Airports Ltd, Canadá (empresa mixta a partes iguales de ATCO Frontec Corp. y Winnipeg Airport Services Corp.)	Explota el «Edmonton City Center Airport» (desde enero de 2000) y los aeropuertos de Castlegar, B.C.; North Bay, Ont.; Iqaluit; Moose Jaw, Sas.; y St. Andrews, Man., todos ellos en el Canadá; también presta servicios de seguridad en el aeropuerto internacional de Winnipeg
BAA International (propiedad al 100% de BAA plc, Reino Unido) Fax: <44> (171) 932 6699 BAA Estados Unidos, Inc. Fax: <I> (703) 708-7991 (BAA plc es una empresa privada desde 1987)	Posee y explota siete aeropuertos en el Reino Unido; administra el conjunto del sistema aeroportuario de Indianápolis/IN, el aeropuerto internacional Harrisburg/PA y el aeropuerto auxiliar Capital City/PA de los Estados Unidos (contratos de 10 años), las concesiones del aeropuerto de Pittsburgh/Estados Unidos y las terminales A y B del de Newark (contratos de 15 años); posee una participación del 65% en GESAC, la compañía aeroportuaria de Nápoles/Italia; posee el 15,1% en APAC (Australia Pacific Airports Corporation), que explota el aeropuerto internacional de Melbourne y el de Launceston/Australia con un contrato de arrendamiento de 50 años; interesada en aeropuertos indonesios, latinoamericanos y otros de Italia; ha firmado un contrato con la sociedad de cartera CIR del grupo De Benedetti, de Italia, para la adquisición y el desarrollo de aeropuertos italianos, incluido ADR (Roma), y ha entrado en una empresa mixta en China para la gestión de aeropuertos
Baden-Airpark AG, Alemania Fax: <49> (7229) 662 109 (propiedad de Schmider-Kleiser Holding, ahora en quiebra)	Posee el Baden-Airport GmbH, explota el Baden Airport Karlsruhe/Baden-Baden, (Alemania), y tiene una base aérea antiguamente canadiense en el valle superior del Rin

Compañía	Actividades
Bangkok Airways, Tailandia	Explota el aeropuerto internacional Samui (Tailandia) con un contrato de arrendamiento de 20 años
Barclays Capital, Reino Unido (departamento de inversión del Grupo Barclays)	El Barclays Group tiene una participación del 65% en el consorcio que adquirió una concesión de 30 años para explotar el aeropuerto londinense de Luton, del Luton Borough Council (Reino Unido). Barclays Private Equity posee el 32,5%, Barclays UK Infrastructure Fund, el 32,5%; otros miembros del consorcio son AGI y Bechtel Enterprises
Bechtel Enterprises & **Bechtel Civil,** Estados Unidos AGI, que gestiona el aeropuerto de San José en Costa Rica	Posee una participación minoritaria en el consorcio Londres-Luton (Reino Unido)
Bharat Petroleum, India	Posee una participación minoritaria en el Cochin International Airport Ltd en la India
Bologna Airport (SAB), Italia	Posee aproximadamente el 60% de SEAF, el operador del aeropuerto de Forli (Italia)
Bordeaux CCU Airport, Francia Fax: <33> (5) 5634 2301	Asociada de SALT (Société Aéroportuaire de Lomé-Tokoin), el operador del aeropuerto Tokoin, en Lomé, Togo
British Aerospace plc, Reino Unido Fax: <44> (1252) 383 000	Posee el aeródromo de Filton, junto a Bristol, Reino Unido
British Airways, Reino Unido	Poseía los aeropuertos de Plymouth y Newquay a través de Brymon Airways (Reino Unido); ahora vendida a Sutton Harbour Holdings
CAAS, Singapur <65> 545 6222	Posee y explota los aeropuertos de Singapur; interesada en la gestión de aeropuertos extranjeros a través de la Singapore Changi Airport Enterprise (SCAE)
Capital Airport Group, Australia	Posee y explota el aeropuerto internacional de Canberra, en Australia
Catullo SpA, Italia	Explota los aeropuertos de Verona y Brescia en el norte de Italia
Cintra, España (Concesiones Infraestructuras de Transporte, S.A.; filial del Grupo Ferrovial, S.A., con sede en Madrid) Fax: <34> (91) 555 1241	Posee el 24,5% del consorcio Tribasa, que ganó la concesión de los nueve aeropuertos del sureste de México - Aeropuertos Sureste ASUR (Cancún, Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa), las otras tres asociadas son Copenhagen Airports A/S (Dinamarca), Grupo Tribasa (contratistas mexicanos), y GTM de Francia; ha obtenido las concesiones del aeropuerto de Antofagasta/Chile y del Niagara Falls Airport/Estados Unidos
Comarco Services, Estados Unidos Fax: <I> (714) 796-1802	Administra 12 pequeños aeropuertos de carga y aviación general en los Estados Unidos
Connaught Airport Development Co. Ltd, Irlanda Fax: <353> (94) 67 994	Explota el aeropuerto internacional de Knock en Co. Mayo/Irlanda, que fue financiado y construido con fondos privados
Copenhagen Airports A/S, (a través de Copenhagen Airport Development International A/S- CADI), Dinamarca Fax: <45> (32) 313 100 (Copenhagen Airports A/S ha sido una empresa privada desde 1994)	Explota los aeropuertos Copenhagen-Kastrup y Roskilde (Dinamarca); a través de su participación del 25,5% en ITA S.A., asociada en el consorcio Tribasa que ganó el contrato de concesión de 50 años de nueve aeropuertos en la región sureste de México - Aeropuertos Sureste (ASUR); compró una participación del 33,3% en Rygge Sivile Lufthavn A/S en Noruega y tiene la intención de convertir el aeródromo militar de Rygge en un aeropuerto civil; estaba interesada en el proyecto aeroportuario de Berlín (BBI) (Alemania) y todavía lo está en aeropuertos de América Latina
Corporación Aeroportuaria, República Dominicana	Explota el aeropuerto internacional de Punta Cana (PUJ) del Este, (República Dominicana)
Diversified Asset Management Group, Estados Unidos	Poseerá y desarrollará el aeródromo de Brown, junto a San Diego, California (Estados Unidos)
Dragados y Construcciones, España Fax: <34> (91) 279 2168	Posee el 29% del consorcio mexicano-español que adquirió una participación del 15% en el paquete del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) de aeropuertos del Pacífico en México, las demás asociadas son AENA, Unión Fenosa y el Angeles Group; es miembro del consorcio que explota la terminal internacional del aeropuerto internacional Arturo Benítez de Santiago de Chile; participa en la administración del aeropuerto internacional Eldorado de Bogotá, en Colombia
Diisseldorf Airport - FDG, Alemania Düsseldorf Express Airport Fax: <49> (211) 4212205	Accionista mayoritaria (70%) del aeropuerto de Mönchengladbach, que explota con el nombre de Düsseldorf Express Airport (Alemania)
FAA, Estados Unidos	Posee el aeropuerto de Atlantic City (Estados Unidos), administrado por Johnson Controls

Compañía	Actividades
FAC – Federal Airports Corporation, Australia Fax: <6l> (2) 9667 9962	Ha explotado 21 aeropuertos australianos, todos los cuales se han vendido, excepto el de Sidney y cuatro más pequeños; ha asesorado en materia de gestión al SSR International Airport, Mauricio, a través de AMS, Airport Management Services Ltd.
FirstBus, Reino Unido	Posee el 51% del aeropuerto internacional de Bristol (Reino Unido); tiene la intención de adquirir más aeropuertos
Frankfurt Airport - FAG Airconsult, Alemania Fax: <49> (69) 690 55441	Adquirió una participación del 20% en el Flughafen Hannover GmbH, donde Nord/LB posee el 10% y el restante 70% sigue siendo propiedad a partes iguales del Estado de Baja Sajonia y la Ciudad de Hannover; adquirió el 64,9% de Flughafen Hahn GmbH, el operador del aeropuerto de carga de Hahn/Alemania y el 74,9% de la sociedad de cartera Hahn; posee una participación del 51% en la empresa de explotación del aeropuerto de Saarbrücken; posee una participación minoritaria en la empresa de servicios de carga y descarga FAL en el aeropuerto de Leipzig/Halle; ha prestado asesoramiento a la gestión del aeropuerto internacional de Sharjah desde el decenio de 1970; presta servicios de asesoramiento a la Athens International Airport S.A. en el nuevo aeropuerto ateniense (a través de FASP, Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft GmbH); contratos de servicios de carga y descarga en siete aeropuertos españoles a través de Ineuropa Handling U.T.E., en la cual FAG tiene una participación del 20%; posee una participación en Goldair Aviation Handling en Atenas/Grecia; el 10% de las acciones de African Cargo Handling Ltd de Nairobi/Kenya; el 25% de las acciones del consorcio «Philippine International Air Terminals, Co.» (PIATCO) para la construcción y explotación de la terminal 3 del aeropuerto internacional Ninoy Aquino, Manila; está interesada en la administración de otros aeropuertos de Europa y América Latina
Gautschi Group, Suiza	Posee y explota el aeropuerto St. Gallen/Altenrhein en Suiza a través de Airport Altenrhein AG
GlobeGround Berlin GmbH (antigua B.L.A.S. GmbH), Alemania en Letonia Fax: <49> (30) 3816517	Construirá, explotará y será propietaria de una terminal de carga en el aeropuerto internacional de Riga
Groupe GTM, Francia (GTM Concessions) Fax: <33> (1) 4695 7570 (filial de Suez Lyonnaise des Eaux)	Asociada de ADP Management (34%), filial de administración aeroportuaria de Aéroports de Paris. Titular de la concesión de explotación del aeropuerto de Phnom Penh en Camboya. Accionista minoritaria del consorcio Tribasa que ganó la concesión de los nueve aeropuertos del sureste de México (Cancún, Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa): las otras tres asociadas son Copenhagen Airports A/S, (Dinamarca), Grupo Tribasa (contratistas mexicanos) y Cintra de España. Junto con ADP, colicitadora seleccionada para la adquisición de un máximo del 49% de las acciones del aeropuerto internacional de Sukarno-Hatta, Yakarta/Indonesia, pendiente de privatización.
Hainan Airlines, China	Posee el 25% del aeropuerto internacional de Haikou-Mellan (China); George Soros tiene una participación del 21,2%
Hochtief AirPort GmbH, Alemania Fax: <49> (201) 824 2777	Posee el 36,1% del Athens International Airport S.A. (Grecia), operador del nuevo aeropuerto de Atenas en Spata (Grecia); ha comprado una participación del 50% en la empresa que explota el aeropuerto de Düsseldorf junto con Aer Rianta de Irlanda. Su empresa mixta, Airport Partners GmbH, es propiedad en un 60% de Hochtief y en un 40% de Aer Rianta; dirigió el consorcio licitador seleccionado para el nuevo BBI, Berlin Brandenburg International Airport (Alemania), y la administración de los tres aeropuertos actuales de Berlín, que serán sustituidos en último término por una BBI privatizada al 100%. En el consorcio, Hochtief tiene una participación del 56,4%; la sociedad de cartera Flughafen Frankfurt Main AG, del 28,6%; Bankgesellschaft Berlin, del 10%; y ABB Airport Technologies, del 5% (se prevé la celebración de una nueva licitación)
Hutchison Port Holdings, Hong Kong Propiedad conjunta y control de la gestión	Posee el Grand Bahama Airport conjuntamente con la Grand Bahama Airport Authority y controla su gestión (Bahamas)
IIU, Irlanda Fax: <353> (1) 670 0925 (International Investment & Underwriting Ltd, propiedad de Dermot Desmond)	Posee y explota el London City Airport, Reino Unido
Infrastructure Management Group & Rothschild, Estados Unidos	Administra el Allegheny County Airport, PA/Estados Unidos

Compañía	Actividades
Infratil International Ltd, Australia **Infratil NZ Ltd,** Nueva Zelandia <64> (4) 473 2388 (filiales de H.R.L. Morrison & Co., Brisbane, propiedad en un 25% de Lendlease Corp.)	A través de Infratil Australia Ltd, posee una participación del 49,5% en el Airstralia Development Group, que administra el aeropuerto de Perth, y del 51% en el Airport Development Group (ADG), que administra Alice Springs, Darwin y Tennant Creek en Australia; asociada con AGI en estos proyectos; interesada en una participación en el aeropuerto de Hamburgo/Alemania Infratil NZ poseía el 1% de las acciones de Auckland Int. Airport Ltd antes de que AIAL se volviera pública en julio de 1998, y posee una participación del 66% en Wellington Int. Airport Ltd (WIAL) (Nueva Zelandia) a través del consorcio NZ Airports, en el cual Infratil NZ tiene una participación del 40%
Inter-Consult, Tanzanía	Posee el 2% de la Kilimandjaro Airports Development Company (KADCO) (Tanzanía), que explota con una concesión de 25 años junto con Mott MacDonald, del Reino Unido (75%), y el Gobierno de Tanzanía (1%)
Inverness Air Terminal Ltd, Reino Unido (son asociadas de la compañía M.J. Gleeson Group, Canmore Partnership, Noble & Company y MPM Adams)	Ha financiado de manera privada un proyecto de reestructuración de una terminal, por un valor de 9 millones de libras esterlinas, en el aeropuerto de Inverness, en Escocia, Reino Unido, con arreglo a la Iniciativa de Financiación Privada (PFI)
Johnson Controls Worldwide Services, Inc., Departamento de Servicios de Gestión Aeroportuaria (propiedad de American Port Services), Estados Unidos Fax: <I> (201) 288-5143	Explota y desarrolla el aeropuerto de Teterboro con un contrato concluido con PANY&NJ y administra el aeropuerto internacional de Atlantic City en Nueva Jersey; el aeropuerto del condado de Westchester y el helipuerto «60th Street Metroport» en Nueva York; la organización bancaria extranjera AvCenter en el «Greater Pittsburgh International Airport»; y el «Johnson Controls AvCenter» en el Sandiford Field, Louisville/Kentucky, (Estados Unidos)
Kallax Cargo AB, Suecia	Ha adquirido la base aérea Luleå-Kallax en el norte de Suecia para convertirla en un centro de carga
Kato Investment Group, Egipto	Desarrolla el nuevo aeropuerto de El Alamein, en Egipto, con un contrato de construcción/explotación/transferencia
John Laing Investments, Reino Unido Fax: <44> (18 1) 906 5577	Accionista del Birmingham International Airport, BIA Ltd (4%), en el Reino Unido, y del consorcio del Adelaide Airport Ltd, que posee los aeropuertos de Adelaida y Parafield en Australia
London Supply, Argentina Fax: <54> (1) 111443	Posee y explota el aeropuerto de Ushuaia/Tierra del Fuego y cinco aeropuertos de la provincia de Neuquén, Argentina; miembro del Consorcio Aeropuertos Internacionales, que posee y explota la nueva terminal del aeropuerto de Punta del Este, en Uruguay; sus asociadas son Impregilo SpA/Italia, NAPA/Canadá y Carlos Ott & Associates/Argentina; construye y administra una zona en franquicia arancelaria en Puerto Iguazúl, en la frontera con el Brasil
Lufthansa Cargo, Alemania Fax: <49> (69) 6969 1185	Tiene una participación del 29% en un consorcio que construye y explota una terminal de carga en el nuevo aeropuerto internacional de Shanghai, Pudong (China)
Lyon CCI/Airport, Francia Fax: <33> (4)	Administra el aeropuerto St. Geoirs de Grenoble, además de los dos aeropuertos de Lyon: Satolas (internacional) y Bron (aviación general)
Malaysia Airports Bhd, Malasia Fax: <60> (3) 755 2379	Explota 21 aeropuertos en Malasia; posee el 40% de CAMS, que explota el aeropuerto Pochentong, de Phnom Penh, Camboya; interesada en aeropuertos de Sudáfrica
Manchester Airport plc, Reino Unido Fax: <44> (161) 489 3647	Administra los aeropuertos de Adelaida y Parafield, en Australia, propiedad del consorcio Adelaide Airport Ltd, junto con Serco Asia Pacific; ha adquirido una participación del 82,7% en el aeropuerto Humberside (Reino Unido), antes propiedad municipal; interesada en aeropuertos mexicanos
Marseille CCI/Airport, Francia Fax: <33> (4) 4214 2724	Asociada en SEGAP, una administradora de aeropuertos en África (véase la entrada correspondiente)
Mott MacDonald Group, Reino Unido Fax: <44> (181) 681 5706	Accionista mayoritaria (75%) de Kilimandjaro Airports Development Company (KADCO) (Tanzanía), explotada con una concesión de 25 años junto con Inter-Consult de Tanzanía y el Gobierno de Tanzanía
National Car Parks, Reino Unido	Accionista del Birmingham International Airport, BIA Ltd (4,25%), en el Reino Unido
National Express Group Plc, Reino Unido (Departamento de Aeropuertos) Fax: <44> (1332) 263 791	Posee los aeropuertos de East Midlands y Bournemouth en el Reino Unido; ha prestado servicios de consultoría sobre administración en Subic Bay/Filipinas durante 12 meses; ha firmado un contrato de arrendamiento para explotar Stewart International, NY/Estados Unidos; interesada en aeropuertos de Australia, América Latina y otros del Reino Unido

Compañía	Actividades
Ogden Aviation, Estados Unidos Fax: <l> (212) 868-5895	Socio gestor (29%) de la empresa mixta MASC-Ogden de servicios de escala en el aeropuerto internacional de Macao (Macao); asociada en el consorcio Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (Argentina), que ha comprado 33 aeropuertos argentinos; asociada de construcción/explotación/transferencia en el consorcio de construcción de pistas de despegue del aeropuerto de Bogotá/Colombia; Socio gestor de Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI, S.A., un consorcio que administra cuatro aeropuertos en la República Dominicana: Santo Domingo ('Las Américas'), Puerto Plata ('Gregorio Luperón'), Samaná ('Arroyo Bamil') y Barahona ('María Montez'); Asociada de ADR Handling, en los aeropuertos de Roma (Italia); administra las instalaciones de combustible del aeropuerto internacional Tocumen/Panamá y el aeropuerto Luiz Muñoz Marín de San Juan/Puerto Rico; explota terminales de carga como el de Amsterdam (Países Bajos), Barcelona, Madrid (España), Praga (República Checa) y otras instalaciones aeroportuarias. En conjunto, Ogden está presente en 121 aeropuertos de 25 países.
Peel Airports Ltd, Reino Unido (filial de Peel Holdings, propietarios de Manchester Ship Canal) Fax: <44> (161) 629 8332	Posee el 76% del aeropuerto de Liverpool, Reino Unido después de haber adquirido British Aerospace (Liverpool Airport) Ltd; ha adquirido la base Doncaster-Finningly de las Fuerzas Aéreas Reales británicas -RAF- en South Yorkshire, que se va a transformar en un aeropuerto regional (Doncaster International)
Familia Perot, Estados Unidos	Posee Alliance Airport en Tejas (Estados Unidos), donde American Airlines ha construido unos locales de mantenimiento de un valor de 480 millones de dólares EE.UU.
Piaggio Aero Industries, Italia Fax: <39>(010)65 0160	Posee el 13% de SAT, el operador del aeropuerto de Pisa, Italia
Regional Airports Ltd, Reino Unido Fax: <44> (125 6) 862 115	Posee y explota el aeropuerto Southend (aeropuerto de mensajería urgente de Londres), el de Exeter y el Biggin Hill londinense, Reino Unido
San Francisco Int. Airport, Estados Unidos Fax: <l> (415) 794-5383	Dirige el consorcio Inter Airport, que ha ganado una concesión de 20 años para explotar los cuatro aeropuertos internacionales de Honduras (Tegucigalpa: Toncontín; San Pedro Sula-La Mesa-: Ramón Villeda Morales; La Celba -Islas de la Bahía-: Golosón; y Roatán -Islas de la Bahía-: Juan Manuel Gálvez)
SATS, Singapur (Singapore Airport Terminal Services (Pte) Ltd) Fax: <65> 542 1197	Tiene una participación del 24,5% en Asia Airfreight Terminal Co Ltd (AAT), del aeropuerto internacional de Hong Kong (Hong Kong, China) y del 30% en Tan Son Nhat Cargo Services Ltd (TCS), Ciudad de Ho Chi Minh/Viet Nam; tiene una empresa mixta en Beijing/China desde 1995, la Beijing Aviation Ground Services (BGS)
SCAE, Singapur (Singapore Changi Airport Enterprise Pte Ltd) Fax: <65> 545 5369	Ha adquirido una participación del 7,14% en el aeropuerto internacional de Auckland en Nueva Zelandia, anteriormente propiedad del North Shore City Council
Schiphol Group, Países Bajos (N.V. Luchthaven Schiphol, la empresa matriz, es propiedad al 75,8% del Estado de los Países Bajos, al 21,8% de la Ciudad de Amsterdam, y al 2,4% de la Ciudad de Rotterdam) Fax: <3l> (20) 6014602	El Schiphol Group posee y explota los aeropuertos Amsterdam-Schiphol y Lelystad, explota el aeropuerto de Rotterdam y ha adquirido una participación del 51% en el de Eindhoven, todos ellos en los Países Bajos; el Schiphol Group podría adquirir una participación en la nueva «Brussels International Airport Company» (BIAC), con la que tiene una asociación cooperativa y una alianza de comunicaciones; a través de su división Schiphol International, es una asociada en las empresas de gestión del aeropuerto de Brisbane en Australia (participación del 15,38% en BACL, que tiene un contrato de arrendamiento de 50 años) y del aeropuerto de Cartagena/Colombia (ahora administrado por AENA, de España); un contrato de gestión con Angkasa Pura II/Indonesia (nueve aeropuertos), Banjul-Yundurn Int./Gambia, y Kilimandjaro Int./Tanzanía; a través de Schiphol USA LLC administrará la futura terminal aérea internacional del aeropuerto internacional JFK, Nueva York, con las asociadas LCOR Inc. y Leliman Brothers; posee una participación del 1% en Vienna International Airport plc (Austria); ha formado una alianza con Flughafen Frankfurt AG (Alemania); está interesada en otros aeropuertos de Europa, los Estados Unidos, América Latina y Australia
SEA SpA - Milan Airports, Italia Fax: <39> (2) 7485 2054	Posee y explota los dos aeropuertos de Milán, Linate y Malpensa, así como el de Bergamo, Orio (con una participación del 49,98% de Sacbo) (Italia); ha adquirido 33 aeropuertos en Argentina como miembro del consorcio Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (28%); ha adquirido el 12,5% de las acciones del aeropuerto de Rimini, Aeradria, a Alitalia, aumentando su participación al 30%; posee el 5% de GESAC, el operador del aeropuerto de Nápoles, y el 0,96% de SAGAT, el operador del aeropuerto de Turín; está interesada en administrar otros aeropuertos de Italia (v.gr., Trieste, Palermo) y América Latina; presta servicios de consultoría en Italia y el extranjero

Compañía	Actividades
SEGAP, Francia (propiedad al 50% de Sofréavia-Service y Marseille Int. Airport) Fax: <33> (1) 4638 2678	Posee una participación del 35% en AERIA (Aéroport International d'Abidjan S.A.), que explota el aeropuerto de Abidján/Côte d'Ivoire, y del 34,7% en ADL S.A. (Aéroport de Libreville), que explota el aeropuerto de Libreville/Gabón
Serco, Reino Unido	A través de Serco Asia Pacific, asociada en el consorcio Adelaide Airport Ltd, junto con Manchester Airport plc (Reino Unido)
Short Brothers plc, Reino Unido (propiedad de Bombardier Aerospace Airport Ltd, del Canadá) Fax: <44> (232) 454 406	Posee y explota el aeropuerto de Belfast (STOLport) a través de Belfast City, (Reino Unido)
Stagecoach Aviation Group, Reino Unido (filial de Stagecoach Holdings Plc) Fax: <44> (173 8) 4422 111	Posee el Glasgow Prestwick International Airport (Reino Unido), que explota PIK Ltd; está interesada en el desarrollo de otros aeropuertos
Sutton Harbour Holdings plc, Reino Unido Fax: <44> (1752) 205 403	Ha adquirido la Plymouth City Airport Ltd en el Reino Unido, junto con un contrato de administración del Newquay Cornwall Airport concedido por British Airways en abril de 2000
Sverdrup Aviation, Estados Unidos Fax: <I> (314) 552-8086	Explota el nuevo «MidAtlantic Airport», el segundo mayor aeropuerto privatizado de los Estados Unidos
TAG Aviation SA, Suiza (filial de TAG-Heuer, fabricantes de relojes y patrocinadores de aviación de Suiza y la familia saudí Aziz Ojeh, de Ginebra/Suiza) Fax: <4I> (22) 717 0007	Administra y tiene la intención de convertir el antiguo aeródromo del Ministerio de Defensa en Farnborough, Reino Unido, en un centro de aviación comercial con un contrato de arrendamiento condicional; explota el aeródromo de aviación general Prangins/V1), junto a Ginebra/Suiza
TBI Airport Holdings Ltd, Reino Unido (actualmente propietaria de AGI) Fax: <44> (1222) 361 555	Posee y explota los aeropuertos internacionales de Cardiff, Gales, y Belfast/Reino Unido; posee las terminales del aeropuerto Central Florida, es propietaria y explota el aeropuerto internacional Sanford, de Orlando (Estados Unidos); ha adquirido el 90,1% de las acciones del aeropuerto de Skavsta en Suecia; mediante la adquisición de AGI, ha entrado en aeropuertos de Australia, Bolivia, Costa Rica, América del Norte y el de Luton/Reino Unido, esto es, un total de 33 aeropuertos; está interesada en otros aeropuertos de todo el mundo
TradePort International Corp., Canadá Fax: <I> (905) 679 2100	Administra el aeropuerto Hamilton/Mount Hope en Ontario/Canadá con un contrato de concesión de 40 años
Tribasa, México (empresa de construcción propiedad de la familia Pefialoza)	El consorcio Tribasa ha ganado el contrato de concesión de 50 años de nueve aeropuertos en la región sureste de México, o Aeropuertos Sureste (ASUR), junto con otras tres asociadas: Copenhagen Airports A/S, (Dinamarca), Cintra, de España, y GTM, de Francia
Unión Fenosa, España y México	Miembro del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que explota los aeropuertos del Pacífico en México, las demás asociadas son AENA, Dragados y el «Angeles Group»
Via GTI (Paribas Group), Francia Fax: <33> (1) 4129 7220	Asociada en el consorcio que administra el «Europort Vatry», el aeropuerto multimodal de Francia; administra el nuevo aeropuerto de Angers, Marcé, en Francia, y presta servicios de transporte en tierra en varios aeropuertos franceses
Vienna International Airport, Austria (véase: **ACV**)	(Vienna International Airport plc (Austria) es una empresa privada desde 1992)
Warsaw Airport - Empresa pública de los aeropuertos polacos, Polonia Fax: <48> (22) 846 6824	Explota el aeropuerto Mazury en Szymany, Polonia, a través de Port Lotinczy Mazury S.A.
Wayss & Freytag, Alemania Fax: <49> (69) 792 9491	Ha vendido a FAG (Frankfurt Airport) su participación del 74,9% en la sociedad de cartera del aeropuerto de Halin, la Holding Unternehmen Halm GmbH & Co. KG, que a su vez posee el 10% de la empresa del aeropuerto de Halin, Flughafen Hahn GmbH; el Gobierno de Renania-Palatinado posee el 25,1% de ambas empresas (Alemania)
Westralia Airports Corp., Australia Aeropuerto Nacional y Aeropuerto de la Islas Cocos (Keeling)	Explota el aeropuerto internacional de Perth; administra el aeropuerto internacional de la Isla Christmas y el aeropuerto de las Islas Cocos (Keeling) (Australia)

Compañía	Actividades
Wiggins Group plc, Reino Unido Fax: <44> (171) 493 0189	Posee el aeropuerto internacional Manston, en Kent/Reino Unido, y lo desarrollará como el aeropuerto Manston de Londres, en asociación con MEPC; ha obtenido un contrato de arrendamiento de 50 años del aeropuerto Sinyma, en Nashville, IN/Estados Unidos, a través de su filial estadounidense PlaneStation; tratará de concluir contratos de arrendamiento en aeropuertos de Alemania, la República Checa (Ostrava-Mošnov y Plzen-Lin) e Italia
World Investment Group, Egipto	Desarrollará los aeropuertos «Farafira Oasis» y «Al Bahria Oasis» en Egipto según proyectos de construcción/explotación/transferencia
YVR Airport Services Ltd - YVRAS, Canadá (propiedad al 100% de la Autoridad del Aeropuerto Internacional de Vancouver; fundada en 1994 como una compañía con fines lucrativos) Fax: <I> (604) 276-6070	Administra el aeropuerto internacional de Bermudas y seis aeropuertos locales del Canadá (Cranbrook, BC; Fort St. John, BC; Hamilton, ON; Grande Prairie, AL; Kamloops, BC; Moncton, NB) con contratos con incentivos y tasas de administración. Ha ganado el contrato de concesión de una terminal de pasajeros en Santiago/Chile en calidad de miembro del consorcio SCL Terminal Aéreo Santiago, formado junto con Agencias Universales S.A. (Agunsa; 47%) y Sabco Administrador de Fondos de Inversión S.A. de Chile (13%), los contratistas FCC y Dragados, de España (30%), y la sociedad de cartera YVRAS (10%). Ha ganado un contrato de administración de 15 años de la nueva terminal y el aparcamiento de automóviles del aeropuerto internacional Providenciales, en las Islas Turks y Caicos. Asociada en el consorcio 'Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI, S.A.', que administra cuatro aeropuertos en la República Dominicana: Santo Domingo ('Las Américas'), Puerto Plata ('Gregorio Luperón'), Samaná ('Arroyo Bamil') y Barahona ('María Montez'). Asociada en el consorcio formado para una concesión de 25 años para administrar y desarrollar el aeropuerto internacional Carrasco, de Montevideo. Asesora al aeropuerto de Wellington/Nueva Zelandia sobre asuntos comerciales y minoristas; licita por aeropuertos en América Latina y el Canadá; presta servicios de consultoría en China, Noruega, Omán, Rusia, Tailandia; la empresa matriz posee y explota el aeropuerto internacional de Vancouver (Canadá)

ANEXO II

Declaración del consejo sobre derechos aeroportuarios

Introducción

1. Desde la última revisión, en 1981, de las recomendaciones del Consejo respecto a los derechos por el uso de instalaciones y servicios aeronáuticos para la aviación civil internacional, la situación financiera de las líneas aéreas regulares en su conjunto ha sido objeto de fluctuaciones, si bien se mantuvo positiva durante la mayor parte de dicho período. Los derechos de aterrizaje y otros derechos aeroportuarios conexos se han mantenido relativamente estables, representando algo más del 3,5 por ciento de los gastos totales de explotación de las líneas aéreas.

2. Ha seguido aumentando el número de aeropuertos en que los ingresos son superiores a los gastos, principalmente en los casos en que se observan volúmenes importantes de tránsito y niveles elevados de utilización de instalaciones y servicios y en los que se ha intensificado la búsqueda de ingresos aeroportuarios de fuentes no aeronáuticas (sobre todo concesiones y alquileres). No obstante, la explotación de la gran mayoría de los aeropuertos internacionales arroja pérdidas, situación que ha de imputarse sobre todo a una utilización insuficiente de la capacidad de los mismos.

3. La experiencia a escala mundial indica que cuando los aeropuertos (y los servicios de navegación aérea) han sido explotados por autoridades autónomas, la mayor parte de las cuales establecidas por el gobierno, por lo general su situación financiera global y la eficacia de la gestión solían mejorarse. Por consiguiente, convendría que los gobiernos consideraran la posibilidad de establecer autoridades autónomas para explotar sus aeropuertos, cuando esto corresponda a los intereses de los proveedores y usuarios.

4. En el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (documento 9562) de la OACI, capítulo 2, figura orientación sobre la estructura orgánica de los aeropuertos. A este respecto, el Consejo desea, además, destacar la importancia de observar todos los métodos y principios pertinentes de la OACI, particularmente los que se indican en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en sus anexos y en las presentes Declaraciones del Consejo.

5. Se prevé que la situación financiera de los aeropuertos seguirá siendo afectada por diversos factores. Cabe señalar entre éstos la liberalización de los servicios aéreos, la concentración de líneas aéreas, incluyendo las fusiones, los cambios en los métodos de financiación, considerándose que los aeropuertos deberían asumir mayor responsabilidad en materia de financiación de inversiones en los aeropuertos y en proyectos de ampliación, la gestión de la capacidad, la congestión de aeropuertos y del espacio aéreo y, por último, las preocupaciones relativas al medio ambiente.

6. Dadas las circunstancias, numerosas autoridades aeroportuarias pueden estimar necesario aumentar los derechos e intensificar la búsqueda de nuevos ingresos provenientes de fuentes no aeronáuticas. Sin embargo, el Consejo, reconociendo que los usuarios se enfrentan a restricciones con respecto a su selección de aeropuertos específicos, recomienda que se proceda con cautela al procurar compensar las pérdidas de ingresos, y que se tenga en cuenta el efecto que tiene el aumento de los derechos para los transportistas aéreos, quienes pueden verse obligados a ajustar sus tarifas para poder hacer frente a los aumentos de gastos imputables al incremento de los derechos. El Consejo estima que debería haber cierto equilibrio entre los intereses respectivos de los aeropuertos y de las líneas aéreas, en vista de la importancia que el sistema de transporte aéreo reviste para los Estados, así como su influencia para el fomento del intercambio económico, cultural y social entre los mismos. Esto corresponde particularmente a los períodos de dificultad económica. Así, pues, el Consejo recomienda que los Estados fomenten una mayor cooperación entre los aeropuertos y los transportistas aéreos, a fin de lograr que las dificultades económicas, a las que tienen que hacer frente ambos, sean compartidas en forma razonable.

7. La situación financiera de la mayor parte de los aeropuertos en las economías menos avanzadas sigue siendo particularmente difícil. Aunque el tráfico ha ido aumentando, la mayoría de estos aeropuertos aún no

se utiliza suficientemente y los ingresos a menudo ni siquiera alcanzan a cubrir los costos de mantenimiento y explotación. El suministro de capital para el desarrollo constituye otro problema, y también se experimentan dificultades para contratar a personal competente en número suficiente. El Consejo continuará, por lo tanto, tomando medidas apropiadas tendientes a obtener mayor asistencia para los Estados que se enfrentan con tales dificultades en la planificación y financiación de instalaciones y servicios aeroportuarios, así como respecto al suministro de recursos humanos adecuados.

8. La gran influencia económica de los aeropuertos internacionales es un aspecto especial de su explotación que sigue mereciendo suma atención. Por su función y ubicación, los aeropuertos producen efectos que van más allá de sus usuarios directos; por ello, el Consejo cree que al considerar el establecimiento o ampliación de dichas instalaciones, los Estados contratantes deberían comparar detenidamente sus ventajas y desventajas desde el punto de vista del costo-beneficio. Por ejemplo, los efectos negativos para el ambiente como el ruido de los aeropuertos pueden considerarse como una desventaja, mientras que el desarrollo industrial, el turismo, los transportes y las comunicaciones pueden considerarse como ventajas. También debería tomarse nota especialmente de los beneficios económicos directos e indirectos que un aeropuerto reporta al público y a la comunidad. Las políticas nacionales para reducir o eliminar las desventajas pueden ser diferentes; sin embargo, al considerar la adopción de medidas en una situación determinada, los gobiernos deberían reconocer que su remedio no es necesariamente responsabilidad exclusiva de ninguna de las partes afectadas.

9. El Consejo expresa asimismo su preocupación por la proliferación de derechos sobre el tráfico aéreo y las represalias a las que ello podría conducir, y recomienda que los Estados deberían:

i) Imponer derechos únicamente por los servicios y funciones que se requieren para la aviación civil internacional.

ii) Abstenerse de imponer derechos que discriminen a la aviación civil internacional en relación con otros medios de transporte internacional.

La base de costos para fijar los derechos aeroportuarios

10. Como principio general conviene que, cuando un aeropuerto esté abierto al tráfico internacional, los usuarios del mismo asuman plenamente la parte equitativa que les corresponde del costo que supone proporcionar el aeropuerto. Es importante, por consiguiente, que los aeropuertos mantengan cuentas que proporcionen información adecuada a las necesidades, tanto de los aeropuertos como de los usuarios, y que las instalaciones y servicios relacionados con los derechos aeroportuarios se identifiquen en la forma más precisa posible. Al determinar y asignar el costo total que debe recuperarse mediante derechos impuestos a los servicios aéreos internacionales, puede utilizarse como guía general la lista que figura en el apéndice 1, respecto a las instalaciones y servicios (incluyendo los servicios de satélite) que deben tomarse en consideración. Los aeropuertos deben llevar cuentas que proporcionen una base satisfactoria para la determinación y asignación de los costos que haya que recuperar; deben asimismo publicar regularmente sus estados financieros y proporcionar a los usuarios, durante las consultas, información financiera adecuada. En este contexto general, puede estimarse útil la orientación sobre contabilidad contenida en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos*, capítulos 3 y 4, aunque este problema podría enfocarse en otras formas.

11. Al determinar la base de costos para la imposición de derechos aeroportuarios, deberían aplicarse los siguientes principios:

i) El costo a compartir es el costo total que supone proporcionar el aeropuerto y sus servicios auxiliares esenciales, incluyendo montos adecuados por costo de capital y depreciación de bienes, así como también el costo de mantenimiento y explotación y los gastos de dirección y administración, pero teniendo siempre en cuenta todos los ingresos, aeronáuticos y no aeronáuticos, derivados de la explotación del aeropuerto, que obtienen sus explotadores.

ii) En general, no deberían cobrarse derechos por el suministro de instalaciones y servicios que los explotadores de aeronaves y otros usuarios del aeropuerto no utilicen, aparte de los previstos y puestos en servicio de acuerdo con el plan regional.

iii) Sólo deberían incluirse aquellas instalaciones y servicios utilizados por los servicios aéreos internacionales y debería excluirse el costo de las instalaciones o edificios exclusivamente alquilados u ocupados, por los cuales se cobren derechos aparte.

iv) Debería tenerse en cuenta una asignación de costos respecto al espacio o instalaciones utilizados por las autoridades gubernamentales.

v) La proporción de los costos asignables a las diversas categorías de usuarios, incluyendo las aeronaves de Estado, debería determinarse de manera equitativa, a fin de que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no corresponda asignarle de acuerdo con sanos principios de contabilidad.

vi) Los costos relativos al suministro de control de aproximación y de aeródromo deben identificarse separadamente. (En la Declaración sobre derechos por servicios de navegación aérea se tratan más ampliamente los principios aplicables a la recuperación de dichos costos.)

vii) Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos suficientes que sean superiores a la totalidad de gastos directos e indirectos de explotación (incluyendo los gastos de carácter general y administrativos, etc.), a fin de obtener beneficios razonables sobre el activo (antes de los recargos por impuestos y costo del capital) para contribuir al aumento necesario de la inversión.

viii) No debería tenerse en cuenta la capacidad de pago del usuario antes de haberse calculado y distribuido debidamente todos los costos en forma objetiva. En esa etapa, debería tomarse en consideración la capacidad contributiva de los Estados y de las comunidades en cuestión, quedando entendido que, si así lo desea, todo Estado o autoridad fiscal puede recuperar menos de sus costos totales en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales recibidos.

Sistemas de imposición de derechos aeroportuarios

12. Los sistemas de imposición de derechos en los aeropuertos internacionales deberían elegirse de acuerdo con los siguientes principios:

i) Todo sistema de imposición de derechos debería, en la medida de lo posible, ser simple y adecuado para su aplicación general en los aeropuertos internacionales.

ii) Los derechos no deberían imponerse de forma tal que desalienten la utilización de las instalaciones y servicios necesarios para la seguridad.

iii) En materia de derechos, no debe haber discriminación entre usuarios extranjeros y usuarios que tengan la misma nacionalidad del Estado que proporcione el aeropuerto y que se dediquen a servicios internacionales similares, ni tampoco entre dos o más usuarios extranjeros.

iv) Cuando se otorguen a determinadas categorías de usuarios cualesquiera derechos preferenciales, descuentos especiales u otras clases de reducciones en los derechos que normalmente hayan de abonar respecto a las instalaciones aeroportuarias, los gobiernos deberían cerciorarse, en la medida de lo posible, de que cualquier recuperación deficiente de los costos debidamente asignables a los usuarios en cuestión no recaiga sobre otros usuarios.

v) Para evitar trastornos indebidos a los usuarios, los aumentos de los derechos se introducirán paulatinamente. No obstante, se reconoce que en ciertas circunstancias puede ser necesario apartarse de este proceder.

vi) Cuando los derechos sean impuestos por diferentes autoridades en un aeropuerto, deberían, en la medida de lo posible, reunirse en un derecho único o en número muy limitado de derechos, distribuyéndose los ingresos combinados en forma apropiada entre dichas autoridades.

vii) Debería mantenerse la máxima flexibilidad en la aplicación de los métodos de imposición a fin de permitir la introducción de técnicas mejoradas a medida que vayan surgiendo.

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

13. El Consejo recomienda que:

i) En circunstancias normales, los derechos impuestos a los usuarios deberían expresarse y ser pagaderos en la moneda nacional del Estado en cuestión.

ii) En circunstancias especiales, por ejemplo cuando las condiciones económicas no sean estables, cuando un Estado proponga o permita la denominación de los derechos impuestos a los usuarios en una moneda que no sea la nacional, las líneas aéreas puedan utilizar la misma moneda y el mismo tipo de cambio para sus ventas locales de billetes.

iii) Se resuelvan los problemas de transferencia de fondos.

Derechos de aterrizaje

14. El Consejo recomienda que se tengan en cuenta los principios que se indican a continuación, al establecerse los derechos de aterrizaje:

i) Los derechos de aterrizaje deberían basarse en la fórmula del peso, utilizándose la masa máxima admisible de despegue inscrita en el certificado de aeronavegabilidad (o en otros documentos prescritos). Sin embargo, debería permitirse recurrir a un derecho fijo por aeronave o a un derecho fijo combinado con un elemento relativo al peso en ciertas circunstancias como, por ejemplo, en los aeropuertos congestionados y durante los períodos de máxima actividad.

ii) La escala de derechos de aterrizaje debería basarse en una tasa constante por 1.000 kg o libras, que puede modificarse a determinados niveles de peso, si se considera necesario.

iii) Cuando se impongan derechos de control de aproximación y de aeródromo, ya sea como parte de los derechos de aterrizaje o separadamente, puede tenerse en cuenta el peso de la aeronave, pero en menor cuantía que en proporción directa. (En la Declaración sobre derechos por servicios de navegación aérea se tratan más ampliamente los principios aplicables a los mencionados derechos.)

iv) No deberían establecerse distinciones en las tasas aplicables a los vuelos internacionales debido a la longitud de la etapa de vuelo efectuada.

v) Debería aplicarse un solo derecho por el costo de utilización del mayor número posible de instalaciones y servicios proporcionados por el aeropuerto para los aterrizajes y despegues normales de aeronaves (excluyendo generalmente los hangares, ciertas instalaciones del edificio terminal y otras que normalmente se proveen mediante contratos de arrendamiento u otras prácticas comerciales usuales).

vi) Cuando las limitaciones del aeropuerto impongan restricciones a la carga de pago de las aeronaves, debería estudiarse localmente el ajuste del derecho de aterrizaje previsto en la escala de pesos, en aquellos casos en que las restricciones sean importantes y de carácter duradero.

vii) Normalmente, los derechos de aterrizaje deberían cubrir el uso de las luces y radioayudas especiales para el aterrizaje cuando éstas se requieren, ya que, en interés de la seguridad, no debería hacerse desistir a los explotadores de aeronaves de utilizar las ayudas debido a la imposición de derechos distintos por el uso de las mismas. Si se imponen derechos distintos respecto a instalaciones de este tipo, éstos no deberían basarse en el uso opcional, sino que deberían imponerse uniformemente a todos los aterrizajes efectuados durante períodos establecidos por el explotador del aeropuerto.

Derechos de estacionamiento y derechos de hangar

15. Se recomienda la aplicación de los siguientes principios al establecer los derechos de estacionamiento y los derechos de hangar:

i) En lo posible, deberían utilizarse la masa máxima admisible de despegue o las dimensiones de la aeronave (espacio que ocupa) y la duración de su estancia para determinar los derechos por estacionamiento, hangares y almacenamiento a largo plazo de aeronaves.

ii) El período de estacionamiento gratuito para las aeronaves, inmediatamente a continuación del aterrizaje, debería determinarse localmente considerando los horarios de las mismas, la disponibilidad de espacio y otros factores pertinentes.

Derechos por servicios a los pasajeros

16. El Consejo reafirma que los derechos por servicios a los pasajeros no son objetables en principio y reconoce que los ingresos devengados de dichos derechos son esenciales para la economía de un importante número de aeropuertos. Existen, sin embargo, objeciones de orden práctico a la recaudación de derechos por servicios a los pasajeros directamente del pasajero, en particular en los grandes aeropuertos, y las dificultades derivadas de este sistema de recaudación se agudizarán cada vez más debido al crecimiento continuo del tráfico de pasajeros y debido a la explotación de un mayor número de aeronaves de gran capacidad, especialmente en los edificios terminales congestionados durante las horas de máxima actividad. Se han encontrado métodos para mitigar estas dificultades, que se han puesto en práctica en algunos aeropuertos, y el Consejo estima que éstos pueden servir de guía para otros aeropuertos cuando tropiecen con las mismas dificultades. El Consejo destaca, además, la necesidad de que se celebren consultas, a nivel local, entre las autoridades aeroportuarias y las líneas aéreas, a fin de disminuir los problemas de recaudación. Más específicamente, el Consejo considera que cuando la recaudación de los derechos por servicios a los pasajeros directamente a los mismos en un aeropuerto ocasione problemas de facilitación, esos derechos deberían cobrarse, de ser posible, a las líneas aéreas.

Derechos en concepto de medidas de seguridad

17. El Consejo reconoce que incumbe a los Estados asegurar la aplicación de medidas de seguridad adecuadas en los aeropuertos, de conformidad con las disposiciones del anexo 17, y que los Estados pueden delegar la tarea de prestar las distintas funciones de seguridad en organismos tales como las autoridades aeroportuarias, las líneas aéreas y la policía de la localidad. El Consejo reconoce asimismo que los Estados pueden determinar las circunstancias y la medida en que los gastos que supone el suministro de instalaciones y servicios de seguridad deben ser asumidos por el Estado, las autoridades aeroportuarias u otros organismos responsables. Respecto a la recuperación de tales gastos de los usuarios, el Consejo recomienda que se observen los siguientes principios generales:

i) Deberían celebrarse consultas antes de que los gastos relativos a las medidas de seguridad sean asumidos por los aeropuertos, las líneas aéreas u otras entidades.

ii) Las autoridades interesadas podrían recuperar de los usuarios los gastos relativos a las medidas de seguridad en los aeropuertos de manera justa y equitativa, a condición de que se celebren consultas al respecto.

iii) Los derechos aplicados o la transferencia de los gastos relativos a las medidas de seguridad deberían estar directamente relacionados con los costos que supone proporcionar los servicios de seguridad en cuestión y tendrían que servir para recuperar tan sólo los gastos correspondientes.

iv) No debería existir discriminación alguna entre las diversas categorías de usuarios cuando se impongan derechos correspondientes al nivel de seguridad proporcionado. Además, cuando se incurra en gastos adicionales en concepto de medidas de seguridad extraordinarias, proporcionadas de manera regular a determinados usuarios a solicitud de los mismos, podrá recabarse de dichos usuarios el monto correspondiente.

v) Cuando los gastos de seguridad de los aeropuertos se recuperen mediante derechos, el método de imposición debería ser discrecional, pero tales derechos deberían basarse en el número de pasajeros o en el peso de la aeronave, o bien en una combinación de ambos factores. Los gastos de seguridad imputables a los arrendatarios establecidos en el aeropuerto podrían recuperarse en concepto de alquileres u otros derechos.

vi) Los derechos podrían recaudarse en forma de recargo a otros derechos existentes o como derechos aparte, debiéndose, sin embargo, proporcionar una identificación de los costos por separado y las especificaciones pertinentes.

Derechos relacionados con el ruido

18. El Consejo reconoce que aunque está logrando reducir el ruido de las aeronaves en su fuente misma, numerosos aeropuertos tendrán que seguir aplicando medidas para atenuar o evitar el ruido. El Consejo considera que los gastos correspondientes a la aplicación de dichas medidas pueden, a discreción de los Estados, imputarse a los aeropuertos y recuperarse de los usuarios y, asimismo, que los Estados gozan de la latitud necesaria para determinar el método de recuperación de costos y de imposición apropiado a las circunstancias locales. Cuando sea necesario imponer derechos relacionados con el ruido, el Consejo recomienda que se celebren consultas respecto a las partidas de gastos que deben recuperarse de los usuarios y que se apliquen al respecto los principios siguientes:

i) Que los derechos relacionados con el ruido sólo se cobren en los aeropuertos en que haya problemas de ruido y que se destinen a recuperar únicamente los gastos en que se haya incurrido para mitigarlos o evitarlos.

ii) Que los derechos relacionados con el ruido se relacionen con los derechos de aterrizaje, por ejemplo como recargos o rebajas, teniéndose en cuenta las disposiciones sobre homologación en cuanto al ruido del anexo 16, por lo que se refiere a los niveles de ruido de las aeronaves.

iii) Que los derechos relacionados con el ruido no se impongan discriminando entre los usuarios, ni sean tan elevados que resulten prohibitivos para la explotación de determinadas aeronaves.

Consultas con los usuarios respecto a los derechos y a la planificación de los aeropuertos

19. El Consejo reconoce la conveniencia de realizar consultas con los usuarios de aeropuertos antes de introducir cambios significativos en los sistemas de imposición de derechos o los niveles de derechos, en el entendimiento de que el objeto de las consultas es lograr que el proveedor considere los puntos de vista de los usuarios y el efecto que los derechos tendrán en ellos; de que las consultas implican discusiones entre los usuarios y los proveedores, con miras a llegar a un acuerdo general sobre cualesquiera derechos propuestos; y de que, si no se llega a un acuerdo, las autoridades aeroportuarias podrían siempre imponer los derechos de que se trate. No es posible establecer un procedimiento específico para consultas de este tipo, debido a la diversidad de marcos administrativos, financieros y jurídicos en que funcionan los aeropuertos, pero el Consejo recomienda que:

i) Cuando el explotador de un aeropuerto u otra autoridad competente contemple una revisión importante de los derechos o la imposición de otros nuevos, en la medida de lo posible debería darse a los usuarios principales el correspondiente aviso previo con una antelación mínima de dos meses, ya sea directamente o por intermedio de sus órganos representativos, de conformidad con los reglamentos vigentes en cada Estado.

ii) Cuando se contemple la revisión de derechos existentes o la imposición de otros nuevos, debería darse a los usuarios del aeropuerto, en la medida de lo posible, la oportunidad de presentar sus puntos de vista al explotador del aeropuerto o a la autoridad competente y de celebrar consultas con ellos. Para ello debería proporcionarse a los usuarios del aeropuerto la suficiente información financiera.

iii) Debería darse a los usuarios del aeropuerto un aviso previo razonable de la decisión final sobre toda revisión de derechos o imposición de nuevos derechos. En el plazo de dicho aviso deberían tenerse en cuenta las repercusiones tanto para los usuarios como para el aeropuerto.

20. En vista del elevado costo, siempre en aumento, de los nuevos aeropuertos y de las reformas importantes en los aeropuertos existentes, el Consejo considera asimismo que conviene consultar a los usuarios habituales o a los organismos que los representan, desde el inicio de los proyectos. En la misma forma, a fin de permitir a las autoridades aeroportuarias planear mejor sus futuras necesidades financieras, los usuarios de los aeropuertos, en especial las líneas aéreas, deberían por su parte proporcionar, a cada una de las autoridades aeroportuarias y con suficiente anticipación, datos sobre el planeamiento tomando como base pronósticos de cinco a diez años relativos a los tipos, características y cantidad de las aeronaves que se prevea serán utilizadas en el futuro, el aumento previsto en el transporte de pasajeros y mercancías, las instalaciones y servicios especiales que deseen los usuarios de los aeropuertos, y otros datos pertinentes. El planeamiento podría realizarse mejor mediante discusiones bilaterales entre las autoridades aeroportuarias y las líneas aéreas, ya sea directamente, ya sea por medio de sus respectivos organismos representativos.

Desarrollo de los ingresos provenientes de concesiones, alquiler de locales y zonas francas

21. El Consejo reconoce que siguen siendo importantes para los aeropuertos los ingresos provenientes de fuentes tales como concesiones, alquiler de locales y zonas francas. El Consejo recomienda que, a excepción de las concesiones directamente relacionadas con la explotación de los servicios de transporte aéreo, como el suministro de combustible y de alimentos a bordo y los servicios de escala, debe alentarse el pleno desarrollo de los ingresos de este tipo, teniendo en cuenta la necesidad de ejercer moderación en los precios para el público, las exigencias de los pasajeros y la necesidad de lograr eficiencia en la terminal. El Consejo recomienda asimismo que al proyectar y fijar los derechos por las concesiones directamente relacionadas con el funcionamiento de los servicios de transporte aéreo, se tomen en consideración los textos de orientación pertinentes contenidos en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos*, capítulos 4 y 6. Deberían estudiarse todas las posibilidades para desarrollar los ingresos aeroportuarios provenientes de concesiones, manteniéndose informada a la OACI sobre las prácticas y conclusiones al respecto a fin de que todos puedan beneficiarse con la experiencia.

Derechos de concesión para el abastecimiento de combustible

22. El Consejo recomienda que, cuando se impongan derechos por el abastecimiento de combustible, las autoridades aeroportuarias los reconozcan como derechos de concesión de carácter aeronáutico y que los concesionarios de combustible no los añadan automáticamente al precio del combustible abonado por los explotadores de aeronaves, aunque sí pueden incluirlos apropiadamente como un elemento de sus gastos, al negociar los precios del suministro de combustible con los explotadores de aeronaves. El monto de los derechos por el abastecimiento de combustible podría reflejar el valor de las concesiones otorgadas a las empresas de combustible y guardar relación con el costo de las instalaciones y servicios proporcionados, cuando corresponda. Otra posibilidad consistiría en estudiar la sustitución, en los casos en que sea factible, de los derechos por el abastecimiento de combustible por derechos de concesión fijos en que se tenga en cuenta el valor de la concesión y el costo de las instalaciones y servicios que pudieran prestarse. El Consejo recomienda, además, que tales derechos, cuando se impongan, deberían fijarse de manera que se eviten efectos discriminatorios, directos o indirectos, tanto para los proveedores de combustible como para los explotadores de aeronaves, y se evite que los mismos se conviertan en un obstáculo para el progreso de la aviación civil.

IV. LOS DEMÁS SERVICIOS AUXILIARES

169. Entre los demás servicios auxiliares que deben examinarse figuran: limpieza y desinfección; servicios de lucha y protección contra incendios; y servicios de hangar. Cada uno de ellos se considera un subsector de los servicios de escala y/o administración de aeropuertos. Por lo tanto, sírvanse remitirse a la sección sobre servicios de escala para obtener información sobre limpieza y desinfección y, para la lucha contra incendios y los servicios de hangar, a los servicios aeroportuarios.

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

TERCERA PARTE

Nota documental de la Secretaría

Addendum

La presente nota documental aporta información complementaria sobre la evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay, relativa a los servicios de control del tráfico aéreo (incluidos los sistemas de facturación), a la aviación general y a los trabajos aéreos, así como a los servicios de transporte aéreo comercial.

TERCERA PARTE

SERVICIOS DE CONTROL DEL TRÁFICO AÉREO, INCLUIDOS LOS SISTEMAS DE FACTURACIÓN

SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL Y TRABAJOS AÉREOS

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

I. SERVICIOS DE CONTROL DEL TRÁFICO AÉREO, INCLUIDOS LOS SISTEMAS DE FACTURACIÓN

1. Los servicios de navegación aérea se mencionan brevemente en el documento con la signatura S/C/W/59, párrafos 64 y 129.

2. El régimen jurídico de los servicios de navegación aérea, por ejemplo en términos de facturación, así como su reciente evolución económica y normativa, presentan grandes semejanzas con la situación de los servicios aeroportuarios. Sin embargo, difieren fundamentalmente en tres aspectos. En primer lugar, a diferencia de los aeropuertos, las instalaciones y los servicios de navegación aérea proporcionados por un Estado suelen abarcar el conjunto del territorio de dicho Estado o incluso llegar más allá de él, y frecuentemente dependen de las instalaciones y los servicios proporcionados en otros Estados. En segundo lugar, en casi todos los Estados la totalidad o la mayoría de los servicios de navegación aérea no los presta una entidad única; pueden participar varias entidades, aunque sólo unas pocas sean grandes proveedoras de servicios. En tercer lugar, los servicios de navegación aérea están estrechamente relacionados con la seguridad de las operaciones aeronáuticas y tienen implicaciones en materia de defensa nacional y relaciones exteriores; también se perciben como indisociables de la soberanía del Estado. Por consiguiente, la mayoría de los gobiernos son partidarios de mantener su control sobre estos servicios.

3. No obstante, estas características no han impedido que se produjeran importantes cambios económicos y normativos durante los 10 últimos años. La fuerza impulsora de dichos cambios parece ser el crecimiento constante del tráfico, que convierte la gestión de los servicios de tráfico aéreo en una carrera perpetua contra la creciente congestión. Para tratar de poner remedio a esta congestión, los Estados buscan sin cesar innovaciones tecnológicas y mejoras en los procedimientos, las instituciones y las normas. La necesidad de financiar estas costosas innovaciones tecnológicas mediante recursos que no proceden del presupuesto general del Estado y la conveniencia de que las organizaciones tengan mayor capacidad de reacción y estén más orientadas al consumidor han conducido en algunos países a cambios institucionales leves pero significativos. Sin embargo, las compañías aéreas y los consumidores, que cada vez padecen mayores retrasos, consideran insuficientes estos intentos. Este debate ha llegado recientemente a su apogeo en Europa y, en menor medida, en los Estados Unidos, pero es probable que se extienda en los años venideros al resto del mundo.

4. Esta evolución económica y normativa se describirá en la primera parte de la presente sección, mientras la segunda parte abordará la descripción y evolución del sistema de facturación acordado a escala internacional, que es esencialmente similar al que regula los aeropuertos y se enfrenta a retos semejantes.

A. SERVICIOS AERONÁUTICOS Y PROVEEDORES DE SERVICIOS AERONÁUTICOS

1. Definición y clasificación

5. La CPC provisional contiene una definición de los servicios de control del tráfico aéreo: CPC 7462 «servicios de control del tráfico aéreo: servicios de explotación de las torres de control de vuelo, de ayuda a las maniobras de aproximación a tierra, aterrizaje y despegue. También se incluyen los servicios prestados por las estaciones de radar situadas en los aeropuertos.» La versión 1.0 de la CPC, por su parte, reproduce esta clasificación y definición con un número distinto (r67720) e introduce la exclusión de los servicios de radionavegación.

6. Al parecer, esta definición no recoge el conjunto de las actividades consideradas servicios de navegación aérea por el propio sector y por la OACI en su «Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea» (documento de la OACI Nº 9161/3, tercera edición, 1997). En particular, no abarca los servicios «en ruta», esto es, la guía de la aeronave en su altitud de crucero entre aeropuertos. Tampoco están recogidos varios servicios que el sector considera parte de los servicios de navegación aérea, como los servicios meteorológicos y los servicios de búsqueda y salvamento. A efectos de una posible clasificación futura, sería conveniente evaluar los conceptos y las definiciones de la industria y la OACI.

7. En el «Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea» de la OACI, existe un desglose universalmente aceptado de los servicios de navegación aérea que podría constituir un punto de partida válido para una posible clasificación.

8. En el cuadro 1 presentado a continuación se describe el sistema de clasificación de la OACI. Se presentan las partidas de manera digital, con las correspondientes definiciones, la descripción de las instalaciones y los tipos de proveedores participantes, y se trata de indicar las correspondencias con la CPC. Su contenido consiste en citas directas del Manual de la OACI, con la excepción de las correspondencias con la CPC.

CUADRO 1
Servicios de navegación aérea - Clasificación de la OACI

Categorías del Manual de la OACI	Definiciones del Manual de la OACI	Personal e instalaciones que participan	Observaciones de la OACI sobre el proveedor	Posibles correspondencias con la CPC
1 Servicios de tránsito aéreo (ATS)			Los proporciona habitualmente la administración de aviación civil, aunque en un número creciente de Estados se ha encargado esa función a autoridades autónomas, denominadas también organismos de explotación. En tales casos, la misma autoridad puede ser responsable también de proporcionar ciertos servicios de comunicaciones, por ejemplo, algunos o todos los servicios fijos aeronáuticos (SFA, véase *infra*, línea 21) y los servicios móviles aeronáuticos (SMA, véase *infra*, línea 22) e incluso las radioayudas para la navegación (véase *infra,* línea 23).	
11 Servicios de control del tránsito aéreo	Servicio administrado con el fin de: 1) prevenir colisiones a) entre aeronaves; y b) en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y 2) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.			
111 Servicios de control de área (en ruta)	Servicio de control del tránsito aéreo de vuelos controlados en el área de control.	Centros de control de área (ACC) incluido el Centro de control de área oceánica.	Prestados en la mayoría de los Estados por la misma organización que proporciona servicios de tránsito aéreo (ATS) en ruta. Aproximadamente en un tercio de los Estados que respondieron al cuestionario de la OACI, los servicios los presta la administración aeroportuaria, especialmente en la región Asia/Pacífico.	Ninguna

Categorías del Manual de la OACI	Definiciones del Manual de la OACI	Personal e instalaciones que participan	Observaciones de la OACI sobre el proveedor	Posibles correspondencias con la CPC
112 Servicios de control de aproximación	Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.	Oficinas de control de aproximación, puestos de trabajo integrados en los centros de control de área.	Prestados en la mayoría de los Estados por la misma organización que proporciona servicios de tránsito aéreo (ATS) en ruta. Aproximadamente en un tercio de los Estados que respondieron al cuestionario de la OACI, los servicios los presta la administración aeroportuaria, especialmente en la región Asia/Pacífico.	CPC 7462 «servicios de control del tráfico aéreo: servicios de explotación de las torres de control de vuelo, de ayuda a las maniobras de aproximación a tierra, aterrizaje y despegue. También se incluyen los servicios prestados por las estaciones de radar situadas en los aeropuertos».
113 Servicios de control de aeródromo	Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.	Torres de control de aeródromo.		CPC 7462 «servicios de control del tráfico aéreo: servicios de explotación de las torres de control de vuelo, de ayuda a las maniobras de aproximación a tierra, aterrizaje y despegue. También se incluyen los servicios prestados por las estaciones de radar situadas en los aeropuertos».
12 Servicios de información de vuelo		Centros de información de vuelo.		
13 Servicios de alerta	Servicio proporcionado para notificar a los organismos apropiados las aeronaves que necesitan asistencia de búsqueda y salvamento y para asistir a dichos organismos según corresponda.			

Categorías del Manual de la OACI	Definiciones del Manual de la OACI	Personal e instalaciones que participan	Observaciones de la OACI sobre el proveedor	Posibles correspondencias con la CPC
2 Servicios de telecomunica-ciones (COM)				CPC75299 «Otros servicios de telecomunicaciones n.c.p.» incluye, por ejemplo, «servicios móviles de comunicación marítima y aire-tierra», que parecen corresponder a los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas (COM). Los compromisos de telecomunicaciones vigentes con arreglo al AGCS raramente son tan elaborados para incluir dichos servicios en la rúbrica «Otros». Señalemos que en ocasiones los compromisos de telecomunicaciones vigentes sobre servicios de radionavegación móviles y fijos (incluidos los servicios por satélite) comportan compromisos sobre el componente de «transmisión» de los servicios COM, pero no necesariamente la prestación de dichos servicios.
21 Servicio fijo aeronáutico (SFA)	Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.		Frecuentemente son las dependencias postales y de telecomunicaciones del Gobierno las que prestan los SFA, aunque en algunos casos se recurre a organizaciones de comunicaciones privadas.	
22 Servicio móvil aeronáutico (SMA)	Servicio de telecomunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave.		Frecuentemente son las dependencias postales y de telecomunicaciones del Gobierno las que prestan los SFA, aunque en algunos casos se recurre a organizaciones de comunicaciones privadas.	

Categorías del Manual de la OACI	Definiciones del Manual de la OACI	Personal e instalaciones que participan	Observaciones de la OACI sobre el proveedor	Posibles correspondencias con la CPC
23 Servicios de radionavegación aeronáutica		Radioayudas para la navegación	Por lo general, las proporciona la administración de aviación civil, aunque también pueden intervenir el departamento de comunicaciones del Gobierno o una autoridad autónoma	CPC rev1 67300 «servicios de ayuda a la navegación: ... servicios de ayuda a la navegación por radiolocalización, como por ejemplo el sistema mundial de determinación de la posición (GPS)» (la correspondiente subclase p74530 de la CPC provisional se ceñía al transporte por vía acuática).
3 Servicios meteorológicos para la navegación aérea (MET)	[Provisión de] observaciones, informes y pronósticos meteorológicos, información y documentación de vuelo, información SIGMET y AIRMET[a], datos del sistema mundial de pronósticos de área en formato reticular digital para la planificación de vuelos por computadora, información meteorológica para radiodifusión, telecomunicaciones meteorológicas aeronáuticas (no incluidas en COM) y los datos meteorológicos para fines aeronáuticos que se requieran de los Estados.	Centros mundiales de pronósticos de área (WAFC), centros de aviso de cenizas volcánicas (VAAC), centros de aviso de ciclones tropicales (TCAC), las oficinas de vigilancia meteorológica (MWO), el equipo meteorológico de aeródromo para fines aeronáuticos y el equipo de telecomunicaciones para fines meteorológicos aeronáuticos, y diversas instalaciones y servicios complementarios que también sirven para fines meteorológicos en general.	Los servicios MET los proporciona normalmente una entidad meteorológica independiente, que en muchos Estados no depende del mismo departamento que la administración de aviación civil o el departamento de servicios de telecomunicaciones (véase el cuadro 2 *infra*).	91138 «servicios administrativos generales de actividades económicas, comerciales y laborales: ... servicios administrativos de ... los institutos de previsión meteorológica».

[a] SIGMET: información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves.

AIRMET: información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves a baja altura.

Fuente: Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (MNA), de la OACI.

Categorías del Manual de la OACI	Definiciones del Manual de la OACI	Personal e instalaciones que participan	Observaciones de la OACI sobre el proveedor	Posibles correspondencias con la CPC
4 Búsqueda y salvamento (SAR)	Servicios de búsqueda y salvamento proporcionados a la aviación.	Centros coordinadores de salvamento (RCC), subcentros de salvamento (RSC), si los hubiera, aeronaves (incluso helicópteros), botes y buques de salvamento, brigadas de salvamento de montaña y otras dependencias, personal o instalaciones destinados fundamental o exclusivamente, o que están disponibles para desempeñar funciones de búsqueda y salvamento aeronáutico en caso necesario.	Aunque las actividades SAR aeronáuticas son a menudo coordinadas por la administración de aviación civil, en la mayoría de los Estados las aeronaves, los vehículos, los buques y el personal utilizados en las operaciones SAR son suministrados por las fuerzas militares, de defensa civil o similares.	91290 «otros servicios relacionados con el orden público y la seguridad» (véase la CPC provisional, página 220, los «servicios de salvamento aire-tierra» se clasifican en la subclase 91290»).
5 Servicios de información aeronáutica (AIS)	[Servicios consistentes en] recopilar, cotejar, preparar, publicar y distribuir información aeronáutica referente a la totalidad del territorio de un Estado, así como a las demás regiones para las cuales se ha comprometido a proporcionar servicios de navegación aérea. Incluyen la edición y distribución de las publicaciones de información aeronáutica (AIP), los avisos a los aviadores (NOTAM), las circulares de información aeronáutica (AIC) y el suministro a las tripulaciones de vuelo de boletines de información previa al vuelo en lenguaje claro, como parte del servicio de información previa al vuelo.	Personal, instalaciones y equipo utilizados para tal fin.	Generalmente son proporcionados por la administración de aviación civil.	?

9. Cabe destacar que se está revisando este desglose para dar cuenta del desarrollo tecnológico. Ante la aplicación progresiva de los sistemas automatizados CNS/ATM (comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo), la categoría de servicios de tránsito aéreo (ATS) será sustituida por la categoría «servicios de gestión del tránsito aéreo» (ATM), que se subdividirá como sigue:

1 servicios de tránsito aéreo
  1.1 servicios de control del tránsito aéreo:
    1.1.1 servicios de control de área
    1.1.2 servicios de control de aproximación
    1.1.3 servicios de control de aeródromo
  1.2 servicios de información de vuelo
  1.3 servicios de alerta
2 servicios de gestión de la afluencia del tránsito aéreo
3 servicios de administración del espacio aéreo.[1]

10. Igualmente, la categoría de servicios de telecomunicaciones (COM) será sustituida en el futuro por la categoría «comunicaciones, navegación y vigilancia» (CNS), de mayor alcance y subdividida como sigue:

1 comunicaciones, navegación y vigilancia
  1.1 servicios de comunicación:
    1.1.1 Servicio Fijo Aeronáutico (SFA)
    1.1.2 Servicio Móvil Aeronáutico (SMA)
  1.2 servicios de navegación
  1.3 servicios de vigilancia.[2]

11. Esta modificación no estará ultimada ni se aplicará durante varios años.

2. Características principales

12. La prestación de servicios de control del tránsito aéreo es compleja al menos en tres aspectos:

- <u>En términos orgánicos</u>, supone:
  - aparentemente siempre, monopolios naturales, que pueden estar agrupados o separados en diferentes grados, en función de la forma orgánica escogida;
  - en algunos casos, proveedores públicos, y, en otras regiones, proveedores privados;
  - proveedores nacionales (públicos o privados) y organismos intergubernamentales internacionales, dos tipos de proveedores cuyas actividades se solapan (como en el caso de Eurocontrol).

- <u>En términos operativos</u>

Dado que estos servicios conllevan actividades de tipo policial sobre el tránsito, la asignación cotidiana de los escasos recursos y actividades de gestión, ejercen una combinación de funciones normativas y operativas que carece de límites y definiciones claras.

- <u>y, por último, en términos financieros</u>: pues
  - la percepción de los derechos puede delegarse a veces en un organismo nacional público o privado, o en un organismo intergubernamental internacional; y
  - la naturaleza de los derechos es un problema que carece de importancia[3] en el contexto normativo actual, por lo que está sujeta a interpretaciones dispares.

  La siguiente sección abordará con más detalle estas complejidades.

(a) Una gran disparidad orgánica

(i) Monopolios naturales agrupados y separados

13. Hay un consenso general, también entre los proveedores comerciales de la Asociación de empresas que prestan servicios de aviación civil (CANSO), de que dichos servicios constituyen monopolios naturales, incluso aunque puedan estar separados. Dicho de otro modo, los servicios de tránsito aéreo (ATS), los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas (COM), los servicios meteorológicos para la navegación aérea (MET), la búsqueda y el salvamento (SAR) y los servicios de información aeronáutica (AIS) los proporciona con frecuencia un solo proveedor. También pueden prestarlos diferentes proveedores (separación), pero por cada tipo de servicio no puede haber más de un proveedor (monopolio natural).

1 Para más información sobre las definiciones provisionales, véase el Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea, página 40, párrafos 4.6 a 4.12, y el glosario, páginas 83-86.

2 Para más información sobre las definiciones provisionales, véase el Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea, páginas 40-41, párrafos 4.13 a 4.17, y el glosario, páginas 83-86.

3 Excepto quizás con fines fiscales.

CUADRO 2
Prestación de otros servicios de navegación aérea por el proveedor de ATS

Región	COM: Servicio de telecomunicaciones aeronáuticas	MET: Servicios meteorológicos para la navegación aérea	SAR: Búsqueda y salvamento	AIS: Servicio de información aeronáutica
Asia/Pacífico (14 Estados)	13	2	11	14
Oriente Medio (8 Estados)	8	5	8	8
África (19 Estados)	19	5	15	19
Europa (29 Estados)	27	9	1	28
Norteamérica (2 Estados)	2	2	1	2
Caribe/ Centroamérica/ Sudamérica (9 Estados)	8	6	5	6
Total (81 Estados)	77	29	51	77

14. El cuadro 2 que figura *supra*, elaborado a partir de un resumen de las respuestas al cuestionario ANSConf (Conferencia sobre servicios de navegación aérea) de la OACI (WP/18), da una idea acerca del grado de «agrupamiento» de los servicios de navegación aérea, por regiones.

(ii) Coexistencia de proveedores públicos y privados

15. La prestación pública de servicios de control de tránsito aéreo (ATC) sigue siendo la norma en más de dos tercios de los casos. Sin embargo, hasta la fecha unos 40 países han concedido a sus proveedores condición jurídica autónoma y, en ciertos casos, los han convertido, desde el punto de vista legal, en proveedores privados, y existe al menos un caso en el que se prevé la plena privatización con una importante participación extranjera. Estos hechos se expondrán en los párrafos 81-89.

(iii) Coexistencia de proveedores nacionales (públicos o privados) con organizaciones intergubernamentales internacionales y, en ocasiones, superposición de ambos

16. Los servicios de navegación aérea los proporcionan con frecuencia empresas cooperativas intergubernamentales internacionales. La OACI distingue cuatro tipos de cooperación internacional.[4]

- Organismos internacionales de explotación: entidades independientes encargadas de proporcionar servicios de navegación aérea, principalmente instalaciones y servicios en ruta, dentro de un área definida, en nombre de dos o más Estados soberanos. Estos organismos son, además, responsables de la recaudación de derechos. Ejemplos: la *Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar* (ASECNA), la *Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea* (COCESNA) y EUROCONTROL;

- Organismos conjuntos de recaudación de derechos: un organismo de este tipo recaudaría los derechos por el suministro de servicios de navegación aérea en ruta en nombre de todos los Estados participantes, incluidos aquellos que se sobrevuelan. El único ejemplo de un organismo especializado de este tipo es el Servicio para el mejoramiento y financiación del ATC de la IATA, el cual procede a la recaudación de los derechos en nombre de casi 30 Estados, particularmente en desarrollo. Sin embargo, la OACI alienta a la creación de estos organismos;

- Instalaciones y servicios multinacionales: instalaciones o servicios incluidos en un plan regional de navegación aérea de la OACI, con la finalidad de servir a la navegación aérea internacional en un espacio aéreo más allá del espacio aéreo atendido por un solo

4 Para más información sobre este punto, véase el documento ANSConf-WP/5.

Estado. El sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) representa un ejemplo mundial actual, mientras que los elementos de los sistemas de comunicaciones por satélite que se necesitan para implantar los sistemas CNS/ATM y explotados para determinados grupos de Estados, son ejemplos de posibles instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales;

- Acuerdos de tipo financiamiento colectivo, en virtud de los cuales varios Estados financian una instalación o un servicio explotados por un Estado en beneficio de la aviación civil internacional en su conjunto (concepto de «ayuda colectiva», capítulo XV del Convenio de Chicago). Entre los ejemplos figuran la financiación y explotación de las instalaciones y servicios proporcionados respectivamente por Dinamarca e Islandia, en las que participan 23 Estados, y el programa de monitores de altura de la OACI, explotado conjuntamente por seis Estados que proporcionan servicios de navegación aérea en el Atlántico Septentrional.

17. Para todas estas formas de cooperación internacional, puede ser conveniente recordar que, en el caso similar de los servicios por satélite prestados por las organizaciones intergubernamentales de servicios por satélite (ISO), los Miembros adoptaron la postura final, durante las negociaciones sobre telecomunicaciones, de que las ISO no estaban abarcadas por el AGCS, ya que eran intergubernamentales y, por consiguiente, no podían ser «personas jurídicas debidamente constituidas u organizadas de otro modo con arreglo a la legislación» de un Miembro, de conformidad con los apartados l) y m) del artículo XXVIII del Acuerdo (véase, en particular, el documento con la signatura S/GBT/M/2, de 17 de octubre de 1996, párrafo 6).

18. Se trata de un elemento importante, pues la ejecución de sistemas CNS/ATM propiciará probablemente una mayor cooperación intergubernamental. En efecto, estos sistemas ofrecerán la posibilidad de expandir la capacidad de los centros de control de área (ACC) de cualquier parte del mundo, y en particular en alta mar. De modo que podría ser viable técnica y económicamente fusionar muchas regiones de información de vuelo (FIR) en una sola FIR multinacional. Además, la OACI ha determinado otras esferas potenciales de cooperación intergubernamental internacional: planificación; investigación y desarrollo; capacitación; asistencia técnica; servicios meteorológicos para la navegación aérea (MET) y servicios de información aeronáutica.

(b) Naturaleza dual y compleja de las actividades

19. El control del tránsito aéreo (ATC) supone la reglamentación policial del tráfico, la asignación de recursos escasos desde el punto de vista normativo y operativo, así como varias funciones de gestión. Por ejemplo, la Comunicación de la Comisión Europea de diciembre de 1999[5] distingue cuatro tipos de actividades: gestión del espacio aéreo, gestión de las corrientes de tráfico aéreo, regulación de las operaciones aéreas y servicios de tráfico aéreo.

20. Gestión del espacio aéreo: esta actividad consiste en administrar los escasos recursos del espacio aéreo y constituye, en opinión de la Comisión, una función reguladora de por sí.

21. Gestión de las corrientes de tráfico aéreo: la Comisión se pregunta si esta actividad tiene una función reguladora o se trata de la prestación de un servicio. Podría considerarse tanto un servicio prestado a los proveedores de servicios de control aéreo para protegerlos frente a una posible sobrecarga, como una manera de regular y administrar la oferta y la demanda por varios medios, que abarcan desde medidas reguladoras obligatorias (autorizaciones ATC, itinerarios, etc.) hasta la toma de decisiones en colaboración. No obstante, en vista de que en muchos aspectos se asemeja a una función policial, la Comisión ha considerado hasta la fecha que tiene una función de índole reguladora.

22. Regulación de las operaciones aéreas: esta actividad consiste en la imposición del transporte obligatorio de equipos con determinadas funcionalidades y niveles de rendimiento por los Estados. Sin embargo, en muchas ocasiones se delega esta función a los proveedores de servicios de tráfico aéreo.

23. Servicios de tráfico aéreo (en sentido estricto): en su última comunicación, la Comisión considera esta actividad una prestación de servicios. Sin embargo, incluso si así fuera, debe recordarse que esta actividad consiste esencialmente en el ejercicio de facultades policiales similares a las de la policía de carretera, aunque mucho más complejas, como son la verificación de la observancia de las normas preestablecidas y el sancionamiento de las infracciones. Por ejemplo, el controlador de tránsito comprueba el respeto de las normas sobre altitud de vuelo, sobre la separación mínima de las aeronaves en sus operaciones, sobre la adjudicación o no de turnos y, en caso de infracción

5 «La creación del cielo único europeo» COM (1999) 614 final 2, de 6 de diciembre de 1999, disponible en http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/1999/com1999_0614en01.pdf.

de dichas normas, está facultado a dictar un mandamiento judicial[6] y a demandar a la compañía aérea o al piloto ante las autoridades judiciales competentes. Lo mismo puede decirse *a fortiori* de la concesión de autorizaciones de tráfico, de la verificación de la conformidad del plan de vuelo con su autorización, de la concesión de excepciones al plan de vuelo, de la obligación de la aeronave de notificar su posición y, cuando sea necesario, de obedecer cualquier orden de modificación de su ruta.[7]

24. Probablemente por este motivo, la sentencia del Tribunal de Justicia europeo de 1994 sobre las actividades operacionales[8] del Centro de Maastricht de Eurocontrol estableció que, a efectos de dicho control, «Eurocontrol dispone de prerrogativas y de potestades coercitivas que constituyen una excepción al derecho común que implica dicho control en relación con los usuarios del espacio aéreo. En el ejercicio de esta competencia particular, debe velar por el respeto de los acuerdos internacionales y de las normativas nacionales relativas al acceso y al vuelo sobre los territorios de los Estados contratantes de que se trate y a la seguridad de dichos territorios».[9]

25. Por lo tanto, el Tribunal concluía que:

> «Tomadas en su conjunto, las actividades de Eurocontrol, por su naturaleza, por su objeto y por las normas a las que están sujetas, se vinculan al ejercicio de prerrogativas, relativas al control y a la policía del espacio aéreo, que son prerrogativas típicas del poder público. No tienen un carácter económico que justifique la aplicación de las normas sobre la competencia del Tratado».[10]

(c) Un sistema de fijación de derechos complejo

26. La organización de la percepción de los derechos es sumamente heterogénea, como ocurre al parecer con la naturaleza de los derechos percibidos.

(i) Los distintos sistemas de percepción

27. La encuesta de la OACI ha revelado que, entre los 86 Miembros que respondieron, los derechos se perciben a escala nacional en 56 casos, pero también que 37 han subcontratado dicha percepción a un tercero, fundamentalmente a un organismo internacional del tipo descrito en el párrafo 16 *supra* y, en unos pocos casos, a otros Estados. Hay que destacar que los terceros son siempre entidades públicas. En las dos últimas columnas del cuadro 7 *infra* figura un desglose regional de estas prácticas.

28. Eurocontrol representa a una gran parte de estos 37 Estados. Cabe mencionar que el Tribunal de Justicia europeo ha decidido también que la percepción por Eurocontrol de las tarifas de ruta «no puede desligarse de las otras actividades de la organización. Estas tarifas no son sino la contrapartida, exigida a los usuarios, por la utilización obligatoria y exclusiva de las instalaciones y servicios de control de la navegación aérea. (…) Eurocontrol debe ser contemplado, en su actividad de percepción de las tarifas, como una autoridad pública que actúa en el ejercicio del poder público».[11]

(ii) La naturaleza de los derechos es un problema que carece de importancia en el contexto normativo actual, y por lo tanto está sujeta a interpretaciones dispares

29. Resulta muy difícil determinar si los derechos aplicados al usuario son de tipo administrativo o comercial. Además, la situación puede variar de un país a otro dependiendo de las obligaciones internacionales de cada país, de su legislación interior y de sus prácticas.

30. La Declaración del Consejo de la OACI a los Estados contratantes sobre los derechos por servicios de navegación aérea, no vinculante pero generalmente observada, establece que:

> «Como principio general, cuando se provean servicios de navegación aérea para uso internacional, los proveedores pueden exigir de los usuarios que sufraguen su parte de los costos correspondientes, pero no debería pretenderse que la aviación civil internacional cubriera gastos que no le son propiamente asignables. Por consiguiente, el Consejo invita a los Estados a llevar, respecto a los servicios de navegación aérea que proporcionen, un sistema de contabilidad que permita determinar en forma apropiada los costos que sirvan de base para fijar los derechos por servicios

6 Para más información sobre estos procedimientos, véanse el anexo 11 del Convenio de Chicago, «servicios de tránsito aéreo», capítulo 3, servicios de control del tránsito aéreo.

7 Para más información sobre estas normas, véase el anexo 2 del Convenio de Chicago, «normas sobre el espacio aéreo».

8 Control cotidiano del espacio aéreo del Benelux y la parte norte de Alemania, que debe distinguirse de la asignación de turnos aéreos por la Unidad central de gestión de los flujos de tráfico aéreo, de Eurocontrol.

9 Considerando 24 de la Sentencia C364-1992 del Tribunal de Justicia europeo, «SAT Fluggeselleschaft mbH contra Eurocontrol», de 19 de enero de 1994, en la que se cita una sentencia anterior similar, en el asunto 29/76, LTU contra Eurocontrol, Recopilación del Tribunal, 1541.

10 *Ibídem*, considerando 30.

11 *Ibídem*, considerando 28.

de navegación aérea impuestos a la aviación civil internacional» (una disposición análoga, *mutatis mutandis*, a la del punto 2.2 b) del documento de referencia sobre telecomunicaciones);

y que: «Los servicios de navegación aérea podrán producir suficientes ingresos para exceder todos los gastos de explotación directos e indirectos y permitir así un rendimiento razonable del activo (antes de deducir los impuestos y el costo del capital), contribuyendo de esta forma a las mejoras de capital necesarias.»

31. La utilización de la palabra «podrán» en la cita anterior parece contemplar la posibilidad de emplear criterios comerciales (la fórmula «costos + rendimiento razonable del activo» constituye una referencia clásica). Es un hecho también que 13 de los 21 proveedores autónomos enumerados en el cuadro 8 se han constituido como organizaciones con fines de lucro y de hecho han declarado beneficios, como ilustran las columnas 6 y 9 de dicho cuadro. Sin embargo, no ocurre lo mismo con otros proveedores no autónomos, que por su propia naturaleza no pueden declarar beneficios.

32. La OACI ha recogido datos sobre los principales determinantes que se aplican en la fijación de derechos, que se presentan en el cuadro 3 *infra*, pero resulta imposible precisar a partir de él cuántos países aplican una política de costos + rendimiento razonable del activo, puesto que la «política de recuperación de los costos de la OACI», mencionada en la quinta columna, sólo menciona el rendimiento del activo como una posibilidad.

33. En este sentido, la práctica efectiva también constituye un factor importante. Por ejemplo, hasta 1997, en los Estados Unidos, que poseen uno de los sistemas de control del tránsito aéreo más avanzados, los derechos de sobrevuelo no tuvieron una base de costos. La Administración Federal de Aviación no presentó una propuesta hasta 1997, y tuvo que retirarla en vista de las protestas que suscitó. La FAA publicó una nueva norma provisional sobre este tema el 6 de junio de 2000[12], norma que entró en vigor en agosto de 2000. Sin embargo, estará abierta a las observaciones del público hasta el 27 de octubre de 2000.

12 FAA-2000-7018-94, disponible en http://www.faa.gov/aba/html_overflight_fees/index.htm.

CUADRO 3
Principales determinantes que se aplican en la fijación de derechos

Región	Derechos basados en los costos	Sistema de contabilidad transparente	Consulta obligatoria con los usuarios	Política de recupera-ción de los costos de la OACI	Factores interguber-namentales	Otros
Asia y el Pacífico (11 Estados)						
Derechos de aeropuerto	7	6	4	5		3
Derechos SNA	6	5	5	7		1
Oriente Medio (8 Estados)						
Derechos de aeropuerto	5	3	3	6		1
Derechos SNA	4	2	4	5	1	
África (18 Estados)						
Derechos de aeropuerto	9	6	7	10		1
Derechos SNA	9	5	8	11	1	1
Europa (30 Estados)						
Derechos de aeropuerto	12	14	12	14	6	2
Derechos SNA	25	18	14	19	6	3

Región	Derechos basados en los costos	Sistema de contabilidad transparente	Consulta obligatoria con los usuarios	Política de recupera-ción de los costos de la OACI	Factores interguber-namentales	Otros
Norteamérica (2 Estados)						
Derechos de aeropuerto	2	2	2		1	
Derechos SNA	2	2	2	2	2	
Caribe/ Centroamérica/ Sudamérica (6 Estados)						
Derechos de aeropuerto	4	3	2	3	3	
Derechos SNA	4	2	1	3	1	
Total* **(75 Estados)**						
Derechos de aeropuerto	39	34	30	38	10	7
Derechos SNA	50	34	34	47	11	5

* Puede haber respuestas dobles.

Fuente: ANSConf-WP/9.

34. Además, todos los proveedores, incluidos los autónomos, ejercen facultades de regulación similares a las de la policía, como se ha explicado en los párrafos 23 y 24 anteriores, en aplicación de las obligaciones vinculantes a nivel internacional de los anexos del Convenio de Chicago. Podría afirmarse que, con independencia del criterio comercial sugerido como posibilidad por la declaración no vinculante de la OACI sobre derechos de navegación aérea, los derechos aplicados son por lo tanto derechos administrativos al usuario.

35. Éste es claramente el actual régimen jurídico de la Unión Europea, donde el Tribunal de Justicia europeo ha dictaminado, como se indica en el párrafo 28 anterior, que las tarifas percibidas por Eurocontrol en el ejercicio de sus funciones «no son sino la contrapartida, exigida a los usuarios, por la utilización obligatoria y exclusiva de las instalaciones y servicios de control de la navegación aérea. (...) Eurocontrol debe ser contemplada, en su actividad de percepción de las tarifas, como una autoridad pública que actúa en el ejercicio del poder público».[13]

36. Por último, en lo referente a la relación entre los derechos de navegación aérea y los derechos de tránsito, puede observarse que los servicios de navegación aérea no se prestan sólo a las compañías aéreas, sino también a clientes cuyos vuelos no están sujetos a un régimen de derechos de tránsito, como los servicios de aviación general (aviación de negocios, trabajos aéreos, vuelos de entrenamiento y recreo) y los prestados a aeronaves militares. La conciliación de la necesidad de un espacio aéreo militar con los requisitos del tráfico comercial es sin duda una de las principales tareas y de los mayores retos a los que se enfrenta la gestión del control del tránsito aéreo.

13 Considerando 28 de la sentencia del Tribunal de Justicia C364-1992 «SAT Fluggesellschaft mbH contra Eurocontrol», de 19 de enero de 1994, donde se cita también una sentencia anterior en un asunto similar, 29/76 LTU contra Eurocontrol», Recopilación del Tribunal, 1541.

3. Evolución económica y normativa reciente: los retrasos y la congestión como fuerzas impulsoras de la reforma institucional y las innovaciones tecnológicas

37. En el caso de los servicios de navegación aérea, resulta difícil deslindar la evolución económica de la normativa, ya que esta última a menudo responde a los cambios económicos.

(a) Un número creciente de movimientos de aeronaves

38. Existen muchas fuentes que contienen pronósticos de tráfico (fabricantes de aeronaves, OACI, IATA, ACI), y todas ellas coinciden en vaticinar un aumento considerable del tráfico.

39. La OACI ha elaborado un documento pormenorizado para la Conferencia sobre servicios de navegación aérea de Montreal, que se centra no sólo en el crecimiento del número de pasajeros, sino también en el aumento de los movimientos aeronáuticos, aspecto sobre el que debe tenerse en cuenta la capacidad creciente de las aeronaves (fuselajes anchos y pronto «super jumbos»). Las conclusiones de dicho estudio son las siguientes: «Se proyecta que la demanda mundial de transporte aéreo, medida en términos de pasajeros-km, aumentará a una tasa anual media del 4,5 por ciento en el período 1997-2020. Se proyecta que los movimientos de aeronaves en el mismo período aumentarán a una tasa de crecimiento anual media del 3,5 por ciento. En respuesta a esa demanda, se prevé que la flota de aeronaves se duplicará, de unas 10.000 en 1998 a casi 20.000 en el año 2020. (...) Estas perspectivas de crecimiento presentan un desafío importante para el transporte aéreo, ya que se prevé que los aeropuertos y los sistemas de gestión del tránsito aéreo tendrán que admitir un incremento de 2,7 veces en el tráfico y los movimientos de aeronaves se duplicarán» (ANSConf-WP/13).

40. El cuadro 4 *infra* siguiente, tomado del mismo documento[14], precisa dichos pronósticos de tráfico para los principales grupos de rutas internacionales.

14 OACI, ANSConf-WP/13, de 17 de febrero de 2000, cuadro 2, página 8.

CUADRO 4

Pronósticos de la OACI sobre movimientos de aeronaves por principales grupos de rutas de tráfico internacional

(Porcentaje de aumento anual - Año base: 1996)

Grupo de rutas	Horizonte 5 años	Horizonte 15 años
Transpacíficas[a]	5,2	4,7
Atlántico Septentrional[a]	4,6	3,2
América del Norte-África	4,0	
Europa-África	3,7	
Oriente Medio-África	4,2	
Asia/Pacífico-África	4,7	
Dentro de África	5,0	
Asia/Pacífico-Oriente Medio	4,5	
Europa-Oriente Medio	3,3	
Dentro de Oriente Medio	5,5	
Atlántico Meridional	3,3	
Atlántico Central	4,8	
Dentro de América del Sur	2,5	
Dentro de Centroamérica/Caribe	3,6	
América del Norte-América del Sur/Centroamérica/Caribe	4,5	
América del Sur-Centroamérica/Caribe	2,3	

a Año base: 1998.

Fuente: ANSConf-WP/13.

41. Entre las causas de esta congestión figura el crecimiento del tráfico debido a la democratización de los viajes aéreos, pero también su concentración en grandes centros aeroportuarios, lo que supone una concentración no sólo geográfica, sino también en el tiempo, especialmente en los turnos de mañana y tarde de las escalas cortas. Además, el sistema de redes radiales y los códigos compartidos alientan el uso de aeronaves más pequeñas con una mayor frecuencia (puente aéreo). A título de ejemplo, el aeropuerto de Niza ha asistido en tres años a un incremento del 42 por ciento en sus movimientos de aeronaves, mientras el número de pasajeros sólo aumentaba en un 18 por ciento en el mismo período.

42. Los retrasos y la congestión han pasado en los dos áreas más saturadas, Europa y Norteamérica, de ser objeto de un debate técnico a debatirse a nivel político.

(b) Un debate europeo centrado en la unificación del espacio aéreo

43. Entre 1990 y 1999, el tráfico aéreo total en Europa creció en un 51 por ciento. Al propio tiempo, la cuestión de los retrasos en el tráfico aéreo en Europa se ha convertido en objeto de debate entre los transportistas aéreos y los organismos normativos, y, en los últimos años, también entre el público en general. Se trata de un hecho que explica perfectamente el cuadro 5 que figura *infra*.

44. No todos estos retrasos son achacables al tráfico aéreo: del 30,4 por ciento de los retrasos en los vuelos en 1999, el 4 por ciento fue imputable a las condiciones meteorológicas, el 14 por ciento a los aeropuertos y el resto, a la congestión del tráfico y a los efectos en cadena. En 1998, se evaluaron los costos de la saturación en 500 millones de euros, en concepto de costos adicionales de explotación para las compañías aéreas. Se ha calculado que, de no producirse retrasos, el consumo de combustible podría reducirse entre el 6 y el 12 por ciento, y que las demoras generan 320.000 toneladas de dióxido de carbono adicional cada año.

45. Según ciertas fuentes, esto se debe al hecho de que el tráfico crece a un promedio del 8 por ciento anual, mientras el sistema sólo puede hacer frente a un crecimiento del 5 por ciento. Hay que indicar asimismo que, debido a la saturación del sistema, la relación entre el crecimiento del tráfico y los retrasos no es proporcional, sino más bien logarítmica: por ejemplo, en los seis primeros meses de 1999, un aumento del 5,6 por ciento en los movimientos de aeronaves generó un aumento del 45 por ciento en los retrasos.[15]

46. La cronología del debate normativo y de los acontecimientos que se reconstruye esquemáticamente a continuación revela una clara aceleración en los dos últimos años.

47. Eurocontrol[16], fundada en 1960, aplica el Programa de Armonización e Integración del Control del Tráfico Aéreo Europeo (EATCHIP) desde 1991. Este programa ha hecho frente a un aumento del tráfico del 50 por ciento sin menoscabo de la seguridad. Sin embargo, debido en parte a que Eurocontrol no tiene competencias ejecutivas, el cumplimiento de los objetivos de su Plan Europeo de Convergencia y Aplicación se ha retrasado y sólo se ha alcanzado en un 76 por ciento.

48. En 1997, Eurocontrol creó la Dependencia Central de Organización de la Afluencia (CFMU), última instancia de recurso en los conflictos de intereses sobre espacio aéreo, que decide la adjudicación definitiva de turnos y, en su caso, impone retrasos.

49. En junio de 1997, los Ministros de Transporte de los Estados miembros de Eurocontrol firmaron el Convenio modificado con miras a mejorar la capacidad de la Organización para desempeñar sus tareas con mayor eficiencia. El Convenio modificado establece la

15 Convencionalmente definidos como los vuelos que sufren retrasos de más de 15 minutos.

16 EUROCONTROL, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, está formada por 29 Estados miembros: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, la ex República Yugoslava de Macedonia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Moldova, Mónaco, Noruega, los Países Bajos, Portugal, Reino Unido, la República Checa, la República Eslovaca, Rumania, Suecia, Suiza y Turquía.

CUADRO 5

Proporción de vuelos europeos retrasados durante más de 15 minutos

1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
12,7%	13,3%	18,4%	18,5%	19,5%	22,8%	30,4%

Fuente: Asociación de Compañías Aéreas Europeas.

reformulación de las tareas de Eurocontrol y la creación de una nueva estructura institucional, que permitan a la Organización lograr:

- la expansión del espacio aéreo europeo para satisfacer la demanda de tráfico y el aprovechamiento óptimo de la capacidad disponible, en el marco de un Sistema Europeo para la Gestión del Tráfico Aéreo uniforme (EATMS);
- el refuerzo de la planificación de la ATM mediante la combinación de medidas sobre la duración de los vuelos y medidas aeroportuarias, en el marco de la «Estrategia ATM 2000+», basada en el lema del «puerta a puerta»;
- una participación efectiva en el diseño y la aplicación de un sistema mundial de navegación por satélite;
- la potenciación de la cooperación con otras instituciones europeas;
- la introducción de una evaluación de los resultados ATM y de un sistema de fijación de objetivos;
- la elaboración de objetivos y requisitos normativos armonizados en materia de seguridad para el sistema ATM;
- un proceso de toma de decisiones más eficiente, basado en el voto por mayoría;
- la participación sistemática de organizaciones representativas de los usuarios del espacio aéreo y de los aeropuertos en los asuntos que les conciernen;
- el refuerzo de la cooperación entre las autoridades civiles y militares.

50. Sin embargo, este Convenio revisado todavía no ha entrado en vigor, ya que los Estados miembros de la UE y la Comisión Europea todavía debaten las modalidades de una ratificación simultánea, que implicará la pertenencia plena a la Comunidad.

51. En cuanto a la aviación civil, en octubre de 1998, los Ministros de Transporte de la Comunidad Europea aprobaron el documento sobre la Estrategia ATM 2000+. Entre los elementos de esta estrategia figuran: la reforma de los procedimientos, la integración de los sistemas de tecnología de la información, la investigación sobre la interfaz hombre-máquina, la redefinición de la separación vertical entre aeronaves, los sistemas mundiales de enlace de datos y mejoras en las comunicaciones. Se prevé que este programa esté en vigor hasta 2015.

52. En julio de 1999, el Consejo Europeo de Ministros adoptó una Resolución sobre «La situación de los retrasos del tráfico aéreo en Europa» (1999/C22/01, 19 de julio de 1999) e invitó a la Comisión a realizar un informe sobre este tema.

53. En octubre de 1999, la IATA puso en marcha una campaña sobre los retrasos en el tráfico aéreo y presentó un plan articulado en torno a cinco puntos:

- adoptar plenamente la estrategia ATM 2000+ e instaurar de inmediato un enfoque «de arriba abajo» para la planificación y explotación del espacio aéreo como un *continuum* entre fronteras nacionales;
- dar a Eurocontrol y a la Unión Europea las facultades e instrumentos normativos necesarios para: a) posibilitar la adopción común de medidas; b) que las decisiones de Eurocontrol puedan aplicarse directamente en los Estados miembros; y que c) las normas de Eurocontrol se apliquen efectiva y rápidamente en los Estados miembros;
- establecer un proceso permanente de planificación a escala europea, con objeto de velar por que se añada capacidad a la red europea cuándo y dónde sea necesaria;
- liberalizar la prestación de servicios de tránsito aéreo (ATS) por medio de la comercialización, la privatización o la transformación en sociedad anónima de las empresas, en función de la conveniencia de cada Estado europeo;
- crear incentivos para que los servicios a los usuarios del espacio aéreo de los proveedores de ATS tengan la capacidad suficiente y para la eficiencia de sus vuelos y la rentabilidad de estas operaciones.

54. En diciembre de 1999, la CANSO formuló una propuesta propia para la reunión de diciembre de 1999 de los Ministros de Transporte de la UE y para la Conferencia de Ministros de Transporte CEAC-MATSE de enero de 2000. Se tratan de propuestas similares en cierto sentido a las de la IATA:

- adoptar plenamente la estrategia ATM 2000+;

- la prestación de servicios debería liberarse del control político y los Estados deberían poner a disposición de los proveedores de servicios recursos apropiados, como un espacio aéreo libre de las restricciones impuestas por las fronteras nacionales;

- los proveedores de servicios deberían responsabilizarse de la seguridad y eficiencia del sistema ATM, ya que tienen el control directo de la satisfacción de la demanda y del desarrollo del servicio;

- modificar el actual mecanismo de planificación de la ATM, con objeto de crear incentivos apropiados para que los proveedores de servicios sean eficaces en términos de servicios, valor y seguridad;

- crear autoridades normativas independientes para proteger los intereses de los consumidores y alentar la competencia cuando sea posible y aconsejable, e imponer al mismo tiempo una observancia estricta de las normas de seguridad.

55. El 6 de diciembre de 1999, la Comisión Europea presentó al Consejo de Ministros y al Parlamento Europeo una Comunicación titulada «La creación del espacio único europeo».[17]

56. En primer lugar, la Comunicación de la Comisión deduce de estadísticas semejantes a las presentadas antes la necesidad de una intervención política al mayor nivel. Por ejemplo, evalúa el costo indirecto de los retrasos del tráfico aéreo en 1998 en 5.400 millones de euros, y los costos de explotación directos para las compañías aéreas, en 600 millones de euros. Recalca la contribución financiera de la Comunidad al esfuerzo de investigación en la esfera de la gestión del tránsito aéreo y rinde tributo a la estrategia ATM 2000+ en el contexto del «puerta a puerta» de Eurocontrol, pero reconoce que no es razonable esperar una revolución tecnológica a corto plazo. Señala la falta de interoperabilidad entre los sistemas nacionales, que tiene un efecto adverso sobre el conjunto del sistema y crea límites artificiales a la capacidad de sus vecinos, o supone su infrautilización. Indica que los intereses divergentes del tráfico militar y civil se han satisfecho parcialmente mediante la «utilización flexible del espacio aéreo», en virtud de la cual parte del espacio aéreo militar se pone a disposición de los usuarios civiles. Sin embargo, precisa que la aplicación de este concepto sigue haciéndose a nivel nacional y raramente es competencia de un regulador independiente y neutral. Señala también que, en ocasiones, los Estados se resisten a la reorganización de las rutas fuera de sus fronteras, para seguir percibiendo así las tasas correspondientes. Concluye en este sentido que el espacio aéreo es un bien común que debe gestionarse de manera colectiva como un *continuum*, independientemente de las fronteras, a fin de satisfacer a todos sus usuarios, civiles y militares, y optimizar la gestión del tráfico aéreo.

57. Para ello, sugiere que se dé plena responsabilidad a un organismo central para la gestión del espacio aéreo europeo, tanto desde el punto de vista estratégico como táctico. En lo referente a la inversión en equipo, recursos humanos y capacidad, la Comunicación indica que Eurocontrol ha iniciado una evaluación de las capacidades necesarias titulada «Planificación de las capacidades a medio plazo». Sugiere que se aliente este proceso y que los aumentos previstos de las capacidades deben decidirse de conformidad con el Convenio modificado de Eurocontrol.

58. Tras abordar el concepto de la organización de la afluencia del tránsito aéreo (véase *supra*, párrafo 21), la Comisión concluye que esta función debería centralizarse y regirse por normas de alto nivel. La Comisión sugiere después que la autoridad encargada de regular el transporte obligatorio de equipos sea independiente de los proveedores de tráfico aéreo.

59. La Comisión opina que deberá regularse la prestación de servicios de tráfico aéreo en sentido estricto, para garantizar que se cumplan los niveles necesarios de seguridad e interoperabilidad. Propone también que, cuando estos servicios se presten sobre la base de un monopolio, estén sujetos a una regulación económica que garantice que se cumplen los niveles aprobados de rendimiento operativo o de servicio. La Comisión sugiere que se separen las funciones de regulación y prestación de servicios, así como los organismos de regulación de la economía de aquellos que regulan la seguridad. Este principio debe aplicarse en especial a Eurocontrol. Deben crearse nuevos incentivos, basados en recompensas o sanciones. Por último, la Comisión examinará también la viabilidad técnica y económica de una «separación» de los servicios de tráfico aéreo.

60. Esta importante Comunicación ha provocado un debate intenso y ha generado tensión entre la mano de obra y malestar social.

61. En enero de 2000, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) para Europa y la Asociación de

17 COM(1999) 614 final 2, de 6 de diciembre de 1999, disponible en http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/1999/com1999_0614en01.pdf.

Compañías Aéreas de Europa emitieron una declaración similar a las de la IATA y la CANSO, en la que instaban a los gobiernos a crear una cadena de mando y un mecanismo de ejecución, abogando por la independencia de los organismos de regulación con respecto a los proveedores de servicios de tráfico aéreo y solicitando que el espacio aéreo se atenga a las necesidades de los mercados y no a fronteras artificiales entre los distintos espacios aéreos.

62. A raíz de su Comunicación de diciembre de 1999, la Comisión creó un grupo de trabajo de alto nivel compuesto por representantes de las compañías aéreas, los proveedores de servicios de navegación aérea, los sindicatos y los consumidores.

63. En junio de 2000, la Comisión comunicó al Consejo de Ministros que las primeras conclusiones del grupo de trabajo de alto nivel eran las siguientes:

- Europa requiere al mismo tiempo un organismo de regulación fuerte y una reglamentación/ legislación uniforme en todo su territorio.

- El espacio aéreo debe tratarse como un recurso común, sin fronteras interiores, y debemos tratar de llegar a una gestión integrada del espacio aéreo europeo. En primer lugar se prestará atención al espacio aéreo superior.

- Deben respetarse las necesidades militares en materia de utilización del espacio aéreo, pero reduciendo al máximo la segregación de dicho espacio para usos exclusivamente militares: los usuarios militares y civiles están dispuestos a mejorar los arreglos sobre utilización coordinada y crear procedimientos de arbitraje.

- La reforma requiere la participación e implicación activas de los controladores de tráfico aéreo. Son necesarios esfuerzos en materia de contratación para que estos controladores puedan preservar la gran cultura europea en materia de seguridad.

- Es necesario crear incentivos para potenciar la interoperabilidad de todos los aspectos de la gestión del tráfico aéreo en toda Europa.

64. En agosto de 2000, la IATA y la CANSO presentaron una declaración común, «Visión conjunta del futuro de la gestión del tráfico aéreo en Europa», en la que se abogaba por la creación de un organismo central de regulación en Europa, la apertura del mercado y la reglamentación de la competencia.

65. En septiembre de 2000, la Comisión propuso la creación de un Organismo Europeo para la Seguridad de la Aviación, cuya función consistiría fundamentalmente en la expedición de certificados, que actualmente es competencia de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (para más información y referencias sobre esta organización, véase la sección sobre mantenimiento del documento S/C/W/163), pero también ejercería la función de organismo central de regulación de los aspectos relacionados con la seguridad del control del tránsito aéreo, incluida la regulación de la explotación del espacio aéreo.

66. El informe definitivo del grupo de alto nivel, inicialmente previsto para otoño de 2000, deberá publicarse a finales del año. Es probable que los debates que suscite sean intensos, en vista de las implicaciones políticas de la cuestión. La posibilidad de una separación simple de las funciones de regulación y prestación de servicios podría constituir una postura de compromiso.

(c) Un debate incipiente en los Estados Unidos

67. El debate sobre la reforma institucional de la gestión del tránsito aéreo aún no ha alcanzado en los Estados Unidos la misma intensidad que en Europa, probablemente porque el espacio aéreo estadounidense está menos fragmentado que el europeo.[18] Con todo, el debate público sobre los retrasos en el tráfico aéreo también se ha exacerbado recientemente: las reclamaciones de los pasajeros se multiplicaron por más de dos en 1999 con respecto a 1998. Los motivos principales de queja son los retrasos y la cancelación de vuelos, muchos de los cuales se deben a retrasos en el tránsito aéreo, aunque la meteorología parece ejercer una influencia mayor que en Europa.

68. Resulta difícil recopilar una serie coherente de cifras sobre los retrasos, pues uno de los problemas a los que se enfrentan las compañías aéreas y la FAA es la falta de un sistema de medición armonizado. Sin embargo, sí se dispone de algunos datos fragmentarios. El número de retrasos aumentó entre 1995 y 1999

18 Con todo, sí existe cierto grado de fragmentación, puesto que, en septiembre de 1999, un estudio de la FAA concluyó que las principales causas de los retrasos aéreos eran la mala comunicación entre los órganos de gestión del tráfico de las diferentes regiones y el centro de mando de la FAA, en Washington, así como la ausencia de un equipo normalizado. A raíz de este informe, el sistema de gestión de las corrientes y de información meteorológica se ha centralizado en Washington. Sin embargo, según algunas fuentes procedentes de la industria, esta centralización ha empeorado de hecho la situación.

en un 58 por ciento, mientras las cancelaciones lo hicieron en un 68 por ciento, aunque el total de operaciones de vuelo sólo aumentó en un 8,3 por ciento. En el mismo período, la duración de los retrasos se incrementó también en un 18 por ciento. Un nuevo sistema de medición ideado por el Departamento de Transporte, que combina los retrasos en los vuelos regulares y no regulares padecidos por 10 grandes transportistas, muestra entre 1998 y 1999 un aumento medio de los retrasos de un 42 por ciento, pasando de 11 a 16 minutos. Las demoras de más de una hora para situarse en la pista de despegue, que constituyen una parte marginal de los retrasos, aumentaron sin embargo en un 130 por ciento entre 1995 y 1998. La Asociación del Transporte Aéreo (ATA) ha estimado el costo de los retrasos en 4.600 millones de dólares EE.UU. en 1998, lo que supone un aumento del 5 por ciento frente a 1997.

69. A mediados de 1998, el sector se enfrentaba a la perspectiva de la promulgación de una legislación que iba a imponer la obligatoriedad de determinados procedimientos encaminados a mejorar el conjunto de los servicios. Temiendo lo que denominaban «regulación», las compañías aéreas instauraron un programa con carácter voluntario, «el cliente primero», que constaba de medidas como la oferta de las tarifas más bajas disponibles, la notificación a los consumidores de los retrasos y cancelaciones conocidos de antemano, la autorización de confirmar o cancelar las reservas en un plazo de 24 horas sin sanciones y el incremento de la responsabilidad contraída sobre el equipaje. En el verano de 2000, algunos congresistas, en vista de los informes a medio plazo del Inspector General del Departamento de Transporte, indicaron su disposición a sacar adelante nueva legislación en materia de atención al pasajero.

70. En agosto de 2000, el Secretario de Transporte convocó a una cumbre urgente a los principales transportistas, administradores del control del tráfico aéreo y representantes sindicales, con objeto de buscar mejoras a corto plazo y reavivar el debate sobre los retos a más largo plazo. En dicha ocasión, la FAA elaboró un plan que contenía 21 iniciativas, 11 de las cuales debían haberse ultimado a finales de octubre, destinadas a resolver 7 «puntos de estrangulamiento» de los aeropuertos al este del Mississippi, desde Atlanta hasta Boston. Estos 21 cambios posibles fueron anunciados de hecho por la Administración Federal de Aviación el 9 de octubre de 2000. Entre dichos cambios figura también una utilización más eficiente del espacio por medio de la reducción, por encima de 29.000 pies, de la separación vertical entre aeronaves, que pasa de 2.000 a 1.000 pies, una altura de vuelo más baja para los trayectos cortos, entre 8.000 y 20.000 pies, una reducción de las millas de separación entre aeronaves, un aumento del número de rutas de llegada y salida de baja altura. Para resolver los problemas anejos a los sistemas de estadística e información mencionados antes, se ha creado un grupo especial sobre calidad de los servicios, así como otro grupo espacial encargado de agilizar la infraestructura de inversiones, como la expansión de las pistas de rodaje y los aeropuertos, a raíz de la adopción de la Ley de reasignación de 40.000 millones de dólares EE.UU. a la FAA.

71. En septiembre de 2000, las compañías aéreas sugirieron que, en casos de congestión grave, debería levantarse la prohibición de coordinación de horarios entre compañías y concederse excepciones puntuales de la legislación antitrust. La falta de coordinación se considera una de las razones principales de los retrasos, puesto que todas las compañías aéreas programan sus vuelos en hora punta, cuando el sistema no puede responder físicamente a ese volumen de tráfico.

72. El debate institucional es menos intenso. Aunque ciertas organizaciones, como la Asociación Automovilística Americana (AAA), la mayor organización de viajes de ocio, han propugnado la privatización del sistema de tráfico aéreo, esta cuestión no figura a todas luces en el orden del día de la Administración ni el Congreso. Las propias compañías aéreas están divididas: Continental es partidaria de una privatización parcial, pero Northwest está en contra, pues considera que supondría unos costos más elevados y la concentración de las inversiones en unos pocos grandes centros aeroportuarios. American Airlines y United se sitúan en un término intermedio, defendiendo el *statu quo* institucional acompañado por la aplicación de disciplinas de gestión y métodos de contabilidad propios del sector privado, así como de sistemas de evaluación de los resultados de la FAA. Dicha Administración se ha adelantado en parte a estas peticiones, decidiendo convertirse en una «organización semiautónoma que funciona con criterios de rentabilidad».

73. Como ocurre en muchos casos, la prensa especializada y las organizaciones internacionales carecen de datos sobre el resto del mundo o son muy escasos. Sería conveniente que los Miembros reflexionaran sobre la posible necesidad y la forma de obtener dicha información.

(d) Una mejor situación financiera confrontada a nuevos retos

74. En el contexto de la Conferencia ANSConf, la OACI ha recogido datos sobre la situación financiera de los proveedores de servicios de navegación (documento ANSConf-WP/3, de 3 de mayo de 2000).

Aproximadamente 70 Estados han contestado a la encuesta, pero representan más del 75 por ciento del tráfico. En 1989 se llevó a cabo una encuesta similar, pero el número de respuestas fue menor (49 Estados).

75. En cuanto a los aeropuertos, la comparación de los datos de 1989 y 1999 muestra una considerable mejoría de la situación financiera de los proveedores de servicios de navegación aérea. Los ingresos fueron iguales o superiores a los costos en 49 de los 62 Estados en 1999, mientras, en 1989, dicha cifra fue de 24 Estados sobre 49. La situación mejoró en todas las regiones.[19]

76. Sin embargo, también en lo referente a los aeropuertos, es posible que los costos se hayan subestimado en algunos casos. Entre las causas de esta mejoría, la OACI señala la creciente importancia que los Estados atribuyen a la recuperación de los costos de los servicios de navegación aérea, el crecimiento constante del tráfico y un aumento del número de Estados que recaudan derechos por aproximación y control de aeródromos.

77. Los servicios ATS y COM representan la mayoría de los costos (entre el 75 y el 90 por ciento), los servicios MET, entre el 5 y el 20 por ciento, los servicios AIS, en torno al 5 por ciento y los servicios SAR, entre el 0 y el 3 por ciento. La cuota de los ATS y COM ha crecido también en términos relativos, como reflejo de la intensa inversión realizada en estas esferas. Asimismo, la cuota de los costos por depreciación y/o amortización ha aumentado del 9 al 17 por ciento.

78. En términos de fuentes de financiación, la encuesta de la OACI revela una diversificación considerable, como ilustra el cuadro 6 *infra*.

79. Según la OACI, esta tendencia se acentuará aún más en el futuro, ya que los Gobiernos recurren cada vez más al sector privado o a organismos públicos o semipúblicos con autonomía financiera para la financiación de las inversiones en los servicios de navegación aérea.

80. No se dispone de datos para efectuar una comparación entre los superávit de explotación y los gastos de capital, mientras que dicha comparación sí puede hacerse en el caso de los aeropuertos (documento S/C/W/163, párrafo 88). Sin embargo, la CANSO considera que, de los 250.000 a 350.000 millones de dólares EE.UU. que la OACI juzga necesarios en términos de inversión en infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea desde 1999 hasta 2005[20], al menos 50.000 millones deberían dedicarse a la infraestructura de navegación aérea. La OACI, que también señala la posible escasez de fondos de muchos Estados, en particular para poner en práctica el concepto CNS/ATM, está explorando activamente todas las fuentes de financiación disponibles y potenciales, incluidas nuevas modalidades de aplicación del concepto de financiación conjunta (véase el párrafo 16 *supra*) y un instrumento financiero internacional para la seguridad en la aviación (IFFAS). Esta última idea está siendo objeto de un intenso debate entre los Miembros de la OACI.

19 Para un desglose regional, véase el cuadro 5, página 7, del documento ANSConf-WP/3.

20 Véase el documento S/C/W/163, párrafo 91.

CUADRO 6

Fuentes primarias de financiación de los servicios de navegación aérea (ANS) en 71 Estados 1999

		Autofinanciación	Gobierno nacional	Préstamos o ayudas de gobiernos extranjeros	Bancos o fondos de desarrollo	Préstamos comerciales		Capital social	Otras
						Nacionales	Extranjeros		
Utilizada	Número de ANS	53	33	17	20	15	20	5	4
Prevista		26	7	7	9	11	11	6	0

(e) Un cambio leve pero significativo en las estructuras institucionales debido en gran medida a factores financieros

81. En el contexto de la ANSConf, la OACI ha recogido datos sobre la propiedad y explotación de los servicios de navegación aérea. Los resultados de este estudio, por región, se presentan en el cuadro 7. Lamentablemente, no puede efectuarse una comparación con datos sistemáticos anteriores, pues se trata del primer estudio de conjunto jamás realizado sobre esta cuestión.

82. El cuadro 8, elaborado por la (CANSO), presenta las características principales de los distintos Miembros de dicha asociación de proveedores de servicios de navegación aérea comercial.

CUADRO 7
Propiedad y explotación de los servicios de navegación aérea[21]

Región	Propiedad y explotación						Recaudación de derechos	
	Administración autónoma de propiedad del gobierno	Dirección de Aviación Civil	Ministerio u otra dependencia del gobierno	Organismo internacional de explotación	Administración de propiedad privada	Otras	Se encarga de la recaudación	Recaudación a cargo de otro órgano u organización
Asia/Pacífico (14 Estados)								
Actual	8	7	2	0	0	0	10	2
Prevista	4	1	2	0	0	0		
Oriente Medio (8 Estados)								
Actual	0	6	1	0	0	1	6	2
Prevista	2	0	0	0	0	0		
África (19 Estados)								
Actual	8	9	2	2	0	0	15	5
Prevista	4	1	0	0	0	0		
Europa (29 Estados)								
Actual	17	8	3	0	0	2	15	25
Prevista	7	2	4	0	2	1		
Norteamérica (2 Estados)								
Actual	0	0	1	0	1	0	1	0
Prevista	0	0	0	0	0	1		
Caribe/Centroamérica/Sudamérica (9 Estados)								
Actual	4	2	3	3	1	0	9	3
Prevista	0	0	1	0	0	0		
Total (81 Estados)								
Actual	37	32	12	5	2	3	56	37
Prevista	17	4	7	0	2	2		

21 El desglose por países de estos datos figura en el documento ANSConf-WP/18Add1

CUADRO 8
Características de los principales proveedores de servicios de navegación aérea comercial

País	Nombre	Año de fundación/ constitución como sociedad anónima	Tipo de empresa	Accionista	¿Beneficios?	Ingresos	Empleados	Beneficios	Inversión en el extranjero
Alemania	Deutsche Flugsicherung (DFS)	1993	Sociedad de responsabilidad limitada	100% propiedad pública	Sí, pero los derechos aplicados a los usuarios buscan la recuperación de los costos	US$ 707.332 M	5.038	US$ 57.346 M	
Australia	Airservices	1988	Sociedad pública	No	Se han fijado objetivos en materia de rendimiento de la inversión	US$ 349.023 M	3.954	US$ 26.981 M	
Austria	Austrocontrol	1955/1994	Sociedad de responsabilidad limitada	100% propiedad pública	No	US$ 139.567 M	1.059		
Bélgica	Belgocontrol	1998	Entidad comercial pública		Sí, pero los derechos aplicados a los usuarios buscan la recuperación de los costos	BEF 6.317 M	972	BEF 281 M	
Canadá	NAV Canada	1996	Sociedad privada de capital sin acciones	No	No	US$ 632.096 M	5.200		
España	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)	1990/1997	Sociedad pública	No	Sí, pero los derechos aplicados a los usuarios buscan la recuperación de los costos	€ 353.483 M	9.200 en total, de los cuales 2.948 en ANS	€ 10.008 M	

País	Nombre	Año de fundación/ constitución como sociedad anónima	Tipo de empresa	Accionista	¿Beneficios?	Ingresos	Empleados	Beneficios	Inversión en el extranjero
Estonia	Estonian Air Navigation Services	1998	Sociedad de responsabilidad limitada	100% propiedad pública		EKR 113.736 M	120		
Irlanda	Irish Aviation Authority	1994	Sociedad de responsabilidad limitada	100% propiedad pública	Sí, pero los derechos aplicados a los usuarios buscan la recuperación de los costos	€ 76.282 M	493	€ 6.217 M	
Italia	Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV)						3.240		
Letonia	Latvijas Gaisa Satiksme (LGS)	1991/1997	Sociedad anónima	100% propiedad pública	Sí, pero sometida a control estatal	LVL 9.433 M	109	LVL 0.703 M	
Nueva Zelandia	Airways Corporation of New Zealand	1987	Sociedad pública			US$ 45.362 M	614	US$ 3.378 M	
Países Bajos	Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	1945/1993	Sociedad pública	No	No	NLG 338.162 M	879		
Portugal	NAV Portugal	1978/1999	Sociedad pública	100% propiedad pública	Sí, pero los derechos aplicados a los usuarios buscan la recuperación de los costos	US$ 117.024 M	986		
Reino Unido	National Air Traffic Services (NATS)	1962/1996	Filial al 100% de UK CAA	No	Sí, pero los derechos aplicados a los usuarios buscan la recuperación de los costos	£ 535.012 M	5.372	£ 14.717 M	

País	Nombre	Año de fundación/ constitución como sociedad anónima	Tipo de empresa	Accionista	¿Beneficios?	Ingresos	Empleados	Beneficios	Inversión en el extranjero
Rep. Checa	ANS de la Rep. Checa	1997	Sociedad pública	No	Sí, pero los derechos aplicados a los usuarios buscan la recuperación de los costos	US$ 53.134 M	736	US$ 13.571 M	
Rumania	Administración de Servicios de Tráfico Aéreo de Rumania (ROMATSA)	1953/1991	Sociedad pública		Sí, pero los derechos aplicados a los usuarios buscan la recuperación de los costos		1.937		
Sudáfrica	Air Traffic & Navigation Services	1994	Sociedad pública	100% propiedad pública	Sí	SAR 165.302 M	564	SAR 26.520 M	
Suiza	Swisscontrol	1921/1987	Sociedad anónima	99,85% propiedad pública, 0,15% otros	No	CHF 265.174 M	902		
Tailandia	Aerothai	1963/	Sociedad limitada con capital nominal por acciones	Gobierno, 91%, compañías aéreas, 9%	No	TBT 1.818 M	682		
	SERCO					£ 807.544 M		£ 29.332 M	
Ucrania	Empresa Estatal de Servicios de Tráfico Aéreo de Ucrania (UkSATSE)	1993/1998	Sociedad pública	No	Sí	US$ 56.678 M	3.656	US$ 23.373 M	

83. Cabe destacar que la lista de los miembros de CANSO es menos numerosa (21) que la de las «administraciones autónomas de propiedad del Estado» (37 actuales, 17 previstas), las «administraciones de propiedad privada» (2 actuales, 2 previstas) y las «otras» entidades (3 actuales, 2 previstas) del cuadro 7 anterior, de la OACI.

84. Los países en los cuales se dan estas discrepancias son los siguientes:

- en lo referente a las administraciones autónomas de propiedad del Estado: Argelia, Bolivia, Brasil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Finlandia, Granada, Grecia, Maldivas, Malta, Marruecos, Noruega, Pakistán, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Singapur, Sri Lanka, Suecia, Tanzanía, Túnez, Uganda, Zimbabwe;

- en cuanto a las administraciones autónomas de propiedad del Estado previstas: Botswana, ex República Yugoslava de Macedonia, Irán, Kenya, Kuwait, Namibia, Polonia, Tayikistán;[22]

- en cuanto a las administraciones de propiedad privada existentes: Brasil;[23]

- en cuando a las administraciones de propiedad privada previstas: Lituania;

- en cuanto a las «otras» entidades existentes: Polonia y Qatar;[24] y

- en cuanto a las «otras» entidades previstas: los Estados Unidos, que tienen la intención de convertir la dependencia de la FAA correspondiente en una «organización semiautónoma que funciona con criterios de rentabilidad».[25]

85. Esta tendencia a la «comercialización» no puede compararse en escala a la que se da en los aeropuertos. Todas las sociedades autónomas enumeradas en el cuadro de la CANSO son sociedades estatales o comerciales propiedad al 100 por ciento del Estado. Sólo en dos casos otros agentes poseen acciones, y esta participación exterior es muy marginal (9 por ciento en Tailandia; 0,95 por ciento en Suiza). No hay participación extranjera y ninguna de estas sociedades tiene intereses comerciales fuera de su territorio nacional.

86. También cabe destacar que, para hacer frente a la misma necesidad acuciante de fondos para tener recursos estables y previsibles y alcanzar la misma capacidad de empréstito, ciertos países han recurrido a fórmulas distintas de la constitución en sociedad anónima y la privatización. Por ejemplo, Francia ha mantenido el sistema clásico de prestación de servicios de control del tránsito aéreo por una dependencia gubernamental (una dirección del Ministerio de Transporte sin una personalidad jurídica separada del Estado), pero ha creado un «anexo presupuestario» de la navegación aérea, una fórmula presupuestaria excepcional que conlleva la capacidad de contraer préstamos.

87. El primer caso en el cual se prevé una participación privada parcial en el capital es la privatización del 46 por ciento de NATS, la sociedad de navegación aérea del Reino Unido, en el marco de una asociación entre el sector público y el privado; la privatización está prevista para marzo de 2001. Cuatro consorcios compiten por ella: «Novares» (Lockeed Martin - New Zealand Airways Corporation - Apax partners); «Nimbus» (SERCO - PPM Venture/Raytheon systems ltd); «Airlines Group» (British Airways - British Midlands - Virgin Atlantic - Airtours - Britannia - JMC - easyJet - Monarch) y la Administración Irlandesa de Aviación. Hay que señalar la presencia en dichos consorcios de fabricantes de equipo (Lockeed, Raytheon y, en una fase anterior del proceso de licitación, Boeing y Thomson CSF) de compañías aéreas tradicionalmente competidoras pero unidas, en este caso, por el miedo a la escalada de los derechos, de compañías financieras (Apax partners, PPM Venture, la filial de capital de riesgo de la aseguradora Prudential) y de proveedores de servicios de navegación aérea extranjeros (New Zealand Airways Corporation, SERCO, Administración Irlandesa de Aviación).

88. Sin embargo, incluso en este caso, el Estado conservará una participación del 49 por ciento a corto plazo y del 30 por ciento a largo plazo, así como una acción con derecho de veto permanente (los empleados recibirán el 5 por ciento restante). El volumen exacto de la participación extranjera todavía no se conoce, ya que varía de un consorcio a otro. Una vez más, la fuerza impulsora de este proceso son las necesidades de financiación del sistema, puesto que el objetivo consiste en haber aportado 1.300 millones de libras

22 Ocho países, frente a los 17 mencionados por la OACI, tacharon en 9 casos al mismo tiempo las dos columnas «actual» y «prevista». Véase el documento ANSConf WP/18, apéndice 1.

23 La OACI incluye también en esta categoría a NAV Canada, miembro de CANSO.

24 La OACI incluye también en esta categoría a Ucrania, miembro de CANSO.

25 Para más información sobre esta política estadounidense, véase el «air traffic services performance plan, fiscal years 2000-2002», octubre de 1999. La OACI incluye también en esta categoría a la empresa británica NATS, futura «sociedad semiestatal», que ya es miembro de CANSO.

esterlinas para 2010, con objeto de hacer frente a un incremento previsto del tráfico del 43 por ciento.

89. La creación de NAV-Canada en 1996 fue también, desde el punto de vista jurídico, una privatización, como opina la OACI (véase el documento ANSConf-WP/6, anexo, página 6, párrafo 3.15). No obstante, el nuevo organismo es una «sociedad privada de capital sin acciones», sin propiedad exterior ni extranjera, y no funciona con criterios de rentabilidad.

B. UN SISTEMA DE FACTURACIÓN CONVENIDO A ESCALA INTERNACIONAL SOMETIDO A TENSIONES

90. En esta subsección se describirá 1) el sistema de facturación clásico acordado internacionalmente y 2) los debates celebrados y la decisión adoptada en la Conferencia ANSConf de Montreal, celebrada en junio de 2000.

91. Este sistema de facturación constituye una característica esencial de las condiciones operativas de las compañías aéreas, pues determina con gran precisión cómo se fijan y perciben los miles de millones de dólares de los Estados Unidos que representan cada año los derechos aplicados al uso de instalaciones en ruta. El cuadro 9 que figura *infra* da una idea de la magnitud de estos importes.

92. Esta sección se inspirará en buena medida en la información que figura en los documentos de la OACI 9161/3, «Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea» (tercera edición, 1997), y 9082/5, «Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea en ruta» (1997), así como en los documentos ANSConf pertinentes.

1. Un sistema de facturación convenido a escala internacional

93. Los principios de facturación de la navegación aérea de la OACI figuran en dos conjuntos de documentos de distinta naturaleza jurídica. El primero es el artículo 15 del Convenio de Chicago, vinculante jurídicamente para los Miembros de la OACI y sujeto por tanto al «mecanismo para la resolución de controversias» de dicha Organización, que raramente se emplea. El segundo lo constituyen las Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por servicios de navegación aérea, no vinculantes pero muy detalladas.

(a) Artículo 15 del Convenio de Chicago

94. La política básica de la OACI en la esfera de los derechos de navegación aérea se expresa en el artículo 15 del Convenio de Chicago como sigue (este texto es común para los derechos aeroportuarios y de navegación aérea; las secciones específicas a la navegación aérea se destacan en negritas).

> «Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. **Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.**
>
> Los derechos que un Estado contratante imponga, o permita que se impongan, por el uso de tales aeropuertos e **instalaciones y servicios para la navegación aérea** por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:
>
> - respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;

CUADRO 9
Derechos por el uso de instalaciones en ruta (1993-1998)

Derechos por el uso de instalaciones *en ruta*	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Importe (millones de US$)	5.420	5.950	7.120	7.010	7.650	8.460
Proporción de derechos de explotación (%)	2,4	2,5	2,8	2,6	2,8	3,0

- respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

  Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. **Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos y otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.**»

95. En ocasiones, se ha interpretado este último principio en el sentido de que no deben percibirse derechos cuando una aeronave vuela hacia un Estado, fuera de él, o lo sobrevuela. Sin embargo, no es ésa la intención de dicho principio, pues todos los Estados tienen pleno derecho a recuperar los costos de los servicios que prestan a los operadores aeronáuticos a través de la imposición de derechos. La sustancia de este principio, de hecho, es que un Estado no debería aplicar derechos a la mera concesión de una autorización para volar hacia su territorio, fuera de él o sobrevolarlo. Aunque no coincida totalmente con él, es similar a las disposiciones del párrafo 4 del artículo V del GATT, que establece que «todas las cargas y reglamentaciones impuestas por las Partes Contratantes al tráfico en tránsito procedente del territorio de otra Parte Contratante o destinado a él deberán ser razonables, habida cuenta de las condiciones del tráfico», y que estas disposiciones se aplicarán al tránsito aéreo de mercancías pero no a las aeronaves en tránsito (párrafo 7 del artículo V del GATT).

96. Las distintas obligaciones de los Miembros en términos de trato NMF, trato nacional, publicación y consulta son las mismas que las de los aeropuertos, que se describen pormenorizadamente en el documento S/C/W/163/Add.1, párrafos 133 a 138.

97. En cuanto a los aeropuertos, el mecanismo para la resolución de controversias de la OACI no se ha utilizado nunca en el caso de los derechos de navegación aérea. La IATA supervisa también de cerca la observancia del artículo 15 en relación con los servicios de navegación aérea, pero la situación parece relativamente menos conflictiva que la de los derechos aeroportuarios.

98. La encuesta de la OACI confirma esta apreciación, ya que, de las 75 respuestas, 47 Estados aplicaban la política de recuperación de costos de la OACI (frente a sólo 38 en el caso de los aeropuertos) y 34 habían realizado las consultas obligatorias con los usuarios[26] (frente a 30 en el caso de los aeropuertos). La OACI atribuye esta diferencia al hecho de que los órganos autónomos y la privatización son más comunes y tienen más tradición en la explotación de aeropuertos que en los servicios de navegación aérea. Otra ilustración de esta menor tensión relativa es el hecho de que la IATA y la CANSO hayan podido elaborar en años recientes varios documentos que recogían sus posturas comunes en materia de reforma normativa. Sin embargo, hay que puntualizar que la postura favorable de la IATA con respecto a la «comercialización» está supeditada a varias exigencias previas. Entre los requisitos enumerados en el documento ANSConf-WP/26[27] figuran los siguientes:

- la plena participación de los usuarios a lo largo de todo el proceso de comercialización;

- un plan de imposición de derechos basado en los costos y convenido con los usuarios;

- los derechos deberían:

  - ser determinados en base a costos transparentes, equitativos y razonables;
  - ser conformes a acuerdos y obligaciones internacionales del Estado de que se trate;
  - estar en armonía con los principios de la OACI sobre derechos de usuario; y
  - estar sometidos a una supervisión económica preferiblemente por conducto de un órgano independiente y neutral.

(b) Declaración del Consejo de la OACI a los Estados contratantes sobre derechos por servicios de navegación aérea

99. En la Declaración del Consejo de la OACI a los Estados contratantes sobre derechos por servicios de navegación aérea, reproducida en el anexo, se dan orientaciones complementarias y más pormenorizadas en la esfera de los derechos de navegación aérea. Como en el caso de los aeropuertos, dicha declaración se ha revisado periódicamente.

26 Pueden darse respuestas dobles.

27 ANSConf-WP/26, de 16 de diciembre de 1999, Parte V.

100. La prevención de la discriminación entre usuarios de servicios de navegación aérea no es el único objetivo de la declaración, que de hecho se centra en gran parte en la consecución de un equilibrio económico ajustado y muy detallado entre las líneas aéreas y los proveedores de servicios de navegación aérea. En cuanto a los aeropuertos, la declaración no es vinculante, y la OACI invoca un «fuerte compromiso moral» para velar por una aplicación que considera práctica común.

101. Los principios contenidos en la declaración del Consejo se refieren a asuntos como la base de costos para fijar los derechos por servicios de navegación aérea, la asignación de los costos de los servicios de navegación aérea entre los usuarios aeronáuticos, los sistemas de imposición de derechos por servicios de navegación aérea, los derechos de control de aproximación y aeródromo, los derechos por servicios de navegación aérea en ruta, los derechos por servicios de navegación aérea utilizados por aeronaves que no sobrevuelen el Estado proveedor, y las consultas con los usuarios respecto a los derechos y la planificación de los servicios de navegación aérea.

102. La declaración contiene disposiciones sobre el equilibrio de intereses entre proveedores y usuarios y obligaciones de consulta mutua similares a las aplicables a los aeropuertos.

103. Un importante principio enunciado en la declaración es que, cuando se provean servicios de navegación aérea para uso internacional, los proveedores pueden exigir de los usuarios que sufraguen su parte de los costos correspondientes, pero no debería pretenderse que la aviación civil internacional cubriera gastos que no le son propiamente asignables. El costo que se ha de compartir es el costo total que supone proporcionar los servicios de navegación aérea, incluyendo montos adecuados por costo del capital y depreciación de bienes (párrafo 34 i)).

104. Cabe destacar también los siguientes principios y recomendaciones, de particular relevancia para la base de costos de los derechos por servicios de navegación aérea, los sistemas de imposición de derechos y la percepción de derechos:

a) se invita a los Estados a llevar, respecto a los servicios de navegación aérea que proporcionen, un sistema de contabilidad que permita determinar en forma apropiada los costos que sirvan de base para fijar los derechos por servicios de navegación aérea impuestos a la aviación civil internacional (párrafo 32); asimismo, que, a efectos de las consultas, debería proporcionarse a los usuarios la suficiente información financiera (párrafo 45 ii));

b) los servicios de navegación aérea podrán producir suficientes ingresos para exceder todos los gastos de explotación directos e indirectos y permitir así un rendimiento razonable del activo, contribuyendo de esta forma a las mejoras de capital necesarias (párrafo 34 iv));

c) la asignación de los costos de los servicios de navegación aérea entre los usuarios aeronáuticos debería hacerse de manera que sea equitativa para todos los usuarios. La proporción de los costos atribuibles a la aviación civil internacional y a otros usos de las instalaciones y servicios (inclusive la aviación civil nacional, las aeronaves de Estado u otras aeronaves exentas, los usuarios no aeronáuticos) debería determinarse de tal manera que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no corresponda asignarle de acuerdo con sanos principios de contabilidad (párrafo 36);

d) todo sistema de imposición debería, en lo posible, ser sencillo, equitativo y, respecto a los derechos por servicios de navegación aérea en ruta, apropiado para su aplicación general, por lo menos regionalmente. Los gastos administrativos de la recaudación no deberían exceder de una proporción razonable de los derechos percibidos (párrafo 37 i));

e) los derechos no deberían imponerse de forma tal que desalienten la utilización de las instalaciones y servicios necesarios para la seguridad o la introducción de nuevas ayudas y técnicas (párrafo 37 ii));

f) en todo sistema de imposición debería tenerse en cuenta el costo de proporcionar servicios de navegación aérea y la eficacia de los servicios prestados. Dicho sistema debería introducirse de modo que se tengan en cuenta, por una parte, la situación económica y financiera de los usuarios directamente afectados y, por otra, la del Estado o Estados proveedores (párrafo 37 v));

g) los derechos impuestos a la aviación general internacional deberían fijarse de manera razonable, teniendo en cuenta el costo de las instalaciones y servicios necesarios y utilizados, así como el objetivo de fomentar

el desarrollo sano de la aviación civil internacional en su totalidad (párrafo 37 vii));

h) los derechos por control de aproximación y de aeródromo, ya sea como parte de los derechos de aterrizaje o percibidos separadamente, deberían consistir, en la medida de lo posible, en un elemento único de los derechos de aterrizaje o en derechos únicos por vuelo, pudiendo tenerse en cuenta el peso de la aeronave, pero en menor cuantía que en proporción directa (párrafo 39);

i) los derechos por servicios de navegación aérea en ruta deberían basarse esencialmente en la distancia volada y el peso de la aeronave, pero el peso de la nave deberá tener menos importancia proporcional (párrafo 40); y

j) podría exigirse a todos los usuarios que pagaran su parte del costo que representa el suministro de dichos servicios, sin tener en cuenta si la utilización se lleva a cabo o no sobre el territorio del Estado proveedor (párrafo 42).

105. Una disposición interesante se refiere al problema de la moneda nacional y de las transferencias. Es relativamente más completa que las disposiciones del artículo XI y el artículo XII del AGCS. A este respecto, el Consejo recomienda que, en circunstancias normales, los derechos impuestos a los usuarios deberían expresarse y ser pagaderos en la moneda nacional del Estado en cuestión, pero que, en circunstancias especiales, por ejemplo cuando las condiciones económicas no sean estables, cuando los derechos impuestos a los usuarios estén denominados en una moneda que no sea la nacional, las líneas aéreas puedan utilizar la misma moneda, con el mismo tipo de cambio que para sus ventas locales de billetes; el Consejo recomienda también que se resuelvan los problemas de transferencia de fondos. Reconoce también que, cuando se facturan los servicios de navegación aérea en ruta a escala regional (es decir, en nombre de varios Estados o por medio de un organismo explotado conjuntamente), puede ser ventajoso tanto para los usuarios como para los proveedores expresar y pagar los derechos en una moneda convertible única (párrafo 38).

106. Por último, en lo referente a la recuperación de costos de búsqueda y salvamento, el principio es que los costos atribuibles al suministro de servicios de búsqueda y salvamento proporcionados por una dotación civil permanente pueden incluirse en la base de costos en concepto de derechos por servicios de navegación aérea, pero que esos servicios no deberían incluirse si están proporcionados por terceros o por una entidad que no cabe clasificar dentro de la categoría indicada (por ejemplo, las fuerzas militares).

2. El debate de la Conferencia de Montreal sobre servicios de navegación aérea

107. El debate ANSConf de Montreal ha mostrado que el sistema de fijación de derechos de navegación aérea está padeciendo las mismas tensiones que aquejan a los aeropuertos, aunque el fenómeno sea más reciente y menos agudo.

108. El diagnóstico elaborado por la OACI sobre la situación de los aeropuertos y sus consecuencias (párrafos 155 y 156 del documento S/C/W/163/Add.1) es válido también para los servicios de navegación aérea. La OACI formula también el ruego de que los Estados no deleguen ni renuncien a su responsabilidad sobre la calidad de las instalaciones y servicios proporcionados, porque el artículo 28 del Convenio de Chicago concede dichas responsabilidades exclusivamente al Estado.

109. La propuesta de la OACI de insertar en las declaraciones del Consejo un párrafo en el que se recomiende a los Estados estudiar la posibilidad de crear un órgano regulador independiente que examine las prácticas financieras de los aeropuertos, era también válida para los proveedores de servicios de navegación aérea, y tuvo idéntica mala fortuna. Es decir, los Estados consideraron que este órgano no era necesario puesto que ya se aplicaba una ley general de competencia, pero también que las funciones de supervisión de este órgano normativo debían ir más allá de las meras prácticas financieras (para más información, véase el documento S/C/W/163/Add.1, párrafos 159 y 160).

110. La segunda propuesta de la OACI, que consistía en el refuerzo de su política en materia de consultas, planteando en la declaración modificada la posibilidad de que un Estado impusiera a un operador la observancia del artículo 15 del Convenio de Chicago y de la Declaración del Consejo, era también válida para los servicios de navegación aérea. A raíz del debate, los Estados acordaron modificar el texto, pero sólo para reafirmar el carácter obligatorio del artículo 15 del Convenio de Chicago y el carácter menos vinculante de la declaración (para más información, véase el documento S/C/W/163/Add.1, párrafos 161 y 162).

111. La tercera propuesta de la OACI se refería a la navegación aérea. Planteaba a la Conferencia que, «con la creciente autonomía en la prestación de servicios ... quizás sea conveniente que la Conferencia estudie si podría ser necesario que la OACI asuma una

función más amplia en este área, en particular en el caso del espacio aéreo sobre alta mar, donde la OACI ha asignado la responsabilidad del suministro de los servicios de navegación aérea a diferentes Estados». En respuesta, la Conferencia indicó que no se consideraba preparada para tratar esta cuestión en la coyuntura actual (WP/115, recomendación 4/3.4.6.7).

112. La cuarta propuesta de la OACI consistía en la creación de un mecanismo de recurso inicial, es decir, de una parte neutral, a nivel local, que tenga precedencia en la resolución de controversias antes de recurrir a la esfera internacional. Dicha propuesta era también válida para los servicios aeroportuarios y de navegación aérea. La Conferencia acordó la inclusión de esta sugerencia en la Declaración revisada del Consejo (para más información, véase el documento S/C/W/163/Add.1, párrafos 163 y 164).

113. Por último, las observaciones formuladas en la declaración sobre derechos aeroportuarios, en el párrafo 168 del documento S/C/W/163/Add.1, en relación con su refinamiento, su adaptación mediante nuevas redacciones periódicas, pero también la ausencia de unos mecanismos de aplicación y solución de diferencias eficientes, podían formularse, *mutatis mutandis*, en la declaración sobre derechos de navegación aérea.

ANEXO

Declaración del consejo sobre derechos por servicios de navegación aérea

Introducción

1. Los costos globales del suministro de servicios de navegación aérea siguen aumentando rápidamente, dados los crecientes volúmenes de tráfico que deben atenderse más eficazmente. No obstante, hoy en día el nivel de recuperación de costos es superior al de 1981, no sólo por haberse aumentado los derechos existentes sino porque actualmente se aplican de manera casi universal derechos por servicios de navegación aérea en ruta, que representan alrededor del 1,5 por ciento de los gastos totales de funcionamiento de las líneas aéreas regulares. Además, un número limitado pero creciente de Estados introduce también derechos en concepto de control de aproximación y de aeródromo.

2. Los comentarios que figuran en el párrafo 6, relativos a las ventajas potenciales de asignar la explotación de aeropuertos a autoridades autónomas, se aplican asimismo a los servicios de navegación aérea. Cuando esto corresponda a los intereses de los proveedores y usuarios, convendría que los gobiernos consideraran la posibilidad de establecer autoridades autónomas para explotar sus servicios de navegación aérea, admitiendo que en algunas circunstancias una sola autoridad pueda explotar tanto los aeropuertos como los servicios de navegación aérea, y que dicha autoridad pueda ser una autoridad autónoma de aviación civil. El Consejo alienta también la cooperación internacional en materia de suministro y explotación de servicios de navegación aérea cuando esto corresponda a los intereses de los proveedores y usuarios en cuestión.

3. Varios otros factores ejercerán probablemente influencia en la organización y desarrollo económico de los servicios de navegación aérea. Por ejemplo, se prevé que aumentará el número de autoridades aeroportuarias autónomas. De ese modo, se multiplicarán los casos en que una autoridad diferente proporcionará tanto el control de aproximación y de aeródromo como los servicios de navegación aérea en ruta. Además, se necesitarán nuevos recursos para resolver el problema de la congestión del espacio aéreo e implantar los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) y de organización del tránsito aéreo (ATM) basados en satélites, así como otras instalaciones y servicios multinacionales y otras mejoras de la infraestructura.

4. Los Estados probablemente aumentarán los esfuerzos desplegados para recuperar de los usuarios los costos de sus servicios de navegación aérea, en vista de las crecientes obligaciones financieras que supone proporcionar los mencionados servicios. Sin embargo, el Consejo recomienda que los Estados procedan con cautela en su política general en materia de derechos por servicios de navegación aérea y tomen en cuenta las repercusiones en los usuarios, especialmente en los transportistas aéreos, quienes pueden verse obligados a ajustar sus tarifas para hacer frente al aumento de los costos imputable a nuevos derechos o al aumento de éstos. Asimismo, el Consejo considera que debe mantenerse el equilibrio entre los respectivos intereses de los proveedores de servicios de navegación aérea y de las líneas aéreas y, por consiguiente, recomienda que los Estados deberían estimular un mayor nivel de cooperación entre ambos sectores.

5. El Consejo expresa asimismo su preocupación ante la proliferación de derechos al tráfico aéreo y las represalias a las que ello podría conducir, y recomienda que los Estados deberían:

i) imponer derechos únicamente por los servicios y funciones que se requieren para la aviación civil internacional;
ii) abstenerse de imponer derechos que discriminen a la aviación civil internacional en relación con otros medios de transporte internacional.

6. Los problemas que surgen al proporcionar y mantener las instalaciones requeridas por los planes regionales de navegación aérea son particularmente graves para las economías menos avanzadas. Los principales de esos problemas son los limitados recursos financieros disponibles para el desarrollo económico general, la prioridad más alta atribuida a otros sectores de la economía cuyas actividades se consideran más urgentes, la insuficiente utilización de los servicios de navegación aérea, el elevado costo que supone obtener equipo de otros Estados y las dificultades para contratar personal competente en número suficiente. El Consejo seguirá tomando las medidas necesarias con miras a obtener más ayuda para los Estados en cuestión, por lo que respecta a la planificación y financiación de los servicios de navegación aérea, así como al suministro de recursos humanos adecuados.

La base de costos para fijar los derechos por servicios de navegación aérea

7. Como principio general, cuando se provean servicios de navegación aérea para uso internacional, los proveedores pueden exigir de los usuarios que sufraguen su parte de los costos correspondientes, pero no debería pretenderse que la aviación civil internacional cubriera gastos que no le son propiamente asignables. Por consiguiente, el Consejo invita a los Estados a llevar, respecto a los servicios de navegación aérea que proporcionen, un sistema de contabilidad que permita determinar en forma apropiada los costos que sirvan de base para fijar los derechos por servicios de navegación aérea impuestos a la aviación civil internacional.

8. El Consejo considera que un sistema equitativo de recuperación de costos podría comprender primero la contabilización de los costos totales de los servicios de navegación aérea, en que se incurre en nombre de los usuarios aeronáuticos, luego la asignación de esos costos entre las diversas categorías de usuarios y, por último, la elaboración de un sistema de criterios en materia de fijación de derechos o precios. Al determinar los costos totales que haya que abonar en concepto de derechos impuestos a los servicios aéreos internacionales, puede utilizarse, como guía general, la lista que figura en el apéndice 2 de las instalaciones y servicios que deben tomarse en cuenta. A este respecto, también puede ser útil la orientación sobre contabilidad de costos que aparece en el *Manual sobre los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta* (Doc 9161), capítulos 3 y 4, y en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos*, capítulos 3 y 4, de la OACI.

9. Al establecer la base de costos para la imposición de derechos por servicios de navegación aérea, deberían aplicarse los siguientes principios:

i) El costo que se ha de compartir es el costo total que supone proporcionar los servicios de navegación aérea, incluyendo montos adecuados por costo del capital y depreciación de bienes, así como también el costo de mantenimiento y explotación y los gastos de gestión y administración.

ii) Los costos que se han de considerar deben ser los calculados en relación con las instalaciones y servicios, incluyendo los servicios de satélites, previstos y establecidos con arreglo a los planes regionales de navegación aérea de la OACI, complementados, en caso necesario, de conformidad con recomendaciones formuladas por la pertinente reunión regional de navegación aérea de la OACI y aprobadas por el Consejo. Debería excluirse cualquier otra instalación o servicio, a menos que se proporcione a petición de los explotadores, y debería excluirse también el costo de las instalaciones o servicios proporcionados mediante contrato o por los propios transportistas, así como todo gasto excesivo imputable a su construcción, funcionamiento o mantenimiento.

iii) Los costos de los servicios de navegación aérea proporcionados durante la fase de aproximación y de aeródromo de las operaciones de aeronaves deberían identificarse por separado.

iv) Los servicios de navegación aérea podrán producir suficientes ingresos para exceder todos los gastos de explotación directos e indirectos y permitir así un rendimiento razonable del activo (antes de deducir los impuestos y el costo del capital), contribuyendo de esta forma a las mejoras de capital necesarias.

10. Al determinar los costos que deben recuperarse de los usuarios, debería tomarse nota de que:

i) Los gobiernos podrían decidir recuperar algo menos que los costos totales, en reconocimiento de beneficios locales, regionales o nacionales.

ii) Le incumbe a cada Estado decidir si deben imponerse derechos por servicios de navegación aérea, así como las circunstancias y niveles de dicha imposición; además, se reconoce que se justifica particularmente el hecho de que los Estados situados en regiones del mundo en desarrollo, donde es difícil financiar y mantener los servicios de navegación aérea, soliciten a las líneas aéreas internacionales que asuman, mediante derechos impuestos a los usuarios, una parte equitativa del costo de dichos servicios.

iii) Debería adoptarse un avance gradual para llegar a la plena recuperación de costos.

Asignación de los costos de los servicios de navegación aérea entre los usuarios aeronáuticos

11. La asignación de los costos de los servicios de navegación aérea entre los usuarios aeronáuticos debería hacerse de manera que sea equitativa para todos los usuarios. La proporción de los costos atribuibles a la aviación civil internacional y a otros usos de las instalaciones y servicios (inclusive la aviación civil nacional, las aeronaves de Estado u otras aeronaves exentas, los usuarios no aeronáuticos) debería determinarse de tal manera que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no corresponda asignarle de acuerdo con sanos principios de contabilidad. El Consejo recomienda que los Estados deberían:

i) Obtener datos básicos de utilización de los servicios de navegación aérea, incluyendo el número de vuelos por categoría de usuario (es decir, transporte aéreo, aviación general y otros usuarios), tanto con respecto a las operaciones nacionales como internacionales, además de otros datos tales como la distancia recorrida y el tipo o peso de la aeronave, cuando dicha información sea pertinente para la asignación de costos y el sistema para recuperarlos.

ii) Tener en cuenta la orientación que, sobre asignación de costos, contiene el *Manual sobre los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta*, capítulos 3 y 4, y el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos*, capítulos 3 y 4, de la OACI, si bien pueden seguir el criterio de contabilidad que mejor satisfaga sus necesidades particulares.

Sistemas de imposición de derechos por servicios de navegación aérea

12. Los Estados deberían asegurarse de que los sistemas utilizados para la imposición de derechos por servicios de navegación aérea se establezcan de acuerdo con los siguientes principios:

i) Todo sistema de imposición debería, en lo posible, ser sencillo, equitativo y, respecto a los derechos por servicios de navegación aérea en ruta, apropiado para su aplicación general, por lo menos regionalmente. Los gastos administrativos de la recaudación no deberían exceder de una proporción razonable de los derechos percibidos.

ii) Los derechos no deberían imponerse de forma tal que desalienten la utilización de las instalaciones y servicios necesarios para la seguridad o la introducción de nuevas ayudas y técnicas. Las instalaciones o servicios previstos en los planes regionales de navegación aérea de la OACI o en recomendaciones de la pertinente conferencia regional de navegación aérea de la OACI, aprobadas por el Consejo, se consideran, sin embargo, necesarios para la seguridad y eficacia generales.

iii) En materia de derechos, no debe haber discriminación entre usuarios extranjeros y usuarios que tengan la misma nacionalidad del Estado o Estados que proporcionan los servicios de navegación aérea y que se dediquen a operaciones internacionales similares, ni tampoco entre dos o más usuarios extranjeros.

iv) Cuando se otorguen a determinadas categorías de usuarios cualesquiera derechos preferenciales, descuentos especiales u otras clases de reducciones en los derechos que normalmente hayan de abonar respecto a servicios de navegación aérea, los gobiernos deberían cerciorarse, en la medida de lo posible, de que cualquier recuperación deficiente de los costos debidamente asignables a los usuarios en cuestión no recaiga sobre otros usuarios.

v) En todo sistema de imposición debería tenerse en cuenta el costo de proporcionar servicios de navegación aérea y la eficacia de los servicios prestados. Dicho sistema debería introducirse de modo que se tengan en cuenta, por una parte, la situación económica y financiera de los usuarios directamente afectados y, por otra, la del Estado o Estados proveedores.

vi) Los derechos deberían establecerse de modo que no se cobre dos veces respecto a la misma utilización de una instalación o servicio. En los casos en que ciertas instalaciones o servicios tengan una doble utilización (por ejemplo, control de aproximación y de aeródromo, así como control en ruta), su costo debería distribuirse equitativamente en los derechos en cuestión.

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

13. El Consejo:

i) Recomienda que en circunstancias normales, los derechos impuestos a los usuarios deberían expresarse y ser pagaderos en la moneda nacional del Estado en cuestión.

ii) Recomienda que en circunstancias especiales, por ejemplo cuando las condiciones económicas no sean estables, si un Estado propone o permite la denominación de los derechos impuestos a los usuarios en una moneda que no sea la nacional, las líneas aéreas puedan utilizar la misma moneda, con el mismo tipo de cambio, para sus ventas locales de billetes.

iii) Recomienda que se resuelvan los problemas de transferencia de fondos.

iv) Reconoce que, cuando se facturen los servicios de navegación aérea en ruta a escala regional (es decir, en nombre de varios Estados o por medio de un organismo explotado conjuntamente), puede ser ventajoso tanto para los usuarios como para los proveedores expresar y pagar los derechos en una moneda convertible única.

Derechos por control de aproximación y de aeródromo

14. Cuando se impongan derechos por control de aproximación y de aeródromo, ya sea como parte de los derechos de aterrizaje o separadamente, en la medida de lo posible, tales derechos deberían consistir en un elemento único de los derechos de aterrizaje o en derechos únicos por vuelo, pudiendo tenerse en cuenta el peso de la aeronave, pero en menor cuantía que en proporción directa.

Derechos por servicios de navegación aérea en ruta

15. Los derechos por servicios de navegación aérea en ruta deberían, en la medida de lo posible, consistir en derechos únicos por vuelo, es decir, que constituyan un derecho único por todos los servicios de navegación aérea en ruta prestados por un Estado o grupo de Estados en el espacio aéreo al que se apliquen los derechos. Éstos deberían basarse esencialmente en:

i) la distancia volada dentro de un área definida;

ii) el peso de la aeronave.

El elemento de la distancia volada, considerado como una de las medidas aceptables del servicio prestado, debería aplicarse mediante una escala de distancias basada en las distancias ortodrómicas u otras comúnmente aceptadas. El elemento del peso de la aeronave debería aplicarse mediante una escala de peso, basada en intervalos amplios, que debería unificarse en lo posible. En esta escala de pesos debería tenerse en cuenta, en forma progresiva, la capacidad relativa de productividad de los diversos tipos de aeronave de que se trate.

16. Sin perjuicio de las directrices indicadas anteriormente, que constituyen un sistema de imposición de derechos de aplicación general, el Consejo reconoce que:

i) las características de un espacio aéreo particular determinarán el método de imposición más apropiado para el mismo, teniendo en cuenta el tipo de tráfico, las distancias voladas y las características de las aeronaves que utilizan dicho espacio aéreo;

ii) cuando las distancias voladas o los tipos de aeronaves sean sensiblemente homogéneos, podrá prescindirse de los factores distancia y peso, separada o conjuntamente, según corresponda.

Derechos por servicios de navegación aérea utilizados por aeronaves que no sobrevuelen el Estado proveedor

17. Los proveedores de servicios de navegación aérea para uso internacional podrían exigir que todos los usuarios pagaran su parte del costo que representa el suministro de dichos servicios, sin tener en cuenta si la utilización se lleva a cabo o no sobre el territorio del Estado proveedor. Así, cuando un Estado haya aceptado la responsabilidad de suministrar servicios de navegación aérea en ruta sobre otro Estado, sobre alta mar o en algún espacio aéreo de soberanía indeterminada (de conformidad con las disposiciones del anexo 11 y los acuerdos regionales de navegación aérea aprobados por el Consejo), el Estado en cuestión podrá imponer derechos a todos los usuarios por los servicios prestados. Un Estado puede delegar en otro Estado o en un organismo la prerrogativa de imponer derechos en su nombre.

18. La recaudación de derechos por servicios de navegación aérea en los casos en que la aeronave no sobrevuela el territorio del Estado proveedor presenta problemas difíciles y complejos. Corresponde a los Estados hallar los mecanismos bilaterales o regionales apropiados a fin de que se organicen reuniones entre los Estados proveedores y los Estados de los usuarios, con miras a lograr el acuerdo más amplio posible por lo que respecta a las instalaciones y servicios proporcionados, a los derechos que se impondrán y a los correspondientes métodos de recaudación.

Consultas con los usuarios respecto a los derechos y a la planificación de los servicios de navegación aérea

19. Los principios enunciados en el párrafo 22 respecto a las consultas relativas a cambios en los derechos aeroportuarios se aplican también a los cambios en los derechos por servicios de navegación aérea, pero en este último caso también podría ser necesario celebrar consultas precisas entre los proveedores y las líneas aéreas, ya que los servicios de navegación aérea son proporcionados generalmente por los gobiernos, de modo que será más fácil obtener de los mismos una opinión de carácter consultivo respecto a los derechos que imponen, que en el caso de los derechos aeroportuarios que pueden dar lugar a conflictos de intereses.

20. En el entendimiento de que las consultas sólo constituyen discusiones entre usuarios y proveedores, con miras a lograr un acuerdo general sobre todo derecho propuesto, y de que si no se llega a un acuerdo los gobiernos pueden siempre imponer los derechos de que se trate, el Consejo recomienda que:

i) Cuando un proveedor de servicios de navegación aérea contemple una revisión importante de los derechos o la imposición de otros nuevos, en la medida de lo posible debería darse a los usuarios principales el correspondiente aviso previo con una antelación mínima de dos meses, ya sea directamente o por intermedio de sus órganos representativos, de conformidad con los reglamentos vigentes en cada Estado.

ii) Cuando se contemple la revisión de derechos existentes o la imposición de otros nuevos, debería darse a dichos usuarios, en la medida de lo posible, la oportunidad de presentar sus puntos de vista a la autoridad competente y de celebrar consultas con ella. Para ello debería proporcionarse a los usuarios la suficiente información financiera.

iii) Debería darse a los usuarios un aviso previo razonable de la decisión final sobre toda revisión de derechos o imposición de nuevos derechos. En el plazo de dicho aviso deberían tenerse en cuenta las repercusiones tanto para los usuarios como para el proveedor de servicios de navegación aérea.

21. Cuando se proyecten nuevos e importantes servicios de navegación aérea, es conveniente que se consulte, con la mayor anticipación posible, a los usuarios habituales de dichos servicios o a sus órganos representativos. Asimismo, con el fin de permitir a los proveedores de servicios de navegación aérea planear mejor sus necesidades financieras futuras, el Consejo estima que los usuarios, especialmente las líneas aéreas, deberían proporcionar directamente o por medio de sus órganos representativos, datos anticipados para el planeamiento, relativos a los tipos, características y cantidad de aeronaves que se prevea serán utilizadas, las instalaciones y servicios especiales que deseen los usuarios y otros datos pertinentes, tomando como base, en la medida de lo posible, pronósticos de 5 a 10 años.

II. SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL Y TRABAJOS AÉREOS

1. Introducción

114. Según la OACI, «las operaciones de aviación general y los trabajos aéreos (GA/AW) constituyen el fundamento del sistema de transporte mundial. Una formación específica capacita a los pilotos de las líneas aéreas, se concede especial atención a los pueblos mediante aeronaves para asistencia médica de emergencia, y la aviación de negocios contribuye al comercio nacional e internacional. La aviación general y los trabajos aéreos constituyen un segmento esencial y significativo del mundo del transporte aéreo. Los más de 600.000 pilotos y 300.000 aeronaves dedicados a operaciones de aviación general y trabajos aéreos en todo el mundo representan la mayoría de las operaciones aeronáuticas; aportan una contribución significativa a las economías nacionales e internacionales» (OACI, *Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea* (*ANSConf-WP/64*). Montreal, 19-28 de junio de 2000).

115. Según el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la aviación general y los trabajos aéreos generan 6 billones de dólares EE.UU. anuales y emplean a más de 20 millones de personas en todo el mundo. En los Estados Unidos, la aviación general se «evalúa como sector en 17.000 millones de dólares, y se calcula que genera más de 51.000 millones al año en actividad económica» (*NBAA*[28] *Fact Book 2000*). Estas cifras confirman la observación realizada en los párrafos 61 y 69-70 del documento S/C/W/59, de que este sector tiene importancia económica tanto en términos de generación de ingresos como de empleo.

116. La definición de aviación general/trabajos aéreos utilizada en este documento se toma de las normas de la OACI, de numerosas normativas nacionales y de asociaciones comerciales. Aunque la terminología puede variar de un país a otro, parece existir un consenso sobre el hecho de que la aviación general comporta actividades de aviación de negocios (es decir, taxis aéreos) y de aviación de empresa, mientras los trabajos aéreos incluyen una gama de operaciones comerciales (es decir, publicidad aérea, topografía, vuelos de entrenamiento). Con objeto de llegar a una comprensión clara de la forma en que los Estados definen tanto la aviación general como los servicios aéreos, se reproducen citas breves de varias fuentes.

28 Asociación Nacional de Aviación de Negocios de los Estados Unidos. http://www.nbaa.org.

117. Como el transporte aéreo comercial, la aviación general requiere servicios auxiliares, entre los que figuran, *inter alia*: abastecimiento de combustible, suministro de comidas, servicios de hangar, control del tránsito aéreo y ayudas a la navegación. Sin embargo, dado que estos servicios auxiliares han sido tratados en las correspondientes secciones del presente examen, no se abordarán aquí. A efectos de la comprensión de las diferencias entre «aviación general» y «trabajo aéreo», por el primer concepto se entiende «servicios de transporte privados» (excluidas las operaciones de taxi aéreo), mientras que el segundo engloba la prestación de servicios comerciales (incluidas las operaciones de taxi aéreo).

118. Se comenzará por una selección de definiciones, que revela que la mayoría de los países respetan la distinción que efectúa la OACI en sus definiciones entre aviación general y trabajos aéreos. Vendrá luego una exposición general de las normas nacionales que rigen las dos categorías y sus subsectores. También existe una sección aislada para los planes de propiedad fraccionaria, debido a la excepcional tasa de crecimiento de este subsector comercial durante los cinco últimos años. Las posibles vinculaciones entre los diferentes subsectores de los trabajos aéreos y taxis aéreos se presentan en un cuadro y, por último, la sinopsis económica pondrá de relieve el valor actual de los mercados mundiales. Se realizarán pocas comparaciones con 1993 debido a la escasez de información disponible.

2. Definiciones y regímenes

119. Debido a las numerosas discrepancias entre definiciones y marcos normativos, sintetizamos varias normas correspondientes a distintas regiones geográficas y asociaciones profesionales. Con ello queremos ofrecer una sinopsis tanto de la aviación general como de los trabajos aéreos.

OACI

120. «El Consejo adoptó por primera vez, el 2 de diciembre de 1968, las normas y prácticas recomendadas para la explotación de aeronaves de aviación general internacional, con arreglo a las disposiciones del artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y denominadas Parte I del anexo 6 del Convenio» (OACI, *anexo 6, Parte II, Aviación General Internacional - Aeronaves*). En dicho *anexo*, se excluye específicamente el 'trabajo aéreo', porque se considera que no tiene suficiente presencia en el mundo. En aquella época, los trabajos aéreos constituían fundamentalmente una industria interna. Sin embargo, 'la Conferencia opina claramente que el anexo debe redactarse de modo que facilite su ampliación para

abarcar las operaciones de trabajos aéreos en una fecha posterior, en caso de que sea deseable proceder a dicha ampliación» (*anexo 6, Parte II, OACI*).

121. Los trabajos aéreos se incluyen ahora en el *anexo 6, Parte II*, y se definen como sigue: «Una operación aeronáutica en la cual se emplea una aeronave para servicios especializados como unos servicios con fines agrícolas, para la construcción, fotografía, topografía, observación y reconocimiento, búsqueda y salvamento, publicidad aérea, etc.»

122. Una «actividad de aviación general» se define como: «Una operación aeronáutica que no sea una operación de transporte aéreo comercial o de trabajos aéreos» (*anexo 6, Parte II*). Aunque no se mencionan la aviación de negocios (taxi aéreo) ni la aviación de empresa, puede darse por sobreentendido, ya que dichos subsectores no se corresponden con la aviación comercial o las demás categorías aéreas, puesto que se explotan fundamentalmente sin que medie remuneración ni arrendamiento (salvo los servicios de taxi aéreo).

Estados Unidos

123. La FAA define el transporte de negocios como «cualquier utilización de una aeronave (sin que medie remuneración ni arrendamiento) por una persona para el transporte precisado por la empresa en la que trabaja dicha persona». El transporte de empresa/de negocios se define como «cualquier utilización de una aeronave por una corporación, empresa u otra organización (sin que medie remuneración ni arrendamiento) para fines de transporte de sus empleados y/o bienes, siempre que se empleen pilotos profesionales para hacer funcionar la aeronave» (extracto de la Asociación Nacional de la Aviación de Negocios - *NBAA Fact Book 2000*). La definición de trabajo aéreo (servicios aéreos especializados) se ajusta a la establecida por el TLCAN en materia de servicios aéreos especializados (SAS), *infra*.

TLCAN[29] (Estados Unidos, Canadá, México)

124. El TLCAN dispone la eliminación de los obstáculos al comercio de bienes y servicios entre las Partes en dicho Tratado. Aunque el transporte aéreo y las actividades conexas se excluyen de su ámbito de aplicación, el TLCAN abarca a los proveedores de servicios aéreos especializados (SAS) que operan entre el Canadá, México y los Estados Unidos. Estos servicios son los siguientes: control de incendios forestales, extinción de incendios, remolque de planeadores, servicios de paracaidismo, publicidad aérea, cartografía aérea, topografía aérea, fotografía aérea, servicios aéreos para la construcción, transporte aéreo de troncos, vuelos de entrenamiento, vuelos panorámicos, inspección y vigilancia aéreas y rociamiento aéreo (*Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN) Orientaciones provisionales (modificadas)* (http://www.faa.gov) (http://www.tc.goc.ca/aviation).

UE

125. La DGIII de la Comisión Europea define las aeronaves de negocios como «aeronaves utilizadas por razones empresariales. No se explotan en rutas regulares y sus servicios no se comercializan al público. Las aeronaves con motor de émbolo quedan excluidas por su naturaleza, pues están diseñadas para actividades de ocio» (www.ebaa.org/Pages/Public/information/info.htm).

126. JAR 1.1 - Definiciones generales (18 de octubre de 1999) define los trabajos aéreos como: «una actividad aeronáutica en la que se emplean aeronaves para servicios especializados con fines agrícolas y de reconocimiento, búsqueda y salvamento, publicidad aérea, etc.».

127. La aviación de negocios (es decir, taxi aéreo) es el sector de la aviación relacionado con la explotación o utilización de las aeronaves por empresas para el transporte de pasajeros y mercancías como ayuda en el desempeño de sus actividades, y sus aeronaves son pilotadas por personas que poseen como mínimo una licencia de vuelo comercial válida, con un sistema de calificación.

Chile

128. En el documento S/C/W/166 (párrafo 20), Chile afirma que los servicios aéreos especializados «como extinción de incendios forestales, prospección pesquera y minera y rociamiento aéreo, entre otros, ... en ningún caso corresponden al ejercicio de derechos de tráfico, de acuerdo a la definición del Anexo del AGCS». Con arreglo a la Ley de Aviación Civil chilena, no se imponen restricciones a la explotación de aeronaves extranjeras, excepto en los casos en que se hayan impuesto limitaciones a las aeronaves chilenas. Chile ha firmado también tratados de libre comercio con el Canadá, México y Centroamérica. Estos tratados

29 Tratado de Libre Comercio para América del Norte, firmado el 17 de diciembre de 1992 por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el Gobierno del Canadá y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, entró en vigor el 1º de enero de 1994. La explotación de los servicios aéreos especializados se contempla en el capítulo 12, servicios de comercio transfonterizo, artículo 1201, párrafo 2 b) ii).

permiten a «personas y empresas de dichos países ofrecer servicios aéreos especializados en Chile sin mayores limitaciones[30] que aquellas de seguridad, y lo mismo se aplica a empresas o personas chilenas en dichos países».

Nueva Zelandia

129. En el documento S/C/W/165 (párrafo 14), Nueva Zelandia afirma lo siguiente: «Las funciones de la aviación general son muchas y variadas pues comprenden fotografía y cartografía aéreas, aviación agrícola, vuelos de entrenamiento, vuelos con vistas panorámicas, servicios de taxi aéreo, vigilancia de la circulación y servicios de extinción de incendios y emergencia.» Ninguno de estos servicios se recoge en los acuerdos bilaterales y «no hay barreras económicas para que las empresas extranjeras presten servicios de aviación general en Nueva Zelandia». No se hace referencia a la aviación de negocios/de empresa, lo que sugiere que Nueva Zelandia realiza también una distinción entre estos dos elementos de la aviación general.

Australia

130. La definición que da Australia se basa en el modelo de la OACI, según el cual «las aeronaves se subdividen en aeronaves para transportes aéreos comerciales, aeronaves para trabajos aéreos y aeronaves para aviación general» (http://casa.gov.au/newrules/reference/icao.htm, 26 de mayo de 1999). Para mayor claridad, Australia ofrece una descripción de cada categoría (sólo se recogen las de la aviación general y los trabajos aéreos).

> 1.3.3 Por actividad de trabajo aéreo se entenderá cualquier actividad especializada de aviación, distinta de una operación de transporte aéreo, en la cual una aeronave es pilotada por su operador o propietario, con objeto de prestar servicios con fines agrícolas, para la construcción, fotografía, topografía, observación y reconocimiento, ambulancia aérea y salvamento.
>
> 1.3.4 Por actividad de aviación general se entenderá cualquier tipo de actividad distinta de las operaciones de transporte aéreo comercial y de trabajos aéreos (*Clasificación de las actividades* - Modelo de la OACI, en el documento 9388-AN/918, sección 1, capítulo 3).

30 «Quedaron excluidos de esta limitación los servicios de remolque de planeadores y de paracaidismo, que en Chile sólo son ofrecidos -sin fines de lucro- por los clubes aéreos a sus asociados.»

Asociación Nacional de la Aviación de Negocios (NBAA)

131. «La aviación general incluirá todas las actividades aeronáuticas no ejercidas por compañías aéreas o fuerzas militares. La aviación de negocios, uno de los segmentos más importantes de la aviación general, consiste en la utilización de aeronaves por empresas y personas como instrumento para el desempeño de sus actividades» (*NBAA Fact Book 2000*).

Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC)

132. «La aviación de negocios es el sector de la aviación relacionado con la explotación o utilización de aeronaves por compañías para el transporte de pasajeros y mercancías como ayuda al desempeño de sus actividades, cuando las aeronaves son pilotadas por personas que poseen como mínimo una licencia de piloto comercial válida, con un sistema de calificación» (IBAC). Se citan específicamente las operaciones de taxi aéreo y de aviación de empresa (incluyendo los planes de propiedad fraccionaria).

Asociación Europea de Aviación de Negocios (EBAA)

133. Según la EBAA, la aviación general comprende todas las operaciones de aviación civil distintas de las efectuadas por compañías aéreas. Abarca actividades tan dispares como los trabajos aéreos, servicios aéreos a la agricultura, publicidad aérea, vuelos de entrenamiento y de recreo, fotografía aérea, paracaidismo, vuelos de recreo, deportivos y acrobáticos, vuelos privados, ambulancia aérea, taxi aéreo y aviación de negocios (EBAA). Esta Asociación acepta por lo general el modelo de reglamentación de la OACI, que distingue entre aviación general y trabajos aéreos, y en la actualidad colabora con la OACI y la Comisión Europea para deslindar la aviación de negocios de la aviación general.

Asociación de fabricantes del sector de la aviación general (GAMA)

134. Según la GAMA, entre las numerosas definiciones de la aviación general (oficiales y oficiosas), «por aviación general se entiende normalmente todos los vuelos de aeronaves y helicópteros distintos de los efectuados por las grandes compañías aéreas y las fuerzas militares» (www.gamta.org/industry/whatis.htm).

135. Resumiendo las definiciones anteriores, puede afirmarse que, aunque la aviación general y los trabajos aéreos sean sectores distintos en la mayoría de los Estados, conservan semejanzas desde el punto de vista

operativo. Las dimensiones y el tipo de aeronave suelen coincidir, y en ambos sectores se utilizan intensamente los aeropuertos secundarios. Sin embargo, al referirse a «aeronave de aviación general» o a «aeropuertos de aviación general», hay que observar que ambos conceptos incluyen todos los aspectos de los trabajos aéreos, pese a las posibles diferencias normativas y operativas.

3. Reglamentación

136. De acuerdo con las definiciones que distinguen la aviación general de los trabajos aéreos, la mayoría de los países disponen de reglamentación específica para regular cada tipo de actividad. La reglamentación vigente tiene la finalidad de velar por la aplicación de normas de seguridad por las aeronaves extranjeras y nacionales y sus operadores, y de regular el acceso al mercado en el caso de los trabajos aéreos y las actividades de taxi aéreo. El cuadro 10 *infra* ofrece una breve sinopsis de la reglamentación en los países que disponen de dichos datos.

CUADRO 10
Órganos normativos y reglamentación de la aviación general y los trabajos aéreos - 1999

1999	Autoridad normativa	Reglamentación/Acuerdos internacionales
Mundial	OACI	Anexo 6, Parte II
EE.UU.[a]	FAA (Administración Federal de Aviación)	FAR Parte 91 (trabajos aéreos - propiedad fraccionaria) FAR Parte 135 (negocios/empresa - propiedad fraccionaria) TLCAN artículo 1213 (trabajos aéreos/servicios aéreos especializados) Capítulo 12, artículo 1201, párrafo 2 b) ii)
Canadá	Transport Canada (Ministerio de Transporte)	TLCAN artículo 1213 (trabajos aéreos/servicios aéreos especializados) Capítulo 12, artículo 1201, párrafo 2 b) ii) ALC con Chile sobre servicios aéreos especializados CAR Parte VII, subparte 3 (actividades de taxi aéreo)
México	Autoridad de Aviación Civil	TLCAN artículo 1213 (trabajos aéreos/servicios aéreos especializados) Capítulo 12, artículo 1201, párrafo 2 b) ii)
Chile	Junta de Aviación Civil	ALC con Canadá sobre servicios aéreos especializados
Comunidades Europeas	JAA (Autoridades Aeronáuticas Conjuntas)	JAR OPS 1 (transporte aéreo comercial - aeronave) JAR 21.11 (certificación y normas sobre tipos de aeronaves) JAR OPS 3 (transporte aéreo comercial - helicópteros)
Estados miembros de la UE	Ministerios Nacionales de Transporte	
Nueva Zelandia	CAA (Autoridad de Aviación Civil)	Parte 91 (departamento de normas generales para la explotación de servicios aéreos) Parte 119 (requisitos para el certificado de explotación de aeronaves (AOC)) Parte 125 (normas de explotación de aeronaves con 10 - 30 plazas) Parte 135 (operadores de servicios de aviación general con helicópteros y aeronaves de menos de 10 plazas) Parte 133 (operaciones de carga y descarga con eslinga de helicópteros) Parte 119 (certificado de operador para las actividades de la Parte 133) Parte 137 (certificación y realización de actividades aeronáuticas para la agricultura)

1999	Autoridad normativa	Reglamentación/Acuerdos internacionales
Australia	CASA (Autoridad sobre Seguridad de la Aviación Civil)	Reglamentaciones Tipo (normas de la OACI) 1.3.3 Por actividad de trabajo aéreo se entenderá cualquier actividad especializada de aviación, distinta de una operación de transporte aéreo, en la cual una aeronave es pilotada por el operador o propietario de la aeronave con objeto de prestar servicios con fines agrícolas, para la construcción, fotografía, topografía, observación y reconocimiento, ambulancia aérea y salvamento. 1.3.4 Por actividad de aviación general se entenderá cualquier tipo de actividad distinta de las operaciones de transporte aéreo comercial y de trabajos aéreos. 1.3.5 Cuando una aeronave se emplee para operaciones de transporte aéreo comercial, se clasificará como aeronave de transporte aéreo comercial; cuando se utilice para trabajos aéreos, se clasificará como aeronave de trabajos aéreos; cuando se utilice para operaciones de aviación general, se clasificará como aeronave de aviación general.

a A partir de 1993, las categorías de 'utilización' se modificaron, con la creación de las categorías independientes de «carga externa» y «vuelos panorámicos» y, en 1995, los «vuelos panorámicos» se subdividieron en «vuelos panorámicos» del rubro 91 del CFR 14 (aviación general) y del rubro 135 del CFR 14 (taxi aéreo).

4. Aviación de negocios/de empresa (incluida la propiedad fraccionaria)

137. Las definiciones brindadas por los Miembros, la OACI y las asociaciones del sector reconocen por lo general que la aviación de negocios incluye las operaciones de taxi aéreo y la aviación de empresa. Aunque los servicios de taxi aéreo y de las empresas chárter se consideran servicios comerciales, la aviación de empresa funciona 'por cuenta propia'. Según la reglamentación de todos los Estados, la aviación de empresa tiene la finalidad de contribuir al desempeño de las actividades de la empresa. Las aeronaves son propiedad de la empresa, que las explota, y están destinadas a su uso por los propietarios, empleados e invitados. En el sector de la aviación de empresa ha aparecido una nueva modalidad de propiedad de las aeronaves, denominada 'propiedad fraccionaria'.

(a) Propiedad fraccionaria

138. La estructura de la propiedad fraccionaria surgió por primera vez en los Estados Unidos en 1986. Se trata de planes pensados para permitir la propiedad conjunta de las aeronaves, que permiten que una empresa común de gestión de aeronaves preste servicios de gestión de aeronaves (incluido el mantenimiento de aeronaves) a los propietarios fraccionarios. El plan parte del concepto de la propiedad y utilización compartidas de las aeronaves (por medio de un contrato de arrendamiento de la aeronave sin tripulación) entre los propietarios. Esto es posible merced al recurso a una empresa común de gestión. La empresa de gestión se encarga de todos los servicios necesarios para la seguridad de las operaciones de los propietarios fraccionarios y para administrar el arrendamiento de aeronaves sin tripulación entre los participantes en el plan. Este método de propiedad de las aeronaves ha crecido tanto desde su nacimiento que la FAA estudia la posibilidad de publicar un *Anuncio de propuesta de Reglamento* (NPRM) que contenga sugerencias de numerosos agentes del sector de la aviación general sobre la manera de encuadrar esta nueva forma de explotación aeronáutica. La reglamentación estadounidense podría promulgarse ya en 2001, y la nueva reglamentación de las JAA probablemente será promulgada a principios de 2001.

139. Con arreglo a una recomendación presentada a la Administración Federal de Aviación (FAA) por el Comité Normativo sobre la Propiedad Fraccionaria en la Aviación (FOARC) en los Estados Unidos, se autoriza la propiedad fraccionaria supeditándola a la Parte 91 del FAR 14. Sin embargo, muchas de las normas de seguridad procederán de las Partes 135 y 121 del FAR 14, y establecerán la responsabilidad/obligación de rendir cuentas. Esto último se expondrá con más detalle en la nueva subparte K de la Parte 91 del FAR 14. Pero el proyecto sólo permite la aplicación de un plan con arreglo a las Partes 135 y 121 (*Reglamento sobre los planes de propiedad fraccionaria*, 23 de febrero de 2000).

140. «En cuanto a la propiedad extranjera, se imponen restricciones a las actividades realizadas con arreglo a las Partes 135 ó 121, y la sección 119.33 establece que los transportistas aéreos directos y otras personas sólo podrán realizar actividades aeronáuticas comerciales con pasajeros o carga a cambio de remuneración o arrendamiento si son ciudadanos de los Estados Unidos» (*Reglamento sobre los planes de propiedad fraccionaria*, 23 de febrero de 2000).

141. De acuerdo con el proyecto (en caso de que pase todos los trámites impuestos a los proyectos de reglamento), se considerará que los propietarios son los operadores, y no los propietarios. El gestor del plan deberá aportar experiencia aeronáutica y servicios de aviación a los propietarios y, con arreglo al proyecto, no será considerado un agente comercial que actúa a cambio de remuneración o arrendamiento. En la recomendación del FOARC, las empresas de gestión de la propiedad fraccionaria no se consideran transportistas aéreos, por lo que no están sujetas al requisito de tratarse de ciudadanos de los Estados Unidos. No obstante, en la medida en que no son ciudadanos de los Estados Unidos, los propietarios de las aeronaves, en calidad de operadores de aeronaves, sí estarán sujetos a las prescripciones de la Parte 375 del CFR 14, la reglamentación económica del Departamento de Transporte que regula la explotación de aeronaves civiles extranjeras en los Estados Unidos.

142. La recomendación del FOARC solicita a la FAA que concluya «que los planes de propiedad fraccionaria que cumplen con las disposiciones propuestas en la subparte K de la Parte 91 del CFR 14 no se integran en la aviación comercial, sino que figuran en el segmento de la aviación no comercial que en los Estados Unidos se califica habitualmente de aviación general o aviación de negocios» (Recomendación del FOARC[31]). Hasta que se promulgue esta legislación, la mayoría de los planes fraccionarios seguirán ajustándose a la Parte 91 del Reglamento, y a la Parte 135 en el caso de quienes dispongan de una certificación expedida con arreglo a esta Parte.

143. Lo más destacado acerca de este subsector de la aviación general es el crecimiento espectacular que ha conocido desde su nacimiento. «En 1986, había cuatro propietarios de aeronaves en régimen de propiedad fraccionaria. En 1993, eran 89. De 1998 a 1999, el número de compañías que recurren a la propiedad fraccionaria ha crecido por encima del 50 por ciento, pasando de 1.125 a 1.693 (*Fact Book 2000*). *Aviation Week & Space Technology* señala que las sociedades 'holding' de propiedad fraccionaria supondrán pronto el 10 por ciento de la flota de aviones de reacción de negocios de todo el mundo» (17 de enero de 2000).

5. Posibles vinculaciones de clasificación con la CPC de las Naciones Unidas (aviación general/ trabajos aéreos)

144. Sería conveniente que los Miembros estudiaran los subsectores omitidos por descuido en la lista de clasificación original, recogida en el documento S/C/W/59. Para ofrecer una lista exhaustiva de las posibles categorías, el cuadro 11 que figura *infra* incluye: una lista detallada del Tratado sobre servicios aéreos especializados del TLCAN; servicios de taxi aéreo, y proveedores de servicios de propiedad fraccionaria. Además, convendría que los Miembros examinaran qué elementos existentes en sus propios países deben incluirse.

31 Nota: Se trata de una propuesta formulada a la FAA y no de un Aviso de propuesta de Reglamento pendiente de una decisión.

CUADRO 11
Posibles vinculaciones de clasificación con la CPC de las Naciones Unidas

Servicios prestados	Posibles clasificaciones correspondientes de la CPC
Clasificaciones del documento S/C/W/59, párrafo 69	
Servicios de fotografía	875
Vuelo de entrenamiento	92400 - Servicios de enseñanza de adultos no clasificados en otra parte
Publicidad aérea	87190 - Otros servicios de publicidad
Extinción de incendios, servicios de policía	91260 - Servicios de policía y lucha contra incendios
Agricultura	88110 - Servicios relacionados con la agricultura
Transporte aéreo de troncos	88140 - Servicios relacionados con la silvicultura y la tala de árboles
Categorías de servicios aéreos especializados (SAS) del TLCAN[a]	
Control de incendios forestales	88140 - Servicios relacionados con la silvicultura y la tala de árboles
Extinción de incendios	91260 - Servicios de policía y lucha contra incendios 88140 - Servicios relacionados con la silvicultura y la tala de árboles
Remolque de planeadores	96412 - Servicios de organización de pruebas deportivas 96413 - Servicios de explotación de instalaciones deportivas 96419 - Otros servicios relacionados con el deporte
Servicios de paracaidismo	96412 - Servicios de organización de pruebas deportivas 96413 - Servicios de explotación de instalaciones deportivas 96419 - Otros servicios relacionados con el deporte
Publicidad aérea	87190 - Otros servicios de publicidad
Cartografía aérea	86753 - Servicios de topografía de superficie
Topografía aérea	86753 - Servicios de topografía de superficie 87504 - Servicios fotográficos especializados
Fotografía aérea	87504 - Servicios fotográficos especializados
Servicios aéreos para la construcción	51800 - Servicios de alquiler de equipo para la construcción o demolición de edificios o para obras de ingeniería civil con operarios.
Transporte aéreo de troncos	88140 - Servicios relacionados con la silvicultura y la tala de árboles
Vuelos de entrenamiento	92310 - Servicios de enseñanza superior técnica y profesional 92390 - Otros servicios de enseñanza superior 92400 - Servicios de enseñanza de adultos no clasificados en otra parte 92900 - Otros servicios de enseñanza
Vuelos panorámicos	72219 - Otros servicios de transporte de pasajeros 73120 - Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros 91136 - Servicios administrativos de actividades de turismo
Inspección aérea	86753 - Servicios de topografía de superficie 88300 - Servicios relacionados con la minería 88120 - Servicios relacionados con la ganadería
Vigilancia aérea	87309 - Otros servicios de seguridad no clasificados en otra parte 91260 - Servicios de policía y lucha contra incendios 88120 - Servicios relacionados con la ganadería
Rociamiento aéreo	88110 - Servicios relacionados con la agricultura
No incluidos en los SAS del TLCAN ni en el documento S/C/W/59	
Taxi aéreo (considerado incluido en «aviación general»)	73120 - Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros
Planes de propiedad fraccionaria	83104 - Servicios de arrendamiento o alquiler sin operario 87909 - Otros servicios a las empresas no clasificados en otra parte 86609 - Otros servicios administrativos no clasificados en otra parte

a Todas estas categorías están abarcadas por la definición de los trabajos aéreos de la OACI.

6. Aspectos económicos

145. Los mayores mercados de aviación general/trabajos aéreos se encuentran en los Estados Unidos, seguidos por Europa, Sudamérica y el resto del mundo. Pese a las diferencias en la reglamentación de la aviación general y los trabajos aéreos, las asociaciones del sector que representan a la mayoría de los operadores no siempre contemplan una delimitación clara entre ambos. Hemos tratado de precisar las distinciones mutuas cuando ha sido posible, mencionando cuándo las cifras son incluyentes y especificando a qué se refieren (es decir, trabajos aéreos). Cuando sólo se usa la expresión «aviación general», incluye todas las actividades de empresa y de negocios. El cuadro 12 presenta las cifras sobre ingresos y empleo del sector aviación general/trabajos aéreos (GA/AW) durante 1999.

(a) La aviación de negocios en los Estados Unidos

146. Aunque los servicios de aviación de empresa y de negocios se explotan sin remuneración ni arrendamiento, contribuyen a los ingresos económicos nacionales y tienen un elevado grado de movimientos internos. En 1999, la NBAA informa que aproximadamente el 70 por ciento de sus asociados volaron fuera del territorio de los Estados Unidos en dirección a otras zonas del mundo. Los porcentajes por región geográfica son los siguientes: 60 por ciento al Canadá; 40 por ciento al Caribe, México o Centroamérica; 27 por ciento a Europa; 17 por ciento a Sudamérica; 10 por ciento al Pacífico; 7 por ciento a Oriente Medio; y 6 por ciento a África. El efecto económico derivado de estos datos en las economías locales se manifestará, *inter alia*, en: derechos de aterrizaje, servicios en tierra e instalaciones para servicios de hangar.

147. Las cifras totales de aeronaves y operadores de aviación general/trabajos aéreos de los Estados Unidos figuran en el cuadro 13 (*infra*), para destacar el número real de aeronaves y operadores que forman parte del componente de aviación general del sector GA/AW. En los Estados Unidos (70 por ciento de la flota mundial), estas aeronaves representan aproximadamente el 40 por ciento de los más de 51 millones de actividades

CUADRO 12
Aviación general/trabajos aéreos: cifras sectoriales

1999	Mundial	EE.UU., Canadá	Europa	América Latina	Nueva Zelandia, Australia	Sudáfrica	África	Asia
Empleados (millones)	20		3					
Aeronaves de negocios (motor de émbolo y reactor)	19.498	13.766 (70%)	2.405 (10%)	1.547 (8,2%)	1.780 Estas cifras acumuladas representan el 11,2% del total mundial			
Horas de vuelo (millones)		27						
Pasajeros (millones)		145						
Número de aeropuertos atendidos		5.400 (los transportistas regulares utilizan 580)						

Fuente: *NBAA Fact Book 2000*; www.ibac.org/gen.htm.

CUADRO 13
1999 – Operadores y aeronaves de aviación de negocios

Aeronaves en activo	Operadores	Número de aeronaves
EE.UU.	9.525	13.766
Europa	1.225	2.405
Sudamérica	1.066	1.547
Resto del mundo	1.289	1.780
Total	**13.105**	**19.498**

Fuente: *NBAA Fact Book 2000.*

instrumentales[32] efectuadas en las instalaciones de la FAA cada año, mientras los transportistas aéreos suponen en torno al 30 por ciento. Los taxis aéreos representan aproximadamente el 22 por ciento, y las operaciones militares, en torno al 7 por ciento.

148. La estadística de la NBAA reproducida en el cuadro 13 (*supra*) representa la industria de la aviación de negocios a nivel mundial en cuanto a aeronaves y número de operadores, destacando la localización geográfica de los mercados primarios.

149. El hecho de que las aeronaves GA/AW «puedan utilizar aeropuertos pequeños, menos congestionados, situados más cerca del destino final, constituye un factor clave en la utilidad y flexibilidad de las aeronaves de aviación general. De hecho, la mayoría de los operadores de aeronaves de negocios prefieren utilizar estos llamados «aeropuertos auxiliares», en las grandes áreas metropolitanas, a los grandes centros aeroportuarios. Por ese motivo las operaciones de aviación general de los transportistas aéreos en los aeropuertos más activos de los Estados Unidos constituyen por lo general un porcentaje de un solo dígito de las operaciones totales realizadas en dichas instalaciones» (*Fact Book 2000*). De hecho, mientras las aeronaves de aviación general vuelan más de 27 millones de horas (casi el doble que el número de horas de vuelo de las compañías aéreas), y transportan a 145 millones de pasajeros al año, sólo representan el 9 por ciento del tráfico total en los 30 principales centros aeroportuarios de los Estados Unidos (*NBAA Fact Book 2000*). Aunque no existen datos precisos (ni recogidos) sobre las horas reales de vuelo en el sector GA/AW, el cuadro 14 ofrece un resumen del período 1993-1996.

150. Aunque la muestra recogida en el cuadro 14 (*infra*) no presenta datos actuales, las cifras apuntan a un notable movimiento de aeronaves no imputable a compañías aéreas comerciales. Nada parece indicar que estas cifras vayan a reducirse en años venideros.

32 Las «actividades instrumentales» suelen producirse cuando los pilotos operan con arreglo a las reglas de vuelos por instrumentos (IFR) y emplean aeropuertos sometidos al control de tránsito aéreo (ATC).

CUADRO 14

Aeronaves de aviación general en activo: horas totales de vuelo, por tipo de utilización, en los Estados Unidos (1993-1996)

(Miles de horas)

Categoría de utilización	1996	1995	1994	1993	Cambio 1993-1996
De empresa	2.718	2.869	2.486	2.653	+65
De negocios	3.152	3.191	3.012	3.350	-198
Personal	8.893	9.320	8.248	8.202	+691
Instrucción	4.425	4.106	4.382	4.625	-200
Aplicaciones aéreas	1.787	1.557	1.364	1.283	+504
Observación aérea	1.036	1.385	1.746	1.627	-591
Carga externa	203	118	135	83	+120
Otros trabajos	262	268	241	180	+80
Vuelos panorámicos	186	206	309	325	-139
Viajes aéreos	70	155	N/A	N/A	
Otros	1.703	1.372	1.545	1.334	+369
Todas las aeronaves	644	1.121	622	603	+41
Horas totales	**26.100**	**25.667**	**24.092**	**24.455**	**+1.645**

Nota: A partir de 1995, los vuelos panorámicos se dividen en «vuelos panorámicos» clasificados bajo la Parte 91 del CFR 14 (aviación general) y la Parte 135 del CFR 14 (taxi aéreo).

(b) La aviación de negocios en Europa

151. Eurocontrol calcula que entre el 5 y el 10 por ciento del número total de movimientos en Europa corresponden a aeronaves de negocios. En 1999, el promedio diario del número de movimientos fue aproximadamente de 220.000 (Eurocontrol, Dependencia central de organización de la afluencia). El coeficiente medio de carga gira en torno a 3,5 pasajeros por vuelo, y el número total de pasajeros transportados por servicios de aviación de negocios se sitúa entre 400.000 y 800.000 personas (EBAA). No hay cifras específicas sobre los trabajos aéreos o los servicios aéreos especializados.

7. Conclusión

152. Parece que en la mayoría de los Estados, distintas normativas sobre la aviación general (de empresa y de negocios) y los trabajos aéreos respaldan la idea de efectuar una distinción entre las operaciones comerciales y las no comerciales. Así, la aviación de empresa se considera una actividad empresarial no remunerable, mientras que la aviación de negocios (es decir, taxi aéreo) y los trabajos aéreos son claramente operaciones comerciales.

III. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

153. En esta sección se abordará la evolución económica y normativa general de los servicios de transporte aéreo comercial. En una fecha posterior se publicarán nuevos documentos, relacionados con: 1) los diferentes tipos de acuerdos bilaterales normalizados, elementos de dichos acuerdos y los acuerdos regionales (*inter alia* ruta, capacidad, tarifas y designación); 2) la propiedad y el control entre las compañías aéreas, incluidas las alianzas y los códigos compartidos; 3) la adjudicación de turnos; y 4) subsectores específicos (servicios no regulares, servicios de carga y operaciones multimodales).

A. EVOLUCIÓN ECONÓMICA

154. Los datos expuestos a continuación proceden en buena medida del estudio anual de la OACI *El mundo de la aviación civil*, y en particular de su última edición (1999-2002). Hay que señalar que los datos de la OACI se recogen y publican cada año. Cada publicación presenta los antecedentes de los 10 años anteriores y una previsión para los 3 años siguientes. Cuando ha sido posible, se ha aislado el período 1993-1999. Esta sección tratará sucesivamente del tráfico, las tendencias financieras y el empleo.

1. Tráfico y tendencias financieras

(a) Tendencias mundiales

155. Estructuralmente, el sector del transporte aéreo comercial es sumamente cíclico y la demanda de viajes aéreos de pasajeros es muy elástica, pues es en función del nivel de ingresos, las tendencias demográficas y el costo de los viajes aéreos internacionales (de trabajo y placer). Esto es particularmente cierto en el caso de los viajes de negocios, donde las asociaciones o empresas particulares restringen o prohíben viajes de negocios en clase preferente o primera durante los períodos de dificultades económicas. El número absoluto de viajes relacionados con los negocios puede también verse restringido. Aunque las plazas de clase preferente o primera sólo representan el 20 por ciento de la capacidad, aportan aproximadamente el 80 por ciento de los ingresos. De modo que los cambios en esta esfera acentúan el carácter cíclico del sector. Por el contrario, el crecimiento de la carga aérea es relativamente constante (es decir, se sitúa normalmente por encima de la tasa de crecimiento de las economías) y está sujeto sólo a cambios estacionales o económicos muy graves. Los costos también son sensibles a las fluctuaciones económicas, debido a la importancia de los precios de los combustibles, los costos laborales y la naturaleza cíclica de la inversión en aeronaves nuevas.

156. El período estudiado, 1993-1999, vino tras la recesión de la Guerra del Golfo, que tuvo una grave repercusión sobre el tráfico aéreo. En 1992 se produjo una recuperación del tráfico a pesar de los malos resultados económicos, y se logró a expensas de una rentabilidad considerablemente reducida. Aunque el rendimiento real siguió bajando en 1993 y 1994, el efecto sobre la demanda de tráfico fue menos grave que en 1992. El crecimiento económico comenzó a crear unos cimientos más sólidos para el aumento del tráfico. Estas tendencias prosiguieron hasta 1997, pero fueron invertidas en 1998, cuando el PIB mundial creció solamente un 1,9 por ciento, lo que hizo que el crecimiento del tráfico total regular de pasajeros aumentara tan sólo el 2,1 por ciento dicho año. Sin embargo, unos magníficos resultados económicos propiciaron un crecimiento del tráfico en un 6,1 por ciento en 1999. Los dos cuadros 15 y 16 presentados a continuación describen con todo detalle la evolución del tráfico durante este período. Se ciñen a las compañías aéreas regulares, ya que los datos sobre compañías aéreas no regulares son escasos y heterogéneos. El tráfico internacional se ha separado del tráfico total, ya que es el único segmento expuesto a la competencia internacional.[33]

33 Excepto en los raros casos en que se han concedido las libertades 8ª (cabotaje) o 9ª.

CUADRO 15

Total mundial del tráfico comercial, internacional y nacional

(Servicios regulares de compañías aéreas de los Estados contratantes de la OACI: 1993-1999)

	Pasajeros despachados		Pasajero-km		Toneladas de flete transportadas		Toneladas de flete-km despachadas		Toneladas de correo-km despachadas		Total de toneladas-km despachadas	
Año	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)
1993	1.142	-0,3	1.949.420	1,1	18,1	2,8	68.450	9,3	5.230	1,9	250.630	3,5
1994	1.233	8,0	2.099.940	7,7	20,5	13,3	77.220	12,8	5.410	3,4	273.420	9,1
1995	1.304	5,8	2.248.210	7,1	22,2	8,3	83.130	7,7	5.630	4,1	293.930	7,5
1996	1.391	6,7	2.431.690	8,2	23,2	4,5	89.200	7,3	5.800	3,0	317.150	7,9
1997	1.457	4,7	2.573.010	5,8	26,4	13,8	102.880	15,3	5.990	3,3	344.190	8,5
1998	1.471	1,0	2.626.910	2,1	26,5	0,4	101.770	-1,1	5.770	-3,7	348.470	1,2
1999	1.558	5,9	2.787.880	6,1	28,2	6,4	108.040	6,2	5.700	-1,2	368.800	5,8

Fuente: Formulario de notificación A-1 sobre transporte aéreo de la OACI.

CUADRO 16

Tráfico comercial internacional en el mundo

(Servicios regulares de las compañías aéreas de los Estados contratantes de la OACI: 1993-1999)

	Pasajeros despachados		Pasajero-km		Toneladas de flete t ransportadas		Toneladas de flete-km despachadas		Toneladas de correo-km despachadas		Total de toneladas-km despachadas	
Año	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)	Mills.	Aumento anual (%)
1993	319	6,7	1.047.380	6,6	10,3	10,8	56.050	10,4	2.200	0,5	155.490	8,3
1994	347	8,8	1.143.180	9,1	11,8	14,6	64.700	15,4	2.240	1,8	173.080	11,3
1995	375	8,1	1.249.160	9,3	13,0	10,2	70.340	8,7	2.400	7,1	189.430	9,4
1996	412	9,9	1.380.680	10,5	13,6	4,6	75.510	7,4	2.450	2,1	206.870	9,2
1997	438	6,3	1.468.150	6,3	15,7	15,4	87.740	16,2	2.490	1,6	227.390	9,9
1998	458	4,6	1.511.680	3,0	15,8	0,6	87.010	-0,8	2.480	-0,4	231.410	1,8
1999	489	6,8	1.613.990	6,8	17,2	8,9	92.680	6,5	2.480	0,0	246.230	6,4

Fuente: Formulario de notificación A-1 sobre transporte aéreo de la OACI.

157. El sector de las compañías aéreas regulares tiene una larga tradición de reducción de costos por medio de un aumento del grado de productividad. Esto ha afectado al crecimiento de los resultados de la industria (volúmenes de tráfico, medidos en toneladas-km despachadas), que ha sido mayor que el crecimiento de los distintos insumos utilizados por la industria (principalmente, mano de obra, combustible y aeronaves). El promedio de crecimiento anual de la productividad ha girado en torno al 3,8 por ciento desde 1988. La absorción progresiva de aeronaves de nuevas tecnologías por las flotas aeronáuticas ha sido una de las principales causas de este aumento de productividad. En particular, las nuevas aeronaves consumen menos combustible y requieren menos mano de obra. Una mejor utilización de las aeronaves y de los coeficientes de carga han supuesto también importantes contribuciones.

158. Aunque a largo plazo no se ha producido ni una mejora ni un declive en los resultados financieros del conjunto de las compañías aéreas, se han producido cambios relativamente importantes en los resultados de explotación a medio plazo. El cuadro 17, reproducido a continuación, muestra la evolución anual desde 1998 de los ingresos y gastos de explotación, los resultados de explotación (ingresos antes del pago de intereses, otras partidas no operativas e impuestos) y el resultado neto (después del pago de intereses, otras partidas no operativas e impuestos).

159. El crecimiento de los ingresos y gastos durante el período refleja una expansión en el grado de actividad y presiones inflacionistas generales, compensadas por mejoras en la eficiencia del sector. A principios del decenio de 1990, la demanda se contrajo y la utilización de los recursos de las compañías aéreas tendió a declinar. La aparición de excedentes de capacidad y las consiguientes presiones competitivas arrastraron la rentabilidad a la baja. Estos factores se combinaron para producir resultados de explotación negativos entre 1990 y 1992. En 1993, el sector de las compañías aéreas empezó a acercarse a un equilibrio más conveniente entre la oferta y la demanda y alcanzó un pequeño superávit de explotación. En 1994 se logró un resultado de explotación mucho mejor y, en 1995, la industria alcanzó un superávit de explotación de 13.500 millones de dólares EE.UU. y un resultado neto positivo de unos 4.500 millones. En 1996, se consiguió un superávit de explotación inferior, de unos 12.300 millones, con un resultado neto de 5.300 millones, pero en 1997, se produjo un superávit de explotación de 16.300 millones y un resultado neto de casi 8.600 millones. En 1998, el superávit de explotación alcanzó 15.900 millones, con

CUADRO 17

Resultados de explotación y netos[a]

(Compañías aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI. 1993-1999) [b]

			Resultado de explotación		Resultado neto[c]			
Año	Ingresos de explotación US$ (millones)	Gastos de explotación US$ (millones)	Importe US$ (millones)	Porcentaje de ingresos de explotación	Importe US$ (millones)	Porcentaje de ingresos de explotación	Subvenciones directas US$ (millones)	Impuestos sobre la renta US$ (millones)
1993	226.000	223.700	2.300	1,0	-4.400	-1,9	150	-270
1994	244.700	237.000	7.700	3,1	-200	-0,1	70	-1.300
1995	267.000	253.500	13.500	5,1	4.500	1,7	100	-2.170
1996	282.500	270.200	12.300	4,4	5.300	1,9	30	-2.500
1997	291.000	274.700	16.300	5,6	8.550	2,9	180	-4.200
1998	295.500	279.600	15.900	5,4	8.200	2,8	10	-4.800
1999[d]	306.600	294.050	12.550	4,1				

a Se han estimado los ingresos y gastos de las compañías aéreas que no han respondido.

b Hasta 1997, incluido, se excluyen las operaciones en el interior de la Comunidad de Estados Independientes.

c El resultado neto se deduce del resultado de explotación mediante la adición (con un signo más o menos, según corresponda) de partidas no operativas (como intereses y subsidios directos) y del impuesto sobre la renta. Los resultados de explotación y netos citados, en particular los netos, reflejan pequeñas discrepancias entre cifras elevadas (ingresos y gastos) y están por lo tanto sujetos a considerables incertidumbres.

d Datos preliminares: los resultados netos todavía no están disponibles.

Fuente: Formulario de notificación EF-1 sobre transporte aéreo de la OACI.

un resultado neto de 8.200 millones. De acuerdo con las estimaciones preliminares para 1999, se espera un superávit de explotación de 12.500 millones de dólares EE.UU.

160. El cambio en la estructura de los ingresos y gastos de explotación durante el decenio pasado se ilustra en el cuadro 18 *infra*.

161. La cuota de los ingresos ocasionales (que incluyen la venta de servicios y mantenimiento y el arrendamiento de aeronaves a otras compañías aéreas) ha aumentado, al tiempo que se producía una reducción similar en la cuota de los ingresos procedentes de servicios regulares. La contrapartida de algunos de estos cambios en el apartado de gastos fue un incremento de la cuota de «Operaciones de vuelo - Otros», que incluye el alquiler de aeronaves de otras compañías.

CUADRO 18

Distribución de ingresos y gastos de explotación entre 1993 y 1998

(Compañías aéreas regulares de Estados contratantes de la OACI[a], conjunto de los servicios nacionales e internacionales)

Descripción	Distribución por partida (porcentaje)					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Ingresos de explotación						
Servicios regulares (total)	85,8	85,4	87,5	87,7	87,3	87,3
Pasajeros	75,9	74,9	76,8	77,1	76,2	76,5
Carga	9,0	9,6	9,7	9,6	10,2	10,0
Correo	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,8
Operaciones no regulares	3,6	4,1	4,0	3,9	3,9	3,3
Ocasionales	10,6	10,5	8,5	8,4	8,8	9,4
TOTAL	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Gastos de explotación						
Directos de las aeronaves						
Operaciones de vuelo (total)	26,5	25,5	26,3	27,7	27,8	26,9
Tripulación	7,4	7,4	7,7	7,8	7,8	8,0
Combustible y petróleo	12,0	11,2	11,4	12,8	12,6	10,4
Otros	7,1	6,9	7,2	7,1	7,4	8,5
Mantenimiento y reparación	10,1	10,0	10,6	10,5	11,0	11,1
Depreciación y amortización	7,0	7,6	7,3	7,1	6,5	6,5
Subtotal	43,6	43,1	44,2	45,3	45,3	44,5
Indirectos						
Derechos a los usuarios y gastos de estacionamiento (total)	17,3	17,3	18,2	17,7	17,4	17,9
Derechos de aterrizaje y aeroportuarios asociados	4,1	4,3	4,5	4,3	4,1	4,4
Derechos por instalaciones *en ruta*	2,4	2,5	2,8	2,6	2,8	3,0
Gastos de estacionamiento	10,8	10,5	10,9	10,8	10,5	10,4
Servicios a los pasajeros	10,5	10,7	11,0	10,8	10,7	10,7
Expedición y venta de billetes, promoción	16,4	15,7	15,6	15,3	14,8	14,3
Gastos administrativos generales y otros gastos de explotación	12,2	13,2	11,0	10,9	11,8	12,6
Subtotal	56,4	56,9	55,8	54,7	54,7	55,5
TOTAL	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

a Se excluyen las operaciones en el interior de la Comunidad de Estados Independientes.

Fuente: Formulario de notificación EF-1 sobre transporte aéreo de la OACI.

Estos datos sugieren que se ha producido cierta reestructuración del sector de las compañías aéreas. La cuota de gastos indirectos, y en especial de los gastos generales, administrativos y de otro tipo, ha aumentado ligeramente, en consonancia con la reducción de la cuota de gastos directos de las aeronaves, que se han beneficiado de mejoras en la productividad y de reducciones en los precios de los combustibles.

(b) Aspectos de desarrollo

162. A continuación omitiremos deliberadamente el tráfico y los resultados financieros de las compañías aéreas de los países de la OCDE, o en general de los países en desarrollo, ya que existe una amplia documentación sobre este tema, que no procede repetir aquí. Por el contrario, se insistirá en la situación de los países en desarrollo, donde la documentación es habitualmente escasa y se obtiene con dificultades.

163. En sus estadísticas, la OACI no aísla los países en desarrollo como una sola categoría. Divide el mundo en seis regiones estadísticas: Norteamérica, Asia-Pacífico, América Latina y el Caribe, Europa, África y Oriente Medio.

164. Con la excepción de la zona europea, que incluye los países de la CEI y, por lo tanto, mezcla países desarrollados y en transición, y de la zona Asia/Pacífico, que también contiene economías en desarrollo y desarrolladas, estas regiones son homogéneas en términos de grado de desarrollo e importantes desde el punto de vista de la política aérea. Por ello se utilizarán en el presente documento para estudiar los aspectos de desarrollo de los subsectores. El desglose regional del tráfico durante el período se resume en el cuadro 19 que figura *infra*.

(i) África

165. África representó, en el período 1993-1999, entre el 2,1 y el 2,4 por ciento del tráfico total. En el período 1988-1998, la economía agregada africana creció a una tasa anual media del 2,5 por ciento (PIB real), aunque el PIB per cápita disminuyó en un 0,3 por ciento durante dicho decenio.

166. A lo largo del período 1988-1998, el tráfico regular de pasajeros (en pasajeros-km despachados) de las compañías aéreas de la región africana aumentó a una tasa anual media del 3,9 por ciento (frente a una media mundial anual del 4,4 por ciento). El crecimiento del tráfico en los años recientes ha superado notablemente la media de esta década; en 1996 se produjo un aumento del 6,2 por ciento, seguido por un aumento del 6,1 por ciento en 1997. Esta tendencia se invirtió en 1998, con un declive del tráfico del 0,9 por ciento (frente a un crecimiento medio mundial del 2,1 por ciento).

167. En el período 1988-1998, la rentabilidad media de los pasajeros regulares para las compañías aéreas de la región, medida en términos de pasajeros-km despachados, descendió a una media anual del 4,8 por ciento en términos reales (frente a un declive del 2,9 por ciento en el resto del mundo). A lo largo de este período, la rentabilidad media de las compañías aéreas de la región fue inferior a la media mundial. En términos de resultados financieros, en el período 1988-1998, los ingresos de explotación (en dólares de los Estados Unidos) de las compañías aéreas regulares de la región africana aumentaron a una media anual del 1,6 por ciento (frente a una media mundial del 5,9 por ciento). Los gastos de explotación durante el mismo período aumentaron en un 1,8 por ciento anual. Estas tasas reflejan un crecimiento relativamente lento del tráfico a lo largo de todo el período, pero también los esfuerzos de la industria africana por mejorar su eficiencia y sus resultados financieros. Desde 1992 se han logrado resultados de explotación positivos, con la excepción de 1994 y 1997.

(ii) América Latina y el Caribe

168. En el período 1993-1999, esta región representó entre el 4,8 y el 5,1 por ciento del tráfico total. En el período 1988-1998, la economía agregada latinoamericana y caribeña (PIB) creció a una tasa anual media del 2,6 por ciento en términos reales, mientras el PIB per cápita crecía a un ritmo anual del 0,8 por ciento. En 1991 comenzó una fuerte recuperación de la economía de la región. Tras un crecimiento récord del 5,3 por ciento del PIB en 1997, la economía regional empezó a declinar rápidamente, hasta llegar a una tasa de crecimiento del 2,0 por ciento en 1998, e incluso a una tasa mínima del 0,2 por ciento en 1999. Se espera que los resultados económicos de la región se recuperen notablemente en 2000, alcanzándose un crecimiento del 4,0 por ciento.

169. En el período 1988-1998, el tráfico regular de pasajeros (en pasajeros-km despachados) de las compañías aéreas de la región de América Latina y el Caribe aumentó a una tasa anual media del 5,6 por ciento (frente a una media mundial del 4,4 por ciento). En años recientes, la privatización de las compañías de bandera, las fusiones y alianzas intrarregionales, junto a una intensa racionalización de la flota y las rutas, han constituido algunas de las medidas que permitieron a las compañías aéreas de la región capturar una cuota mayor del tráfico Estados Unidos-América Latina y el Caribe, uno de los mercados de aviación

CUADRO 19

Distribución regional del tráfico regular - 1993 a 1999

Región estadística de la OACI donde se ha registrado la aeronave	Pasajeros-km despachados (millones)						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TOTAL DE SERVICIOS (INTERNACIONALES Y NACIONALES) DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DE LOS ESTADOS CONTRATANTES DE LA OACI							
Europa (incluida la CEI*)	507.620	521.498	550.813	591.750	646.899	691.480	742.970
% del tráfico mundial	25,8	25,0	24,7	24,5	25,2	26,3	26,6
Europa (no incluida la CEI)	403.220	437.674					
% del tráfico mundial	20,5	21,0					
África	41.739	45.728	53.004	55.430	56.782	55.180	60.920
% del tráfico mundial	2,1	2,2	2,4	2,3	2,2	2,1	2,2
Oriente Medio	58.438	62.193	69.613	72.012	74.945	77.740	79.070
% del tráfico mundial	3,0	3,0	3,1	3,0	2,9	3,0	2,8
Asia y el Pacífico	452.903	490.460	546.822	605.967	644.919	630.050	665.510
% del tráfico mundial	23,0	23,5	24,5	25,1	25,1	24,0	23,9
Norteamérica	816.190	863.467	897.510	970.147	1.019.137	1.042.100	1.104.880
% del tráfico mundial	41,4	41,4	40,3	40,3	39,6	39,6	39,6
América Latina y el Caribe	93.950	102.754	112.288	115.704	127.818	133.820	134.530
% del tráfico mundial	4,8	4,9	5,0	4,8	5,0	5,1	4,8
Total (incluida la CEI)	**1.970.840**	**2.086.100**	**2.230.050**	**2.411.010**	**2.570.500**	**2.630.370**	**2.787.880**
SERVICIOS INTERNACIONALES DE COMPAÑÍAS AÉREAS DE LOS ESTADOS CONTRATANTES DE LA OACI							
Europa (incluida la CEI)	353.460	390.719	427.132	474.837	535.280	572.080	622.790
% del tráfico mundial	33,8	34,4	34,4	34,8	36,2	37,9	38,6
Europa (no incluida la CEI)	344.000	375.500					
% del tráfico mundial	32,9	33,1					
África	34.600	37.522	43.467	45.769	47.369	46.840	52.550
% del tráfico mundial	3,3	3,3	3,5	3,4	3,2	3,1	3,3
Oriente Medio	49.020	51.809	58.788	60.916	63.156	65.330	67.670
% del tráfico mundial	4,7	4,6	4,7	4,5	4,3	4,3	4,2
Asia y el Pacífico	300.900	333.863	371.228	417.045	443.775	433.510	462.280
% del tráfico mundial	28,8	29,4	29,9	30,6	30,0	28,7	28,6
Norteamérica	248.810	256.242	269.255	286.664	302.660	310.320	327.740
% del tráfico mundial	23,8	22,5	21,7	21,0	20,5	20,5	20,3
América Latina y el Caribe	58.840	65.945	71.700	78.119	85.300	82.690	80.960
% del tráfico mundial	5,6	5,8	5,8	5,7	5,8	5,5	5,0
Total (incluida la CEI)	**1.045.630**	**1.136.100**	**1.241.570**	**1.363.350**	**1.477.540**	**1.510.770**	**1.613.990**

* Comunidad de Estados Independientes.

Fuente: Formulario de notificación A-1 sobre transporte aéreo de la OACI.

de mayor crecimiento del mundo. Tras registrar unas elevadísimas tasas de crecimiento en 1997 y 1998 (11,6 y 9,2 por ciento, respectivamente), el crecimiento estimado del tráfico en 1999 cayó al 0,6 por ciento.

170. La rentabilidad media de los vuelos regulares de pasajeros para las compañías aéreas de la región, medida en términos de centavos de dólar de los Estados Unidos por pasajero-km despachado, osciló sustancialmente entre 1988 y 1998, y disminuyó aproximadamente en un 1,6 por ciento. En el período 1988-1998, los ingresos de explotación de las compañías aéreas regulares de la región de América Latina y el Caribe aumentaron a un ritmo anual medio del 7,1 por ciento (frente a una media mundial anual del 5,9 por ciento). Los gastos de explotación durante el mismo período aumentaron en un 7,1 por ciento anual. La rentabilidad financiera global de las compañías aéreas de la región ha sido reducida durante todo el período, y en cinco años consecutivos (de 1989 a 1993) se registraron graves pérdidas operativas. Un esfuerzo concertado de reducción drástica de los costos y de reestructuración del sector de las compañías aéreas, así como la recuperación de la demanda, propiciaron una importante inversión de esa tendencia y generaron resultados de explotación positivos durante cuatro años consecutivos. Muchas compañías aéreas habían vuelto a ser rentables ya en 1995 y notificaron resultados netos satisfactorios en 1997 y 1998.

(iii) Oriente Medio

171. En el período 1993-1999, esta región representó entre el 2,8 y el 3,1 por ciento del tráfico total. A partir de 1992 se registró un crecimiento constante, aunque de intensidad variable, durante cinco años. De 1988 a 1998, el PIB agregado de Oriente Medio creció a una media anual del 3,5 por ciento en términos reales, mientras el PIB per cápita se estabilizaba en un incremento del 0,8 por ciento anual. En 1999, la economía de la región fue en general estable, con un crecimiento del PIB del 2,5 por ciento con respecto al año anterior.

172. En el período 1988-1998, el tráfico regular de pasajeros (en pasajeros-km despachados) de las compañías aéreas de la región de Oriente Medio aumentó a una tasa anual media del 5,6 por ciento. El crecimiento del tráfico ha sido razonablemente satisfactorio desde las caídas de 1990 y 1991, debidas principalmente a la Guerra del Golfo.

173. En el período 1988-1998, la rentabilidad media de los vuelos regulares de pasajeros para las compañías aéreas de la región, medida en términos de centavos de dólar de los Estados Unidos por pasajero-km despachado, descendió a una tasa media anual del 3,5 por ciento en términos reales (frente a una disminución mundial del 2,9 por ciento). Se estima que la rentabilidad real creció en 1999, acompañándose de un leve aumento del tráfico y los ingresos. En el período 1988-1998, los ingresos de explotación de las compañías aéreas regulares de la región de Oriente Medio aumentaron a un ritmo anual medio del 5,2 por ciento (frente a una media anual mundial del 5,9 por ciento). Los gastos de explotación durante el mismo período aumentaron en un 4,8 por ciento anual. Desde 1994, las compañías aéreas de la región han sufrido pérdidas operativas consecutivas. El tráfico no ha dejado de crecer, pero la expansión de la capacidad ha sido aún mayor y los costos unitarios se mantienen en un nivel relativamente alto. Entre los esfuerzos por reducir los costos de explotación cabe señalar la cooperación entre compañías aéreas, encaminada por ejemplo a la gestión conjunta de varias compañías aéreas de Oriente Medio y África Septentrional en los aeropuertos de Europa. Esta iniciativa ha generado un superávit de explotación estimado para 1999 en 230 millones de dólares EE.UU.

(iv) Asia y el Pacífico

174. En el período 1993-1999, esta región representó entre el 23,9 y el 25,1 por ciento del tráfico total. En el período 1988-1998, la economía de Asia/Pacífico (PIB) creció a una tasa media anual del 4,2 por ciento en términos reales, mientras el PIB per cápita aumentaba un 2,6 por ciento, las dos mayores tasas de crecimiento de todas las regiones de la OACI. Durante más de 10 años, la región Asia/Pacífico ha sido la de más rápido crecimiento pese a la ralentización y recesión recientes, que han hecho caer el crecimiento del PIB del 5,4 por ciento en 1996 al 3,9 por ciento en 1997 y al -0,3 por ciento en 1998. En 1999, la región recuperó en parte su vigor económico, con un crecimiento del PIB del 3,5 por ciento.

175. El proceso de recuperación de la economía en crisis de la región fue en 1999 mucho más intenso y rápido de lo esperado. Las economías en desarrollo de la región Asia/Pacífico realizaron una vez más una contribución notable al proceso, puesto que su PIB creció a una media del 6,0 por ciento. Varias economías en desarrollo de Asia Oriental y Sudoriental se recuperaron de la recesión de 1998, al igual que ocurrió con el Japón, que registró una lenta recuperación de su economía, con un crecimiento del PIB del 0,3 por ciento.

176. En el período 1988-1998, el tráfico regular de pasajeros (en pasajeros-km despachados) de las compañías aéreas de la región Asia/Pacífico aumentó a una tasa

anual media del 7,3 por ciento, muy superior a la media mundial, del 4,4 por ciento. Tras registrar las mayores tasas de crecimiento de todas las regiones de la OACI a lo largo de casi una década, en 1998 las compañías aéreas de la región sufrieron un declive del tráfico del 2,6 por ciento, lo que afectó al crecimiento del tráfico mundial, que registró una media tan baja como el 2,1 por ciento. Como resultado de la rápida recuperación económica en las economías asiáticas afectadas por la recesión de 1997/1998 y de la reactivación de la demanda de viajes y carga aéreos, se calcula que el tráfico aumentó casi en un 7,0 por ciento en 1999.

177. En el período 1988-1998, la rentabilidad media de los vuelos regulares de pasajeros para las compañías aéreas de la región, medida en términos de centavos de dólar de los Estados Unidos por pasajero-km despachado, ha sufrido muchos altibajos desde 1988, registrando un declive anual del 4,4 por ciento a lo largo de todo el período. Las grandes variaciones en la rentabilidad de las compañías aéreas son reflejo en parte de las fluctuaciones de la paridad del yen y otras monedas asiáticas frente al dólar de los Estados Unidos. En el período 1988-1998, los ingresos de explotación de las compañías aéreas regulares de la región Asia/Pacífico aumentaron a un ritmo anual medio del 6,1 por ciento (frente a una media anual mundial del 5,9 por ciento). Los gastos de explotación durante el mismo período aumentaron en un 6,9 por ciento anual. Las compañías aéreas de la región han tenido resultados de explotación positivos a lo largo de todo el decenio. Sin embargo, se calcula que los beneficios de explotación agregados de las compañías de Asia/Pacífico fueron en 1999 de aproximadamente 3.000 millones de dólares EE.UU., una cifra considerablemente superior a la de 1998.

2. Empleo

178. En el cuadro 20 que figura *infra* se ha tratado de recoger los datos contenidos en las ediciones sucesivas de la publicación anual de la OACI, «El mundo de la aviación civil», cuyos criterios estadísticos han evolucionado con el tiempo, lo que explica los distintos espacios en blanco del cuadro. Estas cifras se refieren exclusivamente al empleo en las compañías aéreas. La IATA da cifras mucho más elevadas para el empleo en el conjunto del sector del transporte aéreo (28 millones en 1999), al igual que el Consejo Internacional de Aeropuertos, que se refiere sólo a los aeropuertos (22 millones en 1997, incluidos los empleos indirectos).

179. A falta de estudios más detallados, resulta difícil interpretar este cuadro. Parece demostrar que el crecimiento del tráfico no ha generado un crecimiento paralelo del empleo, aunque, a medio plazo, el empleo es más o menos estable y quizás progresa ligeramente a lo largo del período. El recurso creciente a la contratación externa, que se traduce en empleos al margen de la compañías aéreas, quizás sea uno de los factores que expliquen el lento crecimiento del empleo.

180. Cabe señalar que los movimientos de personas naturales en el sentido del AGCS siempre han tenido importancia en el sector y cada vez la tienen más. Los pilotos, la tripulación de cabina, los ingenieros y los gestores locales y de las sedes no son siempre de la misma nacionalidad que el transportista.

B. EVOLUCIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN

181. Las dos mayores novedades desde el punto de vista normativo de este período han sido las tendencias a la privatización y a la liberalización por medio de los acuerdos bilaterales y regionales. Los demás acontecimientos normativos específicos, como la creciente intervención de las autoridades de competencia en las alianzas y los problemas relacionados con los turnos o la evolución de la legislación sobre propiedad, se tratarán en los correspondientes anexos.

1. Privatización

182. La privatización ha sido uno de los principales acontecimientos desde el punto de vista de la reglamentación del transporte aéreo en el período 1993-2000, como ha ocurrido en otros sectores.

183. El cuadro 21 que figura *infra*, elaborado por la OACI, da una idea de la magnitud de este proceso.

184. Resulta difícil elaborar una tipología de los procesos de privatización, pues son sumamente heterogéneos. La privatización puede ser total o parcial, y el Estado puede conservar una acción con derecho a veto o incluso la mayoría de las acciones. Puede estar reservada a los ciudadanos nacionales o abierta a inversores extranjeros, o ser una compleja combinación de ambos; puede reservarse a otros transportistas aéreos o, por el contrario, puede ocurrir que sólo participen inversores financieros, como bancos, o tratarse de una combinación de ambas opciones. Puede llevarse a cabo de modo que haya un conjunto estable de accionistas y uno solo de ellos posea el control o, por el contrario, puede efectuarse de modo que no exista participación mayoritaria. Puede realizarse por medio de contratos o mediante un lanzamiento de la sociedad en los mercados bursátiles locales o internacionales.

185. Pese a estas grandes variaciones, pueden determinarse ciertas características comunes: las privatizaciones de compañías aéreas son procesos

CUADRO 20
Empleo en las compañías aéreas 1987-1999

	1987[a]	1993 millones	1994 millones	1995 millones	1996 millones	1997 millones	1998 millones	1999 millones
Número total del personal de todos los transportistas aéreos comerciales						1,9 millones		2
Número total del personal de las compañías aéreas regulares		1,51	1,51	1,52	1,54			1,5
Número total del personal de las compañías aéreas regulares internacionales		1,13	1,12	1,12	1,15			
Número total del personal de las compañías aéreas regulares nacionales		0,38	0,39	0,40	0,39			
Total de la IATA, del cual (en porcentaje)	1,473 millones					1,611 millones		
Pilotos y copilotos	6,6%					7,8%		
Otro personal de cabina	1,7%					0,7%		
Asistentes de cabina	13,8%					17,3%		
Mantenimiento	18,3%					16,4%		
Expedición y venta de billetes	13,4%					13,7%		
Manipulación en el aeropuerto	18,7%					19,4%		
El resto	27,5%					24,7%		

a Aunque 1987 se encuentra fuera del período tratado en este estudio, éstas fueron las únicas cifras pertinentes disponibles.

Fuente: OACI.

CUADRO 21
Evolución de la privatización de las compañías aéreas por región, de 1985 a 2000

	Asia	África	Oriente Medio	Europa Oriental	Europa Occidental	América Latina	EE.UU., Canadá	Pacífico*	Total
Número de compañías aéreas	94	78	30	69	126	90	86	38	611
Compañías aéreas con participación del Estado	44	43	22	53	22	35	1	14	234
Anuncio de un plan de privatización	24	25	18	38	15	25	1	7	153
Objetivos alcanzados	16	7	1	19	11	22	1	3	80

Nota: * Incluye Australia, Nueva Zelandia y los países de las Islas del Pacífico Sur.

«Número de compañías aéreas» incluye las compañías actualmente en explotación además de las que han dejado de operar desde 1985.

«Compañías aéreas con participación del Estado» incluye las compañías aéreas completamente privatizadas desde 1985.

«Anuncio de un plan de privatización» significa que el Estado ha expresado su intención de privatizar las compañías o de reducir su participación en ellas.

«Objetivos alcanzados» significa que el Estado (y/o accionistas públicos) ha reducido su participación durante este período.

Datos recogidos a partir de la información disponible: la lista (a 22 de agosto de 2000) no es exhaustiva.

Fuente: Dirección de Transporte Aéreo de la OACI.

difíciles, que con frecuencia se hacen por etapas, se retrasan o posponen. Los retrasos pueden deberse, entre otras causas, a la situación económica general, a la situación económica del sector del transporte aéreo, a los problemas financieros y/o sociales de los transportistas y a los cambios de gobierno o de política gubernamental.

186. Estas operaciones se planifican siempre cuidadosamente, con objeto de no vulnerar las normas extranjeras en materia de restricción de la propiedad excepto, como es natural, en los raros casos en que dichas restricciones se hayan eliminado. El personal a menudo recibe una participación (que suele girar en torno al 10 por ciento) para asegurar la paz social durante el período de transición, y mejoras en la productividad. Otra característica muy común es el recurso a un «asociado estratégico», es decir, otro transportista aéreo que sólo posee una participación minoritaria pero se encarga de gestionar la explotación, ofrece su red de alianzas y aporta su experiencia en gestión. Dichas asociaciones pueden ser precedidas por contratos de gestión a título probatorio, que en ocasiones no tienen éxito, por lo que no son seguidos por una aportación de capital, como han demostrado casos recientes.

187. Otra tendencia clara es la extensión geográfica del fenómeno. Afecta al conjunto del mundo en desarrollo y desarrollado, incluidos los países de la CEI y China, con la única diferencia del ritmo con que los distintos países siguen esta tendencia. En 1998, la OACI realizó la siguiente evaluación de la extensión geográfica de la privatización:

«Desde el principio del decenio de 1990, se ha decidido la privatización de más de 80 transportistas. En la actualidad, todas las compañías aéreas de Norteamérica son de propiedad privada. En América Latina y el Caribe, casi todos los grandes transportistas son ya propiedad mayoritaria del sector privado. En Europa, más de la mitad de las principales compañías aéreas occidentales son de propiedad privada, mientras la mayoría de los transportistas nacionales de los Estados de Europa Oriental tienen una participación mayoritaria del Estado (aunque se haya decidido la privatización de 15 de ellos). En la región de Asia y el Pacífico, unos 15 gobiernos han anunciado objetivos de privatización parcial o total, al tiempo que los transportistas del Japón, la República de Corea, Brunei Darussalam, Malasia, Filipinas, Australia y Nueva Zelandia, así como los que tienen su sede en Hong Kong, China y Taiwán, son ahora de propiedad privada. En Oriente Medio y África, casi todos los transportistas nacionales siguen siendo de propiedad pública, aunque se ha decidido la privatización de unos 25 de ellos de ambas regiones.»

188. Cabe asimismo observar la función desempeñada por las privatizaciones en la constitución de alianzas. La privatización es una forma de que las alianzas extiendan sus redes mediante vínculos de capital, por los que compiten. Simétricamente, desde el punto de vista de las compañías aéreas, la privatización constituye una oportunidad para integrarse en la red de una gran alianza y lograr el acceso al sistema mundial de redes radiales.

2. Liberalización bilateral e integración regional

189. Como indicó la OACI durante la primera sesión de examen, la liberalización es una tendencia creciente y extendida, que afecta ya al 85 por ciento de los miembros de la OACI de una forma u otra. Esto no significa que el 85 por ciento de los acuerdos bilaterales contengan disposiciones liberales, ya que la mayoría de los acuerdos anteriores a 1990 aún vigentes son del tipo clásico del Acuerdo de Bermudas 1. La OACI ha indicado asimismo que más de la mitad de sus Estados miembros han suscrito ya acuerdos, bilaterales o regionales, encaminados a implantar el pleno acceso al mercado. Una vez más, eso no significa en modo alguno que la mitad de los acuerdos tengan por finalidad el pleno acceso al mercado.

190. La modalidad más liberal de este acuerdo se denomina habitualmente acuerdo «de cielos abiertos». La OACI ha elaborado una lista de los acuerdos de cielos abiertos vigentes hasta la fecha. Sin embargo, la propia Organización indica que esa lista debe interpretarse con cautela. No se ha acordado una definición de qué constituye un acuerdo de cielos abiertos, excepto en los Estados Unidos, donde existe un acuerdo de cielos abiertos normalizado.[34] Sin embargo, hasta los acuerdos suscritos por los Estados Unidos contienen discrepancias con respecto a este modelo. La OACI ha redactado con arreglo a este modelo otros acuerdos en los que no participan los Estados Unidos, aunque fueron inspirados por una filosofía similar y contienen muchas semejanzas técnicas. Sin embargo, estos acuerdos en ocasiones difieren de los estadounidenses y tienen mayor alcance, llegando hasta incluir la libertad 8ª, o cabotaje, como en el acuerdo concluido entre Brunei Darussalam y Nueva Zelandia. Al margen de estas precauciones, las disposiciones características de un acuerdo de cielos abiertos se compendian en el cuadro 22 *infra*, elaborado por la OCDE.

34 Véase «a US standard «post 1977» agreement»; Asociación del Transporte Aéreo, 15 de mayo de 1989. Puede hallarse un resumen de las disposiciones clásicas de un acuerdo de cielos abiertos en: http://www.state.gov/www/issues/econmic/tra. La política a la que responde se expone en el DOT «US international transportation policy statement», de abril de 1995.

191. El cuadro 23 que figura *infra*, elaborado por la OACI, presenta las características principales de todos los acuerdos de cielos abiertos concluidos hasta la fecha.

CUADRO 22
Principios fundamentales de los «cielos abiertos»

Servicios combinados de pasajeros/carga	Servicios exclusivamente de carga
Intercambio completo de los cinco derechos de tráfico básicos (incluida la libertad 5ª)	Idénticas disposiciones liberales sobre los derechos de tráfico y sus tipos (mismo régimen que para los proveedores de servicios combinados)
Libre acceso al mercado para los transportistas designados (libre determinación de rutas, capacidad y frecuencia)	Servicios en tierra auxiliares «pro-competencia» (servicios de escala, derechos intermodales, derechos aplicados al usuario)
Libertad de tarifas y tipos (denegación doble en caso de que haya amenaza para la competencia)	Trato liberal de los servicios no regulares de carga (se aplica la normativa chárter menos restrictiva de los dos países)

Fuente: OCDE, DSTI/DOT (99), 1º de junio de 1999.

CUADRO 23
Acuerdos de cielos abiertos

Tipo	Conclusión		Firmantes		Observaciones
	Año	Mes			
Cs. abiertos	1992	9	EE.UU.	Países Bajos	
Cs. abiertos	1995	5	EE.UU.	Austria	
Cs. abiertos	1995	5	EE.UU.	Bélgica	Firmado en septiembre de 1995
Cs. abiertos	1995	5	EE.UU.	Dinamarca	
Cs. abiertos	1995	5	EE.UU.	Finlandia	
Cs. abiertos	1995	5	EE.UU.	Islandia	
Cs. abiertos	1995	5	EE.UU.	Luxemburgo	
Cs. abiertos	1995	5	EE.UU.	Noruega	
Cs. abiertos	1995	5	EE.UU.	Suecia	
Cs. abiertos	1995	5	EE.UU.	Suiza	
Cs. abiertos	1995	12	EE.UU.	República Checa	Período de transición de tres años
Cs. abiertos	1996	2	EE.UU.	Alemania	
Cs. abiertos	1996	11	EE.UU.	Jordania	
Cs. abiertos	1997	1	EE.UU.	Singapur	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	1997	2	EE.UU.	Brunei	
Cs. abiertos	1997	3	EE.UU.	Panamá	
Cs. abiertos	1997	3	EE.UU.	Provincia China de Taiwán	
Cs. abiertos	1997	4	EE.UU.	Costa Rica	
Cs. abiertos	1997	4	EE.UU.	El Salvador	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	1997	4	EE.UU.	Guatemala	
Cs. abiertos	1997	4	EE.UU.	Honduras	

Tipo	Conclusión		Firmantes		Observaciones
	Año	Mes			
Cs. abiertos	1997	5	EE.UU.	Nueva Zelandia	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	1997	5	EE.UU.	Nicaragua	
Cs. abiertos	1997	6	EE.UU.	Malasia	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	1997	7	EE.UU.	Aruba	
Cs. abiertos	1997	10	EE.UU.	Chile	Firmado en octubre de 1999, derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	1997	12	EE.UU.	Antillas Neerlandesas	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	1997	12	EE.UU.	Rumania	Período de transición de cuatro años
Cs. abiertos	1998	2	EE.UU.	Uzbekistán	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	1998	4	EE.UU.	República de Corea	
Cs. abiertos	1998	5	EE.UU.	Perú	Períodos de transición de cuatro y dos años para los servicios de pasajeros y carga, derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	1998	11	EE.UU.	Italia	Firmado en diciembre de 1999
Cs. abiertos	1999	4	EE.UU.	Pakistán	
Cs. abiertos	1999	4	EE.UU.	Emiratos Árabes Unidos	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga. Existen restricciones debidas a la naturaleza multinacional de Gulf Air
Cs. abiertos	1999	5	EE.UU.	Bahrein	
Cs. abiertos	1999	8	EE.UU.	Argentina	Período de transición de cuatro años para los servicios a los pasajeros; Argentina suspendió su aplicación en febrero de 2000
Cs. abiertos	1999	10	EE.UU.	Qatar	
Cs. abiertos	1999	11	EE.UU.	Tanzanía	Período de transición de dos años para los servicios chárter, derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	1999	12	EE.UU.	República Dominicana	
Cs. abiertos	1999	12	EE.UU.	Portugal	Incluye los servicios intermodales; la liberalización de los derechos por servicios chárter y la libertad 7ª se aplicarán a finales de 2002/2003
Cs. abiertos	2000	1	EE.UU.	República Eslovaca	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga, período de transición de dos años para los vuelos chárter exclusivamente de carga
Cs. abiertos	2000	2	EE.UU.	Namibia	Período de transición de dos años para el número de compañías aéreas y los derechos de servicios chárter abiertos
Cs. abiertos	2000	3	EE.UU.	Ghana	Período de transición de seis años para los servicios de pasajeros y carga, derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga
Cs. abiertos	2000	2	EE.UU.	Burkina Faso	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga, existen restricciones debido a la naturaleza multinacional de Air Afrique
Cs. abiertos	2000	3	EE.UU.	Turquía	Período de transición para los servicios a los pasajeros
Cs. abiertos	2000	5	EE.UU.	Gambia	Derechos de libertad 7ª para los servicios exclusivamente de carga

Tipo	Conclusión		Firmantes		Observaciones
	Año	Mes			
Cs. abiertos	2000	5	EE.UU.	Nigeria	
Cs. abiertos	1995	2	EE.UU.	Canadá	Período de transición de tres años para el acceso a los Estados Unidos de los transportistas
Cs. abiertos	1996	11	Australia	Nueva Zelandia	Ha creado un mercado único de aviación, impone limitaciones de número a la libertad 5ª
Cs. abiertos	1996	6	Brasil	Chile	
Cs. abiertos	1996	3	Brasil	Nueva Zelandia	
Cs. abiertos	1999		Brunei	Nueva Zelandia	Incluye una disposición de autorización de las libertades 7ª y 8ª
Cs. abiertos	1997	4	Brunei	Singapur	
Cs. abiertos	1999		Chile	Costa Rica	
Cs. abiertos	1998?		Chile	Panamá	
Cs. abiertos	2000		Islas Cook	Nueva Zelandia	
Cs. abiertos	1998		Dinamarca	Nueva Zelandia	
Cs. abiertos	1998		Etiopía	Emiratos Árabes Unidos	Firmado por Dubai por cuenta propia
Cs. abiertos	1997		Guatemala	Panamá	
Cs. abiertos	1997		Kenya	Países Bajos	
Cs. abiertos	1996		Macao	Nepal	
Cs. abiertos	1997		Macao	Singapur	
Cs. abiertos	1998		Malasia	Nueva Zelandia	
Cs. abiertos	1998		Nueva Zelandia	Noruega	
Cs. abiertos	1997		Nueva Zelandia	Singapur	Incluye una disposición de autorización de la libertad 7ª para los servicios de carga
Cs. abiertos	1998		Nueva Zelandia	Suecia	
Cs. abiertos	1997		Nueva Zelandia	Emiratos Árabes Unidos	
Cs. abiertos	1998		Pakistán	Emiratos Árabes Unidos	Firmado por Dubai por cuenta propia
Cs. abiertos	1997	3	Panamá	Perú	
Cs. abiertos	1996		Panamá	Venezuela	
Cs. abiertos	1998		Turkmenistán	Emiratos Árabes Unidos	
Cs. abiertos	1998		Emiratos Árabes Unidos	Uganda	
Cs. abiertos	1998		Cuatro Estados latinoamericanos		República Dominicana, Guatemala, Costa Rica y Panamá
Cs. abiertos	1999		Tres Estados de Asia Sudoriental		Limitado a determinadas zonas de Indonesia, Malasia y Tailandia

Total absoluto	**74**	**(incluidos acuerdos transfronterizos abiertos y multilaterales de cielos abiertos)**
Total EE.UU.	**48**	**(incluidos acuerdos transfronterizos abiertos)**
Total no suscritos por EE.UU.	**26**	**(incluidos acuerdos multilaterales de cielos abiertos)**
Total países en desarrollo	**54**	**(incluidos acuerdos multilaterales de cielos abiertos)**

192. El proceso de liberalización va mucho más allá de los meros acuerdos de cielos abiertos. Por ello la OACI ha elaborado el cuadro 24 *infra*, que contiene una lista de países que han suscrito acuerdos liberales (bilaterales o regionales). Cabe destacar que no contiene referencias a acuerdos más liberales que los del tipo clásico de Bermudas, ni menos liberales que los acuerdos de cielos abiertos (por ejemplo, Japón-EE.UU.), y ello se debe a que resulta muy difícil establecer una tipología sencilla. El panorama queda por lo tanto incompleto. Para una idea más precisa de lo que son «los acuerdos menos liberales que los de cielos abiertos», véase el futuro anexo de este documento sobre rutas, tarifas, capacidad y designación. Sin embargo, la OACI realizó en junio de 1999 la siguiente evaluación de la evolución normativa que se desprendía de los acuerdos bilaterales que se le habían notificado entre 1994 y 1999. «... aproximadamente el 55 por ciento de los 295 instrumentos bilaterales sobre los que se dispone de información contenían medidas encaminadas a velar por una participación efectiva y continuada en el transporte aéreo internacional, por medio de la liberalización progresiva del acceso al mercado. Entre las medidas más populares figuraban la designación múltiple de compañías aéreas, los aumentos graduales y negociados de capacidad y la eliminación de todas las restricciones a los servicios de carga.»

CUADRO 24

Lista de países que han suscrito acuerdos bilaterales al 12 de septiembre de 2000

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Alemania	x		x	x													x
Angola									x	x							x
Antigua y Barbuda											x						x
Antillas Holandesas	x																
Árabe Saharaui, Rep. Dem.										x							
Arabia Saudita							x										x
Argelia										x							x
Argentina	x												x				x
Aruba	x																
Australia		x													x	x	x
Austria	x		x	x													x
Bahamas											x						x
Bahrein	x						x										x
Barbados											x						x
Bélgica	x		x	x													x
Belice											x						x
Benin										x							x
Bolivia						x							x				x
Botswana										x							x
Brasil		x											x				x
Brunei	x	x													x		x
Bulgaria					x												x

1. **Acuerdos de cielos abiertos con los EE.UU.**
2. **Acuerdos de cielos abiertos con otros países**
3. **Unión Europea (UE)**
4. **Espacio Europeo Aéreo Común**
5. **Acuerdos ampliados de la UE**
6. **Pacto Andino**
7. **Comisión Árabe de Aviación Civil (ACA)**
8. **Unión Económica de África Central**
9. **MECAFMO**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Acuerdo de Banjul**
13. **Acuerdo de Fortaleza**
14. **Acuerdo CLMV (Asia Sudoriental)**
15. **Cooperación Económica en Asia y el Pacífico (APEC)**
16. **Foro del Pacífico Sur**
17. **Estado perteneciente o no a la OACI**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Burkina Faso	x									x							x
Burundi									x	x							x
Cabo Verde										x		x					x
Camboya														x			x
Camerún								x		x							x
Canadá	x														x		x
Chad								x		x							x
Chile	x	x											x		x		x
China														x			x
Chipre						x											x
Colombia						x											x
Comoras									x	x							x
Congo								x									x
Corea, Rep. de	x														x		x
Costa Rica	x	x															x
Côte d'Ivoire										x							x
Dinamarca	x	x	x	x													x
Djibouti									x	x							x
Dominica											x						
Ecuador						x											x
Egipto							x		x	x							x
El Salvador	x																x
Eritrea									x	x							x
Eslovenia					x												x
Estonia					x												x
Etiopía		x							x	x							x
Fiji																x	x
Filipinas															x		x
Finlandia	x		x	x													x
Francia			x	x													x
Gabón								x		x							x
Gambia	x									x		x					x
Ghana	x									x		x					x
Granada											x						x
Grecia			x	x													x
Guatemala	x	x															x
Guinea										x							x
Guinea Ecuatorial								x		x							x
Guinea-Bissau										x		x					x
Guyana											x						x

1. **Acuerdos de cielos abiertos con los EE.UU.**
2. **Acuerdos de cielos abiertos con otros países**
3. **Unión Europea (UE)**
4. **Espacio Europeo Aéreo Común**
5. **Acuerdos ampliados de la UE**
6. **Pacto Andino**
7. **Comisión Árabe de Aviación Civil (ACA)**
8. **Unión Económica de África Central**
9. **MECAFMO**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Acuerdo de Banjul**
13. **Acuerdo de Fortaleza**
14. **Acuerdo CLMV (Asia Sudoriental)**
15. **Cooperación Económica en Asia y el Pacífico (APEC)**
16. **Foro del Pacífico Sur**
17. **Estado perteneciente o no a la OACI**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Honduras	x																x
Hong Kong, RAE															x		
Hungría					x												x
Indonesia		x													x		x
Iraq							x										x
Irlanda			x	x													x
Islandia	x			x													x
Islas Cook		x														x	x
Islas Marshall																x	x
Islas Salomón																x	x
Italia	x		x	x													x
Jamaica											x						x
Japón															x		x
Jordania	x						x										x
Kenya		x							x	x							x
Kiribati																x	x
Lesotho										x							x
Letonia					x												x
Líbano							x										x
Liberia										x							x
Libia							x			x							x
Liechtenstein				x													
Lituania					x												x
Luxemburgo	x		x	x													x
Macao, RAE		x															
Madagascar									x	x							x
Malasia	x	x													x		x
Malawi									x	x							x
Malí										x							x
Micronesia, Estados Fed. de																x	x
Rep. Centroafricana								x		x							x
Rep. Checa	x				x												x
Rep. Dem. del Congo									x	x							x
Rep. Dem. Pop. Lao													x				x
Rep. Dominicana	x	x															x
Rusia, Fed. de															x		x
Malta					x												x
Marruecos							x										x

1. **Acuerdos de cielos abiertos con los EE.UU.**
2. **Acuerdos de cielos abiertos con otros países**
3. **Unión Europea (UE)**
4. **Espacio Europeo Aéreo Común**
5. **Acuerdos ampliados de la UE**
6. **Pacto Andino**
7. **Comisión Árabe de Aviación Civil (ACA)**
8. **Unión Económica de África Central**
9. **MECAFMO**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Acuerdo de Banjul**
13. **Acuerdo de Fortaleza**
14. **Acuerdo CLMV (Asia Sudoriental)**
15. **Cooperación Económica en Asia y el Pacífico (APEC)**
16. **Foro del Pacífico Sur**
17. **Estado perteneciente o no a la OACI**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Mauricio									x	x							x
Mauritania										x							x
México															x		x
Montserrat											x						
Mozambique										x							x
Myanmar														x			x
Namibia	x								x	x							x
Nauru																x	x
Nepal		x															x
Nicaragua	x																x
Nieu																x	
Níger										x							x
Nigeria	x									x		x					x
Noruega	x	x		x													x
Nueva Zelandia	x	x													x	x	x
Omán							x										x
Países Bajos	x		x	x													x
Pakistán	x	x															x
Palau																x	x
Palestina							x										
Panamá	x	x															x
Papua Nueva Guinea															x	x	x
Paraguay													x				x
Perú	x	x				x									x		x
Polonia					x												x
Portugal	x		x	x													x
Qatar	x						x										x
Rep. Eslovaca	x				x												x
Rumania	x				x												x
Rwanda									x	x							x
Saint Kitts y Nevis											x						
Samoa																x	x
San Vicente y las Granadinas											x						x
Santa Lucía											x						x
Santo Tomé y Príncipe										x							x
Senegal										x							x
Seychelles									x	x							x
Sierra Leona										x		x					x

1. **Acuerdos de cielos abiertos con los EE.UU.**
2. **Acuerdos de cielos abiertos con otros países**
3. **Unión Europea (UE)**
4. **Espacio Europeo Aéreo Común**
5. **Acuerdos ampliados de la UE**
6. **Pacto Andino**
7. **Comisión Árabe de Aviación Civil (ACA)**
8. **Unión Económica de África Central**
9. **MECAFMO**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Acuerdo de Banjul**
13. **Acuerdo de Fortaleza**
14. **Acuerdo CLMV (Asia Sudoriental)**
15. **Cooperación Económica en Asia y el Pacífico (APEC)**
16. **Foro del Pacífico Sur**
17. **Estado perteneciente o no a la OACI**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Singapur	x	x													x		x
EE.UU.	x														x		x
Emiratos Árabes Unidos	x	x					x										x
España			x	x													x
Reino Unido			x	x													x
Siria							x										x
Somalia										x							x
Sudáfrica										x							x
Sudán							x		x	x							x
Suecia	x	x	x	x													x
Suiza	x			x													x
Suriname											x						x
Swazilandia									x	x							x
Tailandia		x													x		x
Taiwán, Provincia de	x														x		
Tanzanía	x								x	x							x
Togo										x							x
Tonga																x	x
Trinidad y Tabago											x						x
Túnez							x			x							x
Turkmenistán		x															x
Turquía	x				x												x
Tuvalu																x	
Uganda		x							x	x							x
Uruguay													x				x
Uzbekistán	x																x
Vanuatu																x	x
Venezuela		x				x											x
Viet Nam														x	x		x
Yemen							x										x
Zambia									x	x							x
Zimbabwe									x	x							x
TOTAL	49	27	15	19	13	5	16	6	21	52	14	6	6	4	21	16	157

1. **Acuerdos de cielos abiertos con los EE.UU.**
2. **Acuerdos de cielos abiertos con otros países**
3. **Unión Europea (UE)**
4. **Espacio Europeo Aéreo Común**
5. **Acuerdos ampliados de la UE**
6. **Pacto Andino**
7. **Comisión Árabe de Aviación Civil (ACA)**
8. **Unión Económica de África Central**
9. **MECAFMO**
10. **Yamoussoukro II**
11. **CARICOM**
12. **Acuerdo de Banjul**
13. **Acuerdo de Fortaleza**
14. **Acuerdo CLMV (Asia Sudoriental)**
15. **Cooperación Económica en Asia y el Pacífico (APEC)**
16. **Foro del Pacífico Sur**
17. **Estado perteneciente o no a la OACI**

193. El cuadro 25 que figura *infra* actualiza y completa el que contiene el documento S/C/W/59, en su anexo 8, página 32, y describe las principales disposiciones de los acuerdos regionales en vigor, con la excepción de la UE. Sin embargo, cabe destacar que la fase de ejecución en que se encuentran dichos acuerdos es muy dispar.

CUADRO 25
Disposiciones seleccionadas de los acuerdos y arreglos regionales sobre los servicios de transporte aéreo

Pacto Andino-1991 (5 Estados)	**Comunidad del Caribe** (CARICOM)-1996 (14 Estados)	**Acuerdo de Fortaleza** -1997 (6 Estados)	**Acuerdo de Banjul**-1997 (6 Estados)	**Acuerdo CLMV**-1998 (4 Estados)	**MECAFMO**-1999 (21 Estados)	**CAAC**-1999 (16 Estados)
Servicios no regulares						
Permite sin restricciones los vuelos exclusivamente de carga y los vuelos chárter de pasajeros en la región siempre que no pongan en peligro la estabilidad económica de los servicios regulares existentes	No hay ninguna disposición	No hay ninguna disposición	No hay ninguna disposición	No hay limitación siempre que se cumplan los procedimientos de obtención de permisos de cada país	Permite la libre circulación del tráfico aéreo de carga y no regular de pasajeros en el interior del MECAFMO	No hay restricciones. Sujetos a procedimientos normativos
Libertades 3ª y 4ª						
Sí	Sí, cuando se obtenga el permiso y se notifique previamente; los viajes turísticos de una jornada y los taxis aéreos pueden estar sujetos a prescripciones en cuanto a despegue y dirección	Sí, pero sólo en rutas en que no haya servicios establecidos en virtud de acuerdos bilaterales	Sí, respecto a dos puntos de tránsito en cada Estado	No hay limitación a las libertades 3ª y 4ª; no hay limitación en los ocho aeropuertos internacionales respecto al origen, destino, escala intermedia y otros destinos en la región	Hasta un máximo de dos vuelos diarios entre dos ciudades cualesquiera. A partir de ahí, se aplican los acuerdos bilaterales de servicios aéreos (fase I). Eliminación de las restricciones en el interior del MECAFMO (fase II)	Capacidad dividida en una proporción del 60% al 40% en 2001 No habrá restricciones en 2003
Libertades 5ª y 6ª						
Quinta: Sí Sexta: No se menciona de modo concreto	Quinta: Se intercambiará de modo recíproco y liberal entre los miembros Sexta: No se menciona	El tráfico en virtud de las libertades 5ª y 6ª sólo se permite con el consentimiento de los Estados de que se trate	Quinta: Sí, sin restricciones cuando no haya operaciones basadas en las libertades 3ª y 4ª; limitada al 20% de la capacidad respecto a las libertades 3ª y 4ª; recíproca en el caso de los transportistas de países no africanos	Quinta: No hay limitación al tráfico Sexta: Reconocida implícitamente en la descripción de puntos de tránsito (véanse las libertades 3ª y 4ª *supra*)	Quinta: sin restricciones cuando no se trate de operaciones basadas en las libertades 3ª y 4ª, en cuyo caso se limita al 30% de la capacidad (fase I). Eliminación de las restricciones (fase II)	Quinta: No habrá restricciones para 2005

Pacto Andino-1991 (5 Estados)	**Comunidad del Caribe** (CARICOM)-1996 (14 Estados)	**Acuerdo de Fortaleza** -1997 (6 Estados)	**Acuerdo de Banjul**-1997 (6 Estados)	**Acuerdo CLMV**-1998 (4 Estados)	**MECAFMO**-1999 (21 Estados)	**CAAC**-1999 (16 Estados)
Designación múltiple						
Sí	Sí, excepto cuando provoque graves pérdidas financieras a los transportistas aéreos que dispongan de permisos de los dos Estados	Sí	Un máximo de dos compañías aéreas por Estado	Sí	Sí	Sí
Tarifas						
País de origen	Se debe obtener la doble aprobación de los Estados de que se trate, pero las tarifas que cumplan los criterios generales serán aprobadas	País de origen; las tarifas aplicadas pueden ser revisadas por el Consejo de Autoridades Aeronáuticas	Doble aprobación; las tarifas se fijan sobre la base de una política de precios máximos basada en el costo de las operaciones de las compañías aéreas designadas	Denegación doble para las tarifas subregionales	No hay ninguna disposición específica	Para 2003, aplicación de la regla de la oferta y la demanda a las tarifas
Propiedad y control						
Determinados por la legislación nacional (con personalidad jurídica en el país del Pacto que designe al transportista aéreo)	El transportista aéreo debe ser de propiedad de uno o más de los Estados miembros o de los nacionales de ellos y controlado por éstos	No hay ninguna disposición específica	El domicilio social y las operaciones principales deben realizarse en el Estado que hizo la designación, que debe tener una participación minoritaria con poder de veto	No hay ninguna disposición específica	El transportista aéreo debe ser de propiedad mayoritaria de uno o más de los Estados miembros o de sus nacionales, y estar sometido sustancialmente a su control	El transportista aéreo debe ser de propiedad de uno o más de los Estados árabes o de sus nacionales y estar controlado por éstos. Debe tener su domicilio social y estar registrado en un Estado árabe

Pacto Andino-1991 (5 Estados)	**Comunidad del Caribe** (CARICOM)-1996 (14 Estados)	**Acuerdo de Fortaleza** -1997 (6 Estados)	**Acuerdo de Banjul**-1997 (6 Estados)	**Acuerdo CLMV**-1998 (4 Estados)	**MECAFMO**-1999 (21 Estados)	**CAAC**-1999 (16 Estados)
Capacidad						
Concede el «libre ejercicio de los derechos relativos a las libertades de navegación aérea 3ª, 4ª y 5ª», pero la oferta de vuelos no regulares en rutas regulares no debe poner en peligro la viabilidad económica de los servicios regulares	Un objetivo principal es la provisión, con arreglo a un coeficiente de carga razonable, de suficiente capacidad para cubrir las necesidades actuales y razonablemente previstas de transporte de pasajeros, carga y correo en rutas especificadas; se permiten limitaciones en operaciones de taxi aéreo de designación múltiple	La capacidad debe adaptarse al potencial de tráfico respectivo. Los Estados participantes deben examinar la capacidad propuesta por las compañías aéreas para evitar cualquier exceso de capacidad que no esté conforme con el tráfico potencial (una práctica anticompetitiva), teniendo en cuenta las limitaciones técnicas de los aeropuertos	Cinco frecuencias por semana por compañía aérea; se deben armonizar los horarios	No hay limitación a la capacidad ni la frecuencia	No hay restricciones sobre el tipo y la capacidad de las aeronaves, excepto las limitaciones anejas al funcionamiento de los aeropuertos y las prescripciones en materia de navegabilidad	No hay restricciones sobre el tipo de tráfico ni los puntos de tránsito. Puede imponerse un bloqueo de la capacidad durante un año, no renovable en caso de caída rápida de la cuota de mercado
Competencia leal						
Se aplican a los transportes aéreos las normas de competencia del Pacto Andino	Se dan a las compañías aéreas oportunidades justas y equitativas para competir; se requiere la adopción de medidas para eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal; no se debe producir ningún efecto indebido sobre los servicios aéreos de los demás Estados miembros	Los miembros deben adoptar medidas para eliminar todo tipo de prácticas discriminatorias y de competencia desleal; establece una norma nacional para el trato de las compañías aéreas de otros Estados miembros	No hay ninguna disposición específica	No hay ninguna disposición específica	Los miembros deben aplicar las normas y reglamentación de competencia del MECAFMO a las alianzas y los arreglos comerciales	Se aplican las orientaciones de la OACI y las normas de la Liga Árabe sobre competencia leal y no discriminación. Existen disposiciones bilaterales y un mecanismo establecido de solución de diferencias

Pacto Andino-1991 (5 Estados)	**Comunidad del Caribe** (CARICOM)-1996 (14 Estados)	**Acuerdo de Fortaleza** -1997 (6 Estados)	**Acuerdo de Banjul**-1997 (6 Estados)	**Acuerdo CLMV**-1998 (4 Estados)	**MECAFMO**-1999 (21 Estados)	**CAAC**-1999 (16 Estados)
Otros acuerdos entre las Partes						
No se podrán imponer restricciones a las concesiones que los Estados miembros hayan hecho, o puedan hacer, con arreglo a sus acuerdos bilaterales o multilaterales	No afectarán a los acuerdos o arreglos bilaterales, multilaterales o de otro tipo	No se podrán establecer restricciones respecto a lo dispuesto en los acuerdos sobre servicios de transporte aéreo celebrados entre las Partes, cuyas disposiciones se aplican de modo subsidiario	Consulta previa; condición de observador a los Estados en las negociaciones bilaterales dentro y fuera del grupo; los Estados deben representar y promover los intereses del grupo en esas negociaciones. En caso de incompatibilidades prevalecerá la Declaración de Yamoussoukro	Se reconocen los acuerdos bilaterales vigentes sobre servicios de transporte aéreo; aplicación progresiva; dos Estados cualesquiera pueden establecer acuerdos de cooperación, y los demás se unirán a ellos cuando estén preparados	Se reconocen los acuerdos bilaterales vigentes sobre servicios de transporte aéreo; aplicación progresiva; fomento de las alianzas y los arreglos comerciales	Se reconocen los acuerdos bilaterales vigentes sobre servicios de transporte aéreo; aplicación progresiva; fomento de las alianzas y los arreglos de comercialización
Estados que no son Partes						
Permite los vuelos no regulares de transporte de carga entre los países miembros y no miembros del Pacto; los derechos relativos a la libertad 5ª se intercambian equitativamente con los países no miembros del Pacto y mediante una compensación adecuada	No afecta a los acuerdos o arreglos bilaterales o a los permisos de operaciones u otras autorizaciones análogas que ya estén en vigor entre un Estado miembro y un Estado no miembro	No hay ninguna disposición específica	Véase «Otros acuerdos entre las Partes» *supra*	Se reconocen los acuerdos bilaterales vigentes sobre servicios de transporte aéreo	Se reconocen los acuerdos bilaterales vigentes sobre servicios de transporte aéreo	No hay ninguna disposición

Pacto Andino-1991 (5 Estados)	**Comunidad del Caribe** (CARICOM)-1996 (14 Estados)	**Acuerdo de Fortaleza** -1997 (6 Estados)	**Acuerdo de Banjul**-1997 (6 Estados)	**Acuerdo CLMV**-1998 (4 Estados)	**MECAFMO**-1999 (21 Estados)	**CAAC**-1999 (16 Estados)
Inclusión de nuevos Estados miembros						
Supuestamente se exige al Estado que se incorpore al Pacto Andino	Abierta al Estado o territorio que se integre en la Comunidad del Caribe	Abierta a otros Estados de América del Sur; requiere la aprobación unánime de los Estados Parte en el Acuerdo	No hay ninguna disposición	Abierta a otros países siempre que la acepten todos los Estados miembros (convenido en 1999)	No hay ninguna disposición	No hay ninguna disposición
Entrada en vigor						
Decisión 297 (junio de 1991)	Cuando se depositó la octava ratificación, el 8 de diciembre de 1998	30 días después de depositarse la tercera ratificación	En el momento de la firma por tres Estados	En el momento de la firma, el 14 de enero de 1998	Primera fase de liberalización prevista para el 1º de octubre de 1999	Primera fase de liberalización prevista para 1999
Enmienda						
Mediante decisión de la Comisión de Cartagena	Requiere el acuerdo, ratificación y depósito de todos los Estados miembros	Las autoridades aeronáuticas pueden modificar los apéndices por acuerdo unánime	No hay ninguna disposición	Todas las Partes deben aprobar las enmiendas propuestas	No hay ninguna disposición	No hay ninguna disposición

194. En vista de su complejidad técnica e importancia económica, las disposiciones que rigen el mercado único europeo del transporte aéreo merecen una descripción específica, que figura en el cuadro 25 *infra*.

CUADRO 26
Sinopsis de los tres paquetes europeos sobre servicios de transporte aéreo

Alcance	1er paquete A partir del 1º de enero de 1988 Transporte regular internacional de pasajeros	2º paquete A partir del 1º de noviembre de 1990 Transporte regular internacional de pasajeros	3er paquete A partir del 1º de enero de 1993 Transporte aéreo intracomunitario
Tarifas	*Tipo de tarifa* / *% de tarifa de ref.* / *Tarifa aprobada por el Estado* Descuento 66-90 Automáticamente Fuerte desc. 45-65 Automáticamente Los demás Doble aprobación	*Tipo de tarifa* / *% de tarifa de ref.* / *Tarifa aprobada por el Estado* Totalm. flexible 106- Salvo ante doble denegación Normal econ. 95-105 Automáticamente Descuento 80-94 Automáticamente Fuerte desc. 30-79 Automáticamente Los demás Doble aprobación	*Libertad de fijación de precios* Pero varias disposiciones permiten a los Estados tomar medidas contra - unas tarifas básicas excesivas (en relación con costos asignados plenamente a largo plazo) - una tendencia sostenida a la baja de las tarifas
Designación	Se permite la designación múltiple por un Estado cuando se trate de: - 250.000 pasajeros (1er año tras la notificación) - 200.000 pasajeros o 1.200 vuelos de ida y vuelta (2º año) - 180.000 pasajeros o 1.000 vuelos de ida y vuelta (3er año)	Se permite la designación múltiple por un Estado cuando se trate de: - 140.000 pasajeros o 800 vuelos de ida y vuelta (a partir de enero de 1991) - 100.000 pasajeros o 600 vuelos de ida y vuelta (a partir de enero de 1992)	No procede
Capacidad	Coeficiente de cuotas de capacidad entre Estados 45/55% (a partir de enero de 1988) 40/60% (a partir de octubre de 1989)	Cuota de capacidad de un Estado, hasta el 60% Puede aumentarse la capacidad en un 7,5% anual	Sin restricciones
Acceso a las rutas	• Libertades 3ª y 4ª: autorización de rutas desde aeropuertos regionales a centros aeroportuarios • Libertad 5ª: autorización de transportar tráfico hasta el 30% de la capacidad • Derechos adicionales de libertad 5ª para Irlanda y Portugal • Autorización de la combinación de puntos • Algunas excepciones	• Libertades 3ª y 4ª entre todos los aeropuertos • Libertad 5ª: autorización de transportar tráfico hasta el 50% de la capacidad • Obligación de prestar servicios públicos y ciertas medidas de protección para las rutas regionales nuevas • Los servicios prestados con arreglo a las libertades 3ª y 4ª están abiertos a la competencia procedente del otro Estado • Se contempla un margen para normas de distribución del tránsito y restricciones relacionadas con la congestión y la protección ambiental	• Pleno acceso a las rutas internacionales e interiores dentro de la UE, incluyendo las rutas entres Estados distintos del de matrícula del transportista. Excepciones para la islas griegas y Azores • Autorización del cabotaje hasta el 50% de la capacidad cuando el sector interior se combina con una ruta hacia el país de origen El cabotaje no está sujeto a restricciones desde abril de 1997 • Nuevas obligaciones en materia de servicios públicos y ciertas normas de protección para nuevas rutas regionales de poco tráfico • Desarrollo del ámbito de aplicación de las normas de distribución del tránsito y de las restricciones relacionadas con la congestión y la protección ambiental

Alcance	1er paquete A partir del 1º de enero de 1988 Transporte regular internacional de pasajeros	2º paquete A partir del 1º de noviembre de 1990 Transporte regular internacional de pasajeros	3er paquete A partir del 1º de enero de 1993 Transporte aéreo intracomunitario
Normas de competencia	*Exenciones por categorías relativas a* • Determinadas coordinaciones de la capacidad • Consultas sobre tarifas • Adjudicación de turnos en los aeropuertos • Sistemas de reservas informatizados comunes • Servicios en tierra a las aeronaves, flete, pasajeros y suministro de comidas a bordo • Determinadas distribuciones de los ingresos comunes	*Exenciones por categorías relativas a* • Determinadas coordinaciones de la capacidad • Consultas sobre tarifas • Adjudicación de turnos en los aeropuertos • Sistemas de reservas informatizados comunes • Servicios en tierra a las aeronaves, flete, pasajeros y suministro de comidas a bordo	*Exenciones por categorías relativas a* • Determinadas coordinaciones de la capacidad • Consultas sobre tarifas • Adjudicación de turnos en los aeropuertos • Sistemas de reservas informatizados comunes • Explotación conjunta de rutas nuevas de poco tráfico
Concesión de licencias a los transportistas aéreos	No contemplada en el primer ni el segundo paquete		*Plena libertad de explotación de una compañía aérea* Condiciones uniformes en toda la UE El concepto de propiedad y control comunitarios sustituye la propiedad y el control nacionales Prescripciones en materia de solvencia financiera Pequeños transportistas sujetos a prescripciones normativas en materia de pérdidas

Fuente: Comisión Europea, *Análisis del mercado único europeo, Transporte aéreo*, 1997/OCDE.

195. Además de los arreglos vigentes o a punto de entrar en vigor, otros están en trámite, como por ejemplo:

- una iniciativa de liberalización multilateral por parte de los *16 países de las Islas del Foro del Pacífico Sur*,
- una propuesta respaldada por los líderes del *Consejo de Cooperación Económica en Asia y el Pacífico (APEC)* encaminada a potenciar los servicios de transporte aéreo competitivos en el territorio de sus 21 miembros[35];
- una iniciativa de liberalización de los Estados Unidos con varios Estados del Caribe;
- una política común de comercialización de los servicios aéreos comerciales en Sudamérica, que se está elaborando bajo los auspicios de una Conferencia de Ministros regional.

196. Por último, como se desprende claramente de la primera sesión de examen, tres textos están siendo objeto de debate: el proyecto de Acuerdo Común Transatlántico sobre la Aviación (TCAA); la Iniciativa de Chicago II; y el proyecto de Acuerdo plurilateral entre los países del Consejo de la APEC y «los del mismo parecer», contienen disposiciones liberales más radicales, que pueden tener una profunda repercusión en el futuro.

197. Como indicó la Sra. de Palacio, Comisaria Europea de Transporte y Energía, en la conferencia «Más allá de los cielos abiertos», celebrada en Chicago en diciembre de 1999, el proyecto de Acuerdo Común Transatlántico sobre la Aviación (TCAA) con los Estados Unidos[36] comprenderá tres tipos de disposiciones.

- Disposiciones en materia de acceso al mercado: no se tratará del clásico intercambio de las cinco primeras libertades de cielos abiertos, sino que sentará las bases de la negociación de un entorno comercial compartido y com-

35 Para más información sobre esta propuesta, véase el documento sin signatura Nº 3203, de 19 de mayo de 2000, «Comunicación de Australia sobre la puesta en práctica de las ocho recomendaciones para unos servicios de transporte aéreo más competitivos».

36 Véase «Towards a Transatlantic Common Aviation Area», declaración de políticas de la Asociación de Compañías Aéreas Europeas, septiembre de 1999, y el discurso de la Sra. de Palacio, en el sitio en la Web http://www.eurunion/org/news/speeches/991206ldp.htm.

pletamente abierto. Esto supondrá un cambio radical en la legislación sobre propiedad y control, por no decir la eliminación completa de las restricciones en esta esfera.

- Disposiciones en materia de reglamentación: se creará un marco amplio de armonización y convergencia política. Dicho marco incluirá ámbitos como los sistemas de reservas informatizados, los códigos compartidos, los turnos, la ayuda estatal, la protección en caso de quiebra y el arrendamiento. La convergencia de las normas de competencia de la UE con la política antitrust de los Estados Unidos constituirá una cuestión clave. Otros ámbitos en los que sería conveniente la convergencia normativa son las normas de seguridad, las medidas ambientales y las políticas sociales, como las limitaciones de los tiempos de vuelo y la protección de la tripulación de cabina.

- Disposiciones en materia de solución de diferencias: deberán ser «enérgicas, eficientes y rápidas».

198. Por el momento, el análisis del TCAA es especulativo, pues la Comisión Europea aún no tiene mandato para negociarlo, ya que la atribución de dicho mandato está en parte vinculada al recurso judicial pendiente de sentencia por el Tribunal de Justicia Europeo, incoado por la Comisión contra varios Estados miembros, en el que alega que los acuerdos de cielos abiertos y los acuerdos de liberalización gradual que han suscrito con los Estados Unidos tienen una influencia negativa sobre el mercado único europeo.

199. La «Iniciativa Chicago II» o «Iniciativa 'más allá de los cielos abiertos'» constituye también un importante acontecimiento reciente. En esta conferencia, celebrada bajo los auspicios del Secretario de Transporte de los Estados Unidos en diciembre de 1999, en el mismo lugar donde se debatió y firmó el Convenio de Chicago, los representantes de los países signatarios de acuerdos de cielos abiertos acordaron realizar una declaración común que abra la senda a modalidades plurilaterales de acuerdos de cielos abiertos.

200. Más concretamente, la declaración afirma que «el siguiente paso en el camino de la liberalización de la aviación internacional consiste en continuar explorando las posibilidades de liberalización más allá de los cielos abiertos [...] los objetivos de esta iniciativa complementaria son ambivalentes. En primer lugar, se trata de determinar mecanismos eficientes de intercambio de oportunidades entre los asociados 'del mismo parecer', incluido el estudio de los sistemas regionales, multilaterales y plurilaterales. En segundo lugar, hay que crear un marco que permita a nuevos asociados unirse a dichos intercambios de oportunidades. Esta iniciativa irá más allá de las rutas, incluyendo otros elementos del entorno operativo destinados a facilitar movimientos de pasajeros y mercancías seguros, sostenibles, eficientes y rentables».

201. En cierta medida, las negociaciones que emprendieron en agosto de 2000 cinco «países de la OPEC del mismo parecer» (Brunei Darussalam, Chile, Nueva Zelandia, Singapur y los Estados Unidos[37]) constituyen una continuación de esta «iniciativa 'más allá de los cielos abiertos'». Las negociaciones siguen en curso, por lo que resulta imposible exponer las características definitivas del acuerdo. Sin embargo, de varias declaraciones públicas realizadas por los participantes se desprende que este proyecto de acuerdo conlleva el intercambio de las cinco primeras libertades entre los miembros, en lo referente a los pasajeros, y dichas libertades más la 7ª para los servicios exclusivamente de carga. Además, se redactará un protocolo optativo, en virtud del cual se permitirá a los miembros que lo deseen intercambiar la libertad 7ª y los derechos de cabotaje para los pasajeros. También se incluirá el derecho a las designaciones múltiples, así como la elección entre un criterio restrictivo (propiedad y control sustanciales) o amplio (domicilio social principal) sobre la propiedad. La idea de incluir también a las compañías aéreas que tienen una participación sustancial en una **o más Partes**, o a sus nacionales, o a ambos (propiedad multinacional limitada a los miembros), todavía está en suspenso, pero son muchos quienes la consideran uno de los mayores pasos adelante posibles de este proyecto de acuerdo. Las demás disposiciones son similares a los documentos clásicos sobre cielos abiertos.

37 Australia y el Japón asisten a estas conversaciones en calidad de observadores.

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

CUARTA PARTE

Nota documental preparada por la Secretaría

Addendum

En la presente nota documental se proporciona información adicional sobre la evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay. En la primera parte se examinan las libertades del aire, y la segunda está centrada en acuerdos bilaterales, plurilaterales y multilaterales.

CUARTA PARTE

INTRODUCCIÓN

LIBERTADES DEL AIRE

PANORAMA GENERAL DE LOS ACUERDOS BILATERALES

DESIGNACIÓN

TARIFAS

CAPACIDAD

A. INTRODUCCIÓN

1. El presente documento, centrado en las tarifas, la capacidad, la designación y «otros elementos normalizados», trata de analizar los importantes cambios que han tenido lugar durante los últimos años e indicar cómo se está produciendo la liberalización.[1] A tal fin, se han seleccionado acuerdos bilaterales modelo y en vigor, a fin de examinar los artículos pertinentes que se incluyen habitualmente. Los acuerdos modelo o marco no son acuerdos bilaterales entre dos Estados, sino acuerdos en los que se definen la estructura y el contenido general sobre el que se trabajará en negociaciones bilaterales.

2. En relación con el documento sin signatura Nº 2451, la presentación y el formato de este documento se modificarán a fin de acomodarlo al marco normalizado del compendio de acuerdos bilaterales de transporte aéreo, documento 9511, 1988 (en adelante, «documento 9511»). De esta manera se asegura la coherencia con respecto a las prácticas aceptadas en el sector en su conjunto y se ayuda a los Miembros a identificar a las últimas tendencias. La estructura utilizada, que se ajusta a las normas aceptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), puede también ser útil para los debates que se celebren en el futuro con respecto a servicios de transporte aéreo comercial en el marco del AGCS.

B. LIBERTADES DEL AIRE

3. En esta sección se describen cada una de las ocho «libertades», a tenor de la definición oficial de la OACI, y se dan ejemplos concretos extraídos de un estudio realizado por la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas de los Estados Unidos (ALPA).[2] En la medida de lo posible, y a los efectos de la presente nota, se han incluido las peculiaridades de los sistemas reglamentarios y se ha tratado de clasificar las libertades y analizar los cambios que se han producido entre 1993 y 2000.

4. Las «libertades del aire» se definen en el gráfico 1 que figura *infra*.

1 Véase el documento sin signatura Nº 2451, S/C/W/59 y S/C/W/129.

2 Informe del *Global Aviation Strategy Group* (ALPA) de octubre de 2000.

GRÁFICO 1

Derechos sobre libertades del aire en los acuerdos sobre servicios aéreos

PRIMERA LIBERTAD

Sobrevolar un país en una ruta hacia otro



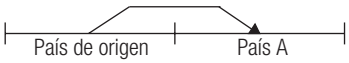
SEGUNDA LIBERTAD

Hacer una escala técnica en otro país



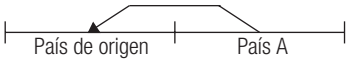
TERCERA LIBERTAD

Transportar carga y pasajeros desde el país de origen a otro país



CUARTA LIBERTAD

Transportar desde otro país carga y pasajeros al país de origen



QUINTA LIBERTAD

Transportar carga y pasajeros entre dos países mediante una compañía aérea de un tercer país en ruta con origen/destino en su país de origen



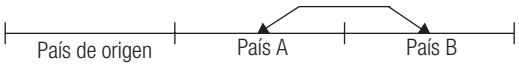
SEXTA LIBERTAD

Transportar carga y pasajeros entre dos países mediante una compañía aérea de un tercer país en dos rutas que enlazan en su país de origen



SÉPTIMA LIBERTAD

Transportar carga y pasajeros entre dos países mediante una compañía aérea de un tercer país en una ruta sin enlace con su país de origen



OCTAVA LIBERTAD O CABOTAJE

Transportar carga y pasajeros entre dos países mediante una compañía aérea de otro país en ruta con origen/destino en su país de origen



TOTALMENTE NACIONALES

Transportar carga y pasajeros dentro de un país extranjero sin conexión con el país de origen



Fuente: Asociación de Líneas Aéreas Europeas/Comisión Europea/OCDE.

1. Libertades operacionales: primera y segunda libertades

5. El Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional, de la OACI (en adelante, «documento 9626») define la primera libertad como «el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro u otros de cruzar su territorio sin aterrizar».

6. La segunda libertad está definida en el documento 9626 como «el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro u otros, de aterrizar en su territorio sin fines comerciales».[3]

3 Documento 9626, páginas 4.1-5.

7. De las consideraciones que se exponen a continuación se desprende que la primera y segunda libertades tienen una condición específica, diferente de las otras libertades, a saber:

i) no están consideradas como libertades de tráfico de la OACI, sino como libertades «operacionales», puesto que no existe tráfico con fines comerciales[4];
ii) pueden no estar abarcadas por la definición de derechos de tráfico en el Anexo del AGCS pertinente que afirma que el derecho debe ejercerse en concepto de «remuneración o alquiler»;
iii) generalmente no se estipulan en acuerdos bilaterales, sino que están plasmadas en un acuerdo multilateral cuasi universal, a saber, el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (IASTA). Las disposiciones pertinentes son básicamente similares a las del artículo V del GATT.

8. El IASTA ha sido ratificado, al 4 de octubre de 2000, por 118 Estados, 17 de los cuales lo han hecho durante los cinco últimos años. La lista completa de Miembros figura en el cuadro A1.

9. La OACI considera la adhesión universal al IASTA como un objetivo de política fundamental. La Asamblea de la OACI ha instado a los Estados a ratificar el Acuerdo relativo al Tránsito en diversas ocasiones, y continúa haciéndolo como una política permanente en la Resolución A32-17. La Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, de 1994, en su Recomendación AT Conf/4, pidió también la adhesión universal al Acuerdo, y la aplicación de éste.

10. Las disposiciones sustantivas del IASTA merecen un examen más detenido; en el cuadro 1 *infra* figura una comparación con las disposiciones similares contenidas en el GATT (tránsito) y el AGCS (denegación de beneficios, excepción por motivos de seguridad).

4 Nota: Los derechos de tráfico se consideran parte de la tercera de las ocho libertades (documento 9626, páginas 4.1-8).

CUADRO A1

LISTA DE MIEMBROS DEL ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES FIRMADO EN CHICAGO EL 7 DE DICIEMBRE DE 1944

(Situación al 4 de octubre de 2000)

Entrada en vigor: El Acuerdo entró en vigor el 30 de enero de 1945.
Situación: 118 Estados contratantes

Esta lista se basa en la información recibida del depositario, el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Estado	Fecha de depósito de la notificación de aceptación
Afganistán	17 de mayo de 1945
Albania	21 de octubre de 1997
Alemania	9 de mayo de 1956
Antigua y Barbuda	16 de noviembre de 1988
Argelia	16 de abril de 1964
Argentina	4 de junio de 1946
Armenia	29 de mayo de 1996
Australia	28 de agosto de 1945
Austria	10 de diciembre de 1958
Azerbaiyán	3 de marzo de 2000
Bahamas	27 de mayo de 1975
Bahrein	12 de octubre de 1971
Bangladesh	9 de febrero de 1979
Barbados	10 de julio de 1970
Bélgica	19 de julio de 1945
Benin	23 de abril de 1963
Bolivia	4 de abril de 1947
Bosnia y Herzegovina	3 de marzo de 1995
Brunei Darussalam	4 de diciembre de 1984

Estado	Fecha de depósito de la notificación de aceptación
Bulgaria	21 de septiembre de 1970
Burkina Faso	25 de septiembre de 1992
Burundi	19 de enero de 1968
Camerún	30 de marzo de 1960
Chile	24 de abril de 1974
China (para Hong Kong, China únicamente)	3 de junio de 1997
Chipre	12 de octubre de 1961
Costa Rica	1º de mayo de 1958
Côte d'Ivoire	20 de marzo de 1961
Croacia	9 de mayo de 1992
Cuba	20 de junio de 1947
Dinamarca	1º de diciembre de 1948
Ecuador	28 de julio de 1983
Egipto	13 de marzo de 1947
El Salvador	1º de junio de 1945
Emiratos Árabes Unidos	25 de abril de 1972
Eslovaquia	14 de abril de 1993
Eslovenia	12 de junio de 1992
España	30 de julio de 1945

Estado	Fecha de depósito de la notificación de aceptación
Estados Unidos	8 de febrero de 1945
Estonia	16 de agosto de 1995
Etiopía	22 de marzo de 1945
ex República Yugoslava de Macedonia	9 de enero de 1993
Fiji	14 de febrero de 1973
Filipinas	22 de marzo de 1946
Finlandia	9 de abril de 1957
Francia	24 de junio de 1948
Gabón	15 de enero de 1970
Grecia	21 de septiembre de 1945
Guatemala	28 de abril de 1947
Guinea	5 de noviembre de 1998
Guyana	28 de abril de 1986
Honduras	13 de noviembre de 1945
Hungría	15 de enero de 1973
India	2 de mayo de 1945
Irán, República Islámica del	19 de abril de 1950
Iraq	15 de junio de 1945
Irlanda	15 de noviembre de 1957
Islandia	21 de marzo de 1947
Israel	16 de junio de 1954
Italia	27 de junio de 1984
Jamaica	18 de octubre de 1963

Estado	Fecha de depósito de la notificación de aceptación
Japón	20 de octubre de 1953
Jordania	18 de marzo de 1947
Kuwait	18 de mayo de 1960
Lesotho	2 de octubre de 1975
Letonia	21 de mayo de 1997
Líbano	5 de junio de 1974
Liberia	19 de marzo de 1945
Luxemburgo	28 de abril de 1948
Madagascar	14 de mayo de 1962
Malasia	31 de mayo de 1945
Malawi	27 de marzo de 1975
Malí	27 de mayo de 1970
Malta	4 de junio de 1965
Marruecos	26 de agosto de 1957
Mauricio	13 de septiembre de 1971
Mauritania	11 de mayo de 1979
México	25 de junio de 1946
Mónaco	3 de enero de 1996
Nauru	25 de agosto de 1975
Nepal	23 de noviembre de 1965
Nicaragua	28 de diciembre de 1945
Níger	16 de marzo de 1962
Nigeria	25 de enero de 1961

Estado	Fecha de depósito de la notificación de aceptación
Noruega	30 de enero de 1945
Nueva Zelandia	19 de abril de 1945
Omán	23 de febrero de 1973
Países Bajos	12 de enero de 1945
Pakistán	15 de agosto de 1947
Palau	3 de noviembre de 1995
Panamá	8 de octubre de 1982
Paraguay	27 de julio de 1945
Polonia	6 de abril de 1945
Portugal	1º de septiembre de 1959
Reino Unido	31 de mayo de 1945
República Checa	3 de abril de 1993
República de Corea	22 de junio de 1960
República de Moldova	21 de noviembre de 1994
República Popular Democrática de Corea	8 de febrero de 1995
Rwanda	6 de julio de 1964
Senegal	8 de marzo de 1961
Seychelles	16 de octubre de 1979

Estado	Fecha de depósito de la notificación de aceptación
Singapur	22 de agosto de 1966
Somalia	10 de junio de 1964
Sri Lanka	31 de mayo de 1945
Sudáfrica	30 de noviembre de 1945
Suecia	19 de noviembre de 1945
Suiza	6 de julio de 1945
Swazilandia	30 de abril de 1973
Tailandia	6 de marzo de 1947
Togo	24 de junio de 1948
Trinidad y Tabago	14 de marzo de 1963
Túnez	26 de abril de 1962
Turquía	6 de junio de 1945
Ucrania	14 de agosto de 1997
Uzbekistán	17 de febrero de 1997
Vanuatu	14 de enero de 1988
Venezuela	28 de marzo de 1946
Zambia	13 de octubre de 1965

CUADRO 1
Comparación entre las disposiciones del IASTA, el GATT y el AGCS

Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales Disposiciones sustantivas	Disposiciones comparables del GATT y del AGCS	Observaciones
Artículo I *Sección 1* Todo Estado Contratante concede a los demás Estados contratantes, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, las siguientes libertades del aire: 1) el derecho de cruzar su territorio sin aterrizar; 2) el derecho de aterrizar sin fines comerciales.	Artículo V-1 del GATT: «Las mercancías (con inclusión de los equipajes), así como los barcos y otros medios de transporte serán considerados en tránsito a través del territorio de una parte contratante, cuando el paso por dicho territorio, con o sin trasbordo, almacenamiento, fraccionamiento del cargamento o cambio de medio de transporte, constituya sólo una parte de un viaje completo que comience y termine fuera de las fronteras de la parte contratante por cuyo territorio se efectúe. En el presente artículo, el tráfico de esta clase se denomina «tráfico en tránsito».» Artículo V-2 del GATT: «Habrá libertad de tránsito por el territorio de cada parte contratante para el tráfico en tránsito con destino al territorio de otra parte contratante o procedente de él, que utilice las rutas más convenientes para el tránsito internacional. No se hará distinción alguna que se funde en el pabellón de los barcos, en el lugar de origen, en los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o en consideraciones relativas a la propiedad de las mercancías, de los barcos o de otros medios de transporte.»	
Los derechos previstos en esta sección no podrán exigirse respecto de los aeropuertos que se utilicen con fines militares y de los cuales se excluya todo servicio aéreo internacional regular. En zonas de hostilidades o de ocupación militar, y en tiempo de guerra en las rutas de abastecimiento de dichas zonas, el ejercicio, de tales derechos, estará condicionado a la aprobación de las autoridades militares competentes.	Párrafo 3 c) del artículo I del AGCS: Posibilidad de prestación de servicios suministrados en ejercicio de facultades gubernamentales. Artículo XXI del GATT, artículo XIVbis del AGCS: Excepciones relativas a la seguridad nacional.	
Sección 3 Todo Estado contratante que conceda a las empresas de transporte aéreo de otro Estado contratante el derecho de hacer escala sin fines comerciales podrá exigir que dichas empresas ofrezcan servicio comercial razonable en los puntos en que hagan tales escalas. Este derecho del Estado no implicará en modo alguno que las empresas de transporte aéreo que utilicen la misma ruta reciban un trato diferente, debiéndose tener en cuenta la capacidad de las aeronaves, y su ejercicio no podrá perjudicar las operaciones normales de los servicios aéreos internacionales interesados, ni los derechos u obligaciones de ningún Estado Contratante.	Ninguna Ninguna	Ni el GATT ni el AGCS contienen disposiciones relativas a estas escalas.

Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales Disposiciones sustantivas	**Disposiciones comparables del GATT y del AGCS**	**Observaciones**
Sección 4 A reserva de lo previsto en el presente Acuerdo, todo Estado contratante podrá: 1) designar la ruta que han de seguir en su territorio los servicios aéreos internacionales y los aeropuertos que podrán usar éstos; 2) imponer, o permitir que se impongan, a los referidos servicios derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos y demás instalaciones y servicios; 3) estos derechos no podrán exceder de los que abonarían las aeronaves de su propia nacionalidad empleadas en servicios internacionales similares ...	Artículo V-2 del GATT: «habrá libertad de tránsito por el territorio de cada parte contratante para el tráfico en tránsito con destino al territorio de otra parte contratante o procedente de él, que utilice las rutas más convenientes para el tránsito internacional ...» y V-3 «toda parte contratante podrá exigir que el tráfico en tránsito que pase por su territorio sea declarado en la aduana correspondiente ...» Artículo V-4 del GATT: «todas las cargas y reglamentaciones impuestas por las partes contratantes al tráfico en tránsito procedente del territorio de otra parte contratante o destinado a él deberán ser razonables, habida cuenta de las condiciones del tráfico». Artículo V-5 del GATT: «en lo que concierne a todas las cargas, reglamentaciones y formalidades relativas al tránsito, cada parte contratante concederá al tráfico en tránsito procedente del territorio de otra parte contratante o destinado a él, un trato no menos favorable que el concedido al tráfico en tránsito procedente de un tercer país o destinado a él». Artículo V-6 del GATT: «Cada parte contratante concederá a los productos que hayan pasado en tránsito por el territorio de cualquier otra parte contratante un trato no menos favorable que el que se les habría concedido si hubiesen sido transportados desde su lugar de origen hasta el de destino sin pasar por dicho territorio.»	El GATT aparentemente es más liberal en lo que respecta a la elección de rutas, lo que puede servir para paliar dificultades técnicas del tráfico aéreo. Además, los corredores del tráfico aéreo son ipso facto las «rutas más convenientes». El IASTA impone la obligación de trato nacional, si bien el GATT únicamente impone una obligación NMF. El IASTA no contiene ninguna disposición equivalente a esta norma de trato basada en una ruta alternativa directa. La importancia de una disposición de ese tipo para el transporte aéreo parece evidente.
Sección 5 Todo Estado contratante se reserva el derecho de denegar o revocar el certificado o permiso a una empresa de transporte aéreo de otro Estado, cuando considere que gran parte de la propiedad y la dirección efectiva de la empresa no están en manos de nacionales de un Estado contratante, o cuando la empresa de transporte aéreo no cumpla las leyes del Estado que sobrevuele o las obligaciones dimanantes del presente Acuerdo.	Artículo XXVII del AGCS (denegación de beneficios).	

11. Además del IASTA, determinadas disposiciones del Convenio de Chicago, que tiene 185 miembros (en tanto que el IASTA tiene 118), reglamentan también la primera y segunda libertades. El artículo 5 del Convenio de Chicago otorga a los vuelos no regulares, entre otras cosas, estas dos libertades.

> «Derecho de vuelo en servicios no regulares:
>
> Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos. [El subrayado es nuestro.]
>
> Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.»[5]

12. Con un espíritu similar, el artículo 15 del Convenio de Chicago, en su última frase, estipula: «Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos y otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.»[6]

13. La cuestión del tránsito a través del espacio aéreo soberano ha sido siempre delicada desde el punto de vista político. Hasta la fecha, los artículos del Convenio de Chicago (artículos 84 a 88) sobre solución de controversias se han invocado en cinco ocasiones, tres de las cuales se referían a infracciones de la soberanía del espacio aéreo. Los tres casos fueron: India contra Pakistán, 1952-1953, Pakistán contra India, 1971-1976, Cuba contra Estados Unidos, 1996-1998, y los tres se resolvieron mediante negociaciones diplomáticas.[7] Es también interesante señalar que los cuatro países con el mayor espacio aéreo (el Canadá[8], el Brasil, China[9] y la Federación de Rusia) no son miembros del Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (IASTA).

14. Las prácticas en materia de imposición de derechos de la Federación de Rusia, especialmente a través de Siberia y en rutas comprendidas entre Europa Occidental y el Lejano Oriente, han sido objeto de impugnaciones y de adopción de medidas en repetidas ocasiones por parte de Miembros de la OACI y de la OMC, lo que incluye Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y de la Unión Europea, así como compañías aéreas. La Asociación de Líneas Aéreas Europeas (ALAE) estima que los pagos son aproximadamente de 220 millones de euros anuales. Ello se considera incompatible con la política de imposición de derechos de la OACI y con el artículo 15 del Convenio de Chicago. El Consejo de la Unión Europea manifestó una seria preocupación en relación con este sistema. La CEAC impugnó también este sistema en la OACI en dos ocasiones distintas: en primer lugar, en la Asamblea General de 1999 (documento de trabajo aplazado) y, posteriormente, en una reunión de la Conferencia sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea (documento informativo ANSConf WP/73, de fecha 8 de junio de 2000[10]). En otro documento de la CEAC[11] incluso se menciona la posibilidad de recurrir a la OMC para resolver este problema, en caso de que la OACI no lograse hacerlo.

15. Los principios establecidos por el artículo V del GATT son una transposición del Convenio de Barcelona de 1921, ya existente. En el momento de la redacción del GATT, se decidió no incluir a las aeronaves en tránsito, puesto que ese tema se abordaría en la OACI, sino abarcar únicamente el tránsito aéreo de mercancías, con inclusión de los equipajes. Esto explica los términos utilizados en el párrafo 7 del artículo V del GATT[12]: «Las disposiciones de este artículo no

5 Artículo 5 del Convenio de Chicago.

6 En el párrafo 94 del documento con la asignatura S/C/W/163/Add.2 figura una interpretación de esta disposición.

7 Documento de la OACI C-DEC154/16, 22 de junio de 1998.

8 Canadá dejó de ser miembro del IASTA en 1998.

9 Con exclusión de Hong Kong, China.

10 Véase http://www.icao.int/icao/en/atb/ansconf2000/docs/wp73e.pdf.

11 DGCA/108-DP/8, de fecha 1º de diciembre de 1999.

12 Los antecedentes sobre la negociación e interpretación del artículo V figuran en el *Analytical Index*, edición de 1995, volumen 1, páginas 214 a 217 y en lo que respecta al párrafo 7 del artículo V, EPCT/c.II/54/rev1, página 7.

serán aplicables a las aeronaves en tránsito, pero sí se aplicarán al tránsito aéreo de mercancías (con inclusión de los equipajes).»

16. Los Miembros tal vez consideren oportuno debatir esta exclusión en vista de: i) el mayor número de Miembros de la OMC en la actualidad y en el futuro, comparado con el Acuerdo IASTA; ii) la discrepancia entre el transporte aéreo de mercancías y las aeronaves en tránsito; y iii) la eficacia de los sistemas de solución de diferencias de la OACI y del GATT-OMC.

2. Derechos de tráfico

(a) Introducción: La génesis de los derechos de tráfico

17. Puede ser interesante recordar que los redactores del Convenio de Chicago preveían la creación de un sistema multilateral con una apertura completa de rutas.[13] El Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, adoptado en 1944 paralelamente al IASTA, reafirmó las dos primeras libertades y, además, estipuló:

- «el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente del Estado del transportista (tercera libertad);
- el privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de embarcar, en el territorio del primero, tráfico destinado al Estado del transportista (cuarta libertad);
- el privilegio de embarcar pasajeros, correo y carga con destino al territorio de cualquier otro Estado contratante y el derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de ese territorio (quinta, sexta y séptima libertades)».[14]

18. Sin embargo, el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional fue ratificado solamente por 19 Estados, de los cuales 8 se retiraron posteriormente.

19. El marco multilateral se completó en 1947 con la redacción de un acuerdo multilateral sobre derechos comerciales del transporte aéreo civil internacional, que contiene disposiciones relativas al acceso a los mercados, la capacidad y las tarifas. Este proyecto de acuerdo establecía el libre acceso a los mercados sujeto a una notificación con cuatro meses de antelación (artículos 6 a 9), un control relativamente flexible de la capacidad a cargo exclusivamente del Estado de origen (artículos 10 a 13), disposiciones sobre competencia ilícita en la fijación de precios (artículos 14 a 16) y un sistema de solución de controversias principalmente en cuestiones de tarifas.[15]

20. En términos de rutas, el proyecto confirmó la concesión multilateral de la tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima libertades. La parte siguiente del proyecto de texto continúa siendo pertinente en la actualidad: «... Si se deja que las naciones, soberanas dentro de su propio territorio, lleguen a acuerdos para el intercambio de derechos en el transporte aéreo civil internacional con carácter limitado y variable según los casos, tales acuerdos constituirán fuente de conflictos. Serán exclusivistas por naturaleza ... La única solución es una libertad del aire regulada, de acuerdo con la cual todos los Estados participantes puedan ejercer sus derechos comerciales sujetándose a disposiciones que serían las mismas para todos y que otorgarían las garantías necesarias en lo que se refiere a capacidad, rutas y formas de competencia».[16]

21. Ello se traduce en una cláusula simple, contenida en el capítulo II («Libertad del aire»), artículo 6 de la OPACI (provisional ICAO), que dice: «En consonancia con las disposiciones de este acuerdo, todo Estado contratante tendrá derecho a que las aeronaves de sus empresas de aviación, debidamente autorizadas, puedan sobrevolar el territorio de cualquier otro Estado contratante sin aterrizar en él y efectuar en tal territorio, paradas con fines no comerciales, así como también para dejar y tomar pasajeros, correo y carga.»[17]

22. En noviembre de 1947 la Comisión sobre un acuerdo multilateral sobre derechos comerciales del transporte aéreo civil internacional efectuó un último intento en Ginebra de encontrar una fórmula para resolver la cuestión de los derechos multilaterales de tráfico. Esto no fue posible, y los miembros de la OACI decidieron adoptar soluciones bilaterales.[18]

13 Véase el documento S/C/W/59, párrafos 73 a 78.

14 Documento 9626, páginas 4.1-8 y 4.1-9.

15 Documento OPACI (provisional ICAO) 4014, A1-EC/1, marzo de 1947, disponible en la Secretaría de la OMC.

16 *Ibíd.*

17 *Ibíd.*

18 Véase, especialmente, John Gunther, «Multilateralism in International Air Transport - The Concept and the Quest», Annals of Air and Space Law, Vol. XIX, Part I, 1994, McGill University and Duane W. Freer «The PICAO Years 1945-1947», ICAO Bulletin, Nº 8, julio de 1986.

(b) Tercera y cuartas libertades

23. La tercera libertad se define como «el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente del Estado del transportista».[19]

24. La cuarta libertad se define como «el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de embarcar, en el territorio del primero, tráfico destinado al Estado del transportista».[20]

25. Aero Accords, una empresa de consultoría, ha efectuado un estudio sobre la evolución de esas rutas. Si bien este estudio se basa en una comparación entre dos períodos (1966 a 1975 y 1986 a 1995) diferentes del período que examinamos (1993 a 2000), de él se desprenden resultados interesantes. Las principales tendencias contenidas en el estudio siguen siendo válidas. Se trata de tendencias a largo plazo basadas en numerosas muestras estadísticas de más de 1.000 acuerdos correspondientes a cada uno de los períodos examinados. Los resultados se resumen en el cuadro 2 que figura *infra* (una muestra comparable de la OACI para el período 1993 a 1999 comprende únicamente 225 acuerdos y no ha sido, hasta la fecha, objeto de un análisis similar).

26. Entre los dos períodos tuvieron lugar importantes cambios:

i) proliferación de rutas nuevas y modificadas en mercados consolidados;

ii) sustitución gradual del formato tradicional de entrada/salida única, a saber, «desde mi ciudad principal a su ciudad principal y viceversa», por otro de intercambio de entradas/salidas adicionales; y

iii) prácticamente se ha duplicado la utilización del «modelo de ruta no específica» es decir, de cláusulas que permiten el tráfico «desde lugares de mi país a lugares del suyo» (200 casos, en relación con 104). En la actualidad estos casos representan el 16,5 por ciento del total, en relación con el 9,8 por ciento en el período precedente.

19 Documento 9626, página 4.1-8.

20 *Ibíd.*

CUADRO 2
Acceso a la entrada/salida, por ruta

Número de entradas/salidas	1966-1975 (Nº)	1966-1975 (%)	1986-1995 (Nº)	1986-1995 (%)
Única	764	72,3	731	60,5
Doble	129	12,2	163	13,5
Tres	37	3,5	64	5,3
Cuatro	11	1	14	1,2
Cinco	4	0,4	6	0,5
Seis-diez	5	0,5	25	2,1
Más de diez	2	0,2	6	0,5
Todas las rutas específicas	**952**	**90,2**	**1.009**	**0,5**
Múltiple	80	7,6	180	14,9
Múltiple implícita	24	2,3	20	1,7
Rutas no específicas	**104**	**9,8**	**200**	**16,5**
Total	**1.056**	**100**	**1.209**	**100**

Fuente: Aero Accords.

27. Además, varios acuerdos regionales contienen disposiciones que conceden derechos de tercera y cuarta libertades (cuadro 3).

(c) Quinta libertad

28. La definición de quinta libertad es «el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar o embarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente de un tercer Estado o con destino al mismo».[21]

29. En el cuadro 4 se indica el número y el porcentaje de acuerdos que contienen el otorgamiento de cierta forma de derechos de quinta libertad entre los acuerdos notificados a la OACI de 1993 a 1999.

21 *Ibíd.*

CUADRO 3
Acuerdos regionales con derechos de tercera y cuarta libertad

Pacto Andino 1991 (5 Estados)	**Comunidad del Caribe (CARICOM)** 1996 (14 Estados)	**Acuerdo de Fortaleza** 1997 (6 Estados)	**Acuerdo de Banjul** 1997 (6 Estados)	**Acuerdo CLMV** 1998 (4 Estados)	**COMESA** 1999 (21 Estados)	**CAAC** 1999 (16 Estados)
Sí	Sí, cuando se obtenga el permiso y se notifique previamente; los viajes turísticos de una jornada y los taxis aéreos pueden estar sujetos a condiciones en cuanto a despegue y dirección.	Sí, pero sólo en rutas en que no haya servicios establecidos en virtud de acuerdos bilaterales.	Sí, respecto a dos puntos de tránsito en cada Estado.	No hay limitación a las libertades tercera y cuarta; no hay limitación en los ocho aeropuertos internacionales respecto al origen, destino, escala intermedia y otros destinos en la región.	Hasta un máximo de dos vuelos diarios entre dos ciudades cualesquiera. No existen restricciones en el interior de COMESA.	Capacidad dividida en una proporción del 60 al 40 por ciento en 2001. No habrá restricciones en 2003.

Fuente: OACI.

CUADRO 4
Número y porcentaje de acuerdos por los que se otorgan derechos de quinta libertad entre los acuerdos bilaterales depositados en la OACI desde 1993 a 1999

	1993	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**Total 1993-1999**
Número total de acuerdos en el año en cuestión	68 (100%)	44 (100%)	32 (100%)	36 (100%)	30 (100%)	14 (100%)	1 (100%)	225 (100%)
Número de acuerdos por los que se otorgan derechos de quinta libertad, entre los cuales:	30 (44,1%)	17 (38,6%)	13 (40,6%)	16 (44,4%)	15 (50%)	4 (28,5%)	0 (0%)	95 (42,2%)
i) Número de acuerdos por los que se otorgan derechos de quinta libertad limitados.	26 (38,2%)	14 (31,8%)	11 (34,3%)	14 (38,8%)	8 (26,6%)	2 (14,2%)	0 (0%)	75 (33,3%)
ii) Número de acuerdos por los que se otorgan derechos de quinta libertad sin restricciones en cuanto al acceso a los mercados.	4 (5,9%)	3 (6,8%)	2 (6,3%)	2 (5,6%)	7 (23,4%)	2 (14,2%)	0 (0%)	20 (8,88%)
iii) Cielos abiertos[a]	0 (0%)	0 (0%)	1 (3,1%)	1 (2,7%)	4 (13,3%)	1 (7,1%)	0 (0%)	7 (3,1%)

a Un acuerdo para el que se conceden derechos de quinta libertad ilimitados no es necesariamente un acuerdo de «cielos abiertos». Por ejemplo, un acuerdo de ese tipo podría limitar la tercera y cuarta libertades.

30. Resulta difícil extraer conclusiones definitivas de este cuadro. Primero, la muestra pertinente abarca probablemente sólo la mitad de los acuerdos bilaterales firmados durante este período. La base de datos de la OACI contiene aproximadamente 1.700 acuerdos, de un total estimado de más de 3.000. Se ruega tomar nota de que un estudio de los datos de la OACI de que dispone Aero Accords indica que la demora media en el registro de un acuerdo de servicios aéreos oscila en torno a cuatro años.[22] En segundo lugar, las cifras pueden ser demasiado pequeñas para ser representativas de una tendencia. No obstante, existe una indicación relativamente clara de que el otorgamiento de derechos de quinta libertad constituye una pauta relativamente común, contenida en aproximadamente el 40 por ciento de los acuerdos bilaterales concluidos durante años con datos estadísticos significativos. Además, los acuerdos por los que se concede quinta libertad limitada representan una vasta mayoría (alrededor de cuatro quintas partes) de los casos. Lamentablemente, no fue posible durante el plazo de que se disponía proporcionar una tipología más detallada de los acuerdos con limitaciones distinguiendo, por ejemplo, entre regímenes muy restrictivos, moderadamente restrictivos y casi abiertos. Por último, conviene señalar que los acuerdos con derechos de quinta libertad ilimitados (en los que no se prescriba un número específico de puntos como intermedios o posteriores) no se restringen a los acuerdos de «cielos abiertos», sino que pueden formar parte, por ejemplo, de un proceso de liberalización paulatina. Una vez más, las cifras pertinentes son demasiado pequeñas para ofrecer un panorama fidedigno. Sin embargo, existen pruebas suficientes que indican que los acuerdos de cielos abiertos están a todas luces insuficientemente representados en la muestra de la OACI, compuesta de 225 acuerdos (7, en relación con los 73 que figuran en el cuadro 23 del documento S/C/W/163/Add.2).

31. La información anterior sobre acuerdos bilaterales deberá interpretarse junto con el cuadro 5 *infra* sobre acuerdos regionales que contienen disposiciones relativas a la quinta libertad:

(d) La llamada «sexta libertad»

32. Los derechos que van más allá de la quinta libertad se denominan tradicionalmente «de la llamada x libertad», dado que la Conferencia de Chicago celebrada en 1944 estableció únicamente cinco libertades del aire. La sexta libertad está definida como «el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de realizar, a través del Estado del transportista, tráfico entre otros dos Estados».[23]

22 Airline Business, julio de 2000.

23 Documento 9626, página 4.1-9.

CUADRO 5
Acuerdos regionales con derechos de quinta libertad

Pacto Andino	Comunidad del Caribe (CARICOM)	Acuerdo de Fortaleza	Acuerdo de Banjul	Acuerdo CLMV	COMESA	CAAC
1991 (5 Estados)	1996 (14 Estados)	1997 (6 Estados)	1997 (6 Estados)	1998 (4 Estados)	1999 (21 Estados)	1999 (16 Estados)
Quinta: Sí	Quinta: Se intercambiará de modo recíproco y liberal entre los miembros.	El tráfico en virtud de la libertad 5ª sólo se permite con el consentimiento de los Estados de que se trate.	Quinta: Sí, sin restricciones cuando no haya operaciones basadas en las libertades 3ª y 4ª; limitada al 20 por ciento de la capacidad respecto a las libertades 3ª y 4ª; recíproca en el caso de los transportistas de países no africanos.	Quinta: No hay limitación al tráfico	Quinta: Sin restricciones cuando no se trate de operaciones basadas en las libertades 3ª y 4ª. Inicialmente existen limitaciones de capacidad del 30 al 40 por ciento a la 3ª y 4ª libertades. Con el tiempo no habrá restricciones.	Quinta: No habrá restricciones para 2005.

Fuente: OACI.

33. Después del Convenio de Chicago y de la adopción de los principios bilaterales de Bermudas I, los Estados comenzaron a considerar que un par de Estados (y por extensión sus líneas aéreas) eran «propietarios» del tráfico aéreo que despegaba en el territorio de un Estado y aterrizaba en el territorio del otro.[24]

34. A medida que las rutas y el volumen del tráfico de los transportistas crecieron, también aumentaron las oportunidades para las líneas aéreas de atraer el tráfico cursado entre dos Estados extranjeros a través de su Estado de origen. Ello contribuyó a desarrollar el concepto de la llamada sexta libertad del aire. Los Estados afectados por la desviación posible o real de «su» tráfico por parte de transportistas que hacen transitar el tráfico por su país («homeland bridge carriers») trataron de desarrollar estrategias para contrarrestarla. Entre éstas, cabe citar:

i) negarse a negociar rutas hacia o desde el país del transportista que hace transitar el tráfico por su país;

ii) limitar estrictamente la capacidad concedida al transportista que hace transitar el tráfico por su país, en caso de establecerse tales rutas;

iii) impedir que el transportista que hace transitar el tráfico por su país participe en algunas o todas las tarifas reducidas autorizadas para sus propios transportistas en mercados entre sus dos territorios nacionales;

iv) prohibir que el transportista que hace transitar el tráfico por su país ofrezca y anuncie en su Estado servicios con una sola aeronave en virtud de la llamada sexta libertad;

v) dar un incentivo implícito tratando el tráfico con una parada-estancia «legítima» de un día o más en el país del transportista que hace transitar el tráfico por el mismo; y

vi) rechazar el otorgamiento de los derechos de quinta libertad al gobierno del transportista que hace transitar el tráfico por su país o limitar la medida en que este último pueda ejercer tales derechos.

24 Los debates sobre los acuerdos bilaterales de Bermudas I y Bermudas II constituyen una referencia directa a la estructura de los acuerdos bilaterales entre los Estados Unidos y el Reino Unido. Bermudas I se convirtió en un modelo que fue seguido por otros Estados en el establecimiento y firma de acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos. Bermudas I fue firmado en 1946 y Bermuda II en 1977.

35. En términos generales, esas estrategias sólo tuvieron un éxito marginal por dos razones: la tendencia natural de las líneas aéreas a obtener los máximos beneficios del transporte buscando tráfico de todas las fuentes, y la preferencia de los consumidores por las conexiones en la red más convenientes.

36. Sin embargo, existen limitaciones geográficas a la capacidad de un transportista de actuar como «puente» para el tráfico que transita por el país del transportista. En particular, los mercados pertinentes deben estar situados en una ruta razonablemente directa. Por ejemplo, las líneas aéreas con base en África Meridional, América del Sur y Australia carecen prácticamente de oportunidades de «sexta libertad». A los transportistas con base en Asia del Noroeste les resultará relativamente fácil atraer corrientes de tráfico de América del Norte, Asia Oriental y Asia Meridional. La ubicación geográfica del país de origen de un transportista desempeña también un cometido en relación con su capacidad para atraer tráfico de tránsito intrarregional. Por consiguiente, un transportista de Europea Occidental está en una excelente situación para atraer tráfico del Báltico-Mediterráneo; un transportista de América del Norte podría atraer tráfico de destinos como Canadá, América Central y el Caribe.

37. Aero Accords ha señalado que en un número cada vez mayor (aunque no especificado) de acuerdos bilaterales se autorizó explícitamente la sexta libertad como «puntos detrás de nuestro país, a través de nuestro país hacia su país».[25]

38. Entre los acuerdos regionales (véase cuadro 6 *infra*), sólo existe constancia de dos que se ocupan de los derechos de sexta libertad, y únicamente uno de forma explícita.

39. La Secretaría de la OMC no tiene conocimiento de que existan estadísticas acerca de la sexta libertad a disposición del público. La presentación de informes sobre ese tipo de tráfico se ve obstaculizada por su índole combinada (la adición de una cuarta libertad entre A y B y de una tercera libertad entre B y C). No obstante, al parecer ciertos Estados proporcionan información pertinente.

(e) La llamada «séptima libertad»

40. La séptima libertad está definida como «el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro, de realizar tráfico entre el territorio del Estado otorgante

25 Citado en Airline Business, julio de 2000.

CUADRO 6
Acuerdos regionales con derechos de sexta libertad

Acuerdo de Fortaleza 1997 (6 Estados)	**Acuerdo CLMV** 1998 (4 Estados)
Únicamente se permite el transporte de tráfico de quinta y sexta libertad con autorización de los Estados interesados.	No existe limitación al tráfico de sexta libertad. Éste está implícitamente reconocido en la descripción de puntos de tráfico.

Fuente: OACI.

y cualquier tercer Estado sin el requisito de que se incluya en dicha operación un punto cualquiera en el territorio del Estado beneficiario, o sea, que el servicio no tiene que estar conectado con un servicio con destino al Estado del transportista o procedente del mismo, ni constituir una extensión de dicho servicio».[26]

41. Entre los 1.500 acuerdos bilaterales de los que la OACI es depositaria, solamente uno, el concluido entre Nueva Zelandia y Brunei en 1999, contiene derechos plenos de séptima libertad para los servicios exclusivamente de carga.[27]

42. El Mercado de Aviación Único de la Unión Europea, así como su expansión prevista, estipulan la llamada séptima libertad, y el Mercado Aeronáutico Único Australia-Nueva Zelandia (SAM) otorgan derechos de séptima libertad a los servicios de carga. En lo que concierne a los pasajeros, en un Memorando de Entendimiento, de fecha 20 de noviembre de 2000, los Ministros de los dos países se comprometen a examinar más a fondo la introducción de los derechos de tráfico de séptima libertad para los servicios de pasajeros efectuados por transportistas de ambas partes a la luz de la evolución en curso hacia un mercado de aviación competitivo. El Memorando incluye una cláusula NMF asimétrica que trata únicamente del otorgamiento de derechos de tráfico a terceros países por Australia (en el supuesto de que las líneas aéreas de un tercer país gocen de derechos de tráfico concedidos por Australia, esas oportunidades deberán concederse a las líneas aéreas designadas por cada parte de conformidad con el presente acuerdo[28]).

43. El nuevo acuerdo plurilateral de la Cooperación Económica en Asia y el Pacífico prevé también derechos de séptima libertad para la carga.[29] En lo que respecta a los pasajeros, puede ejercerse una opción en forma de protocolo adicional entre las partes interesadas.

(f) La llamada «octava libertad»

44. La octava libertad o «cabotaje consecutivo» se define como el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de realizar tráfico de cabotaje entre dos puntos en el territorio del Estado otorgante en un servicio que se inicia o termina en el territorio nacional del transportista extranjero o (en relación con la llamada séptima libertad del aire) fuera del territorio del Estado otorgante.[30] Un ejemplo hipotético de esta libertad podría ser: una aeronave registrada en los Estados Unidos con un vuelo procedente de Londres (o Nueva York) con destino a Niza con la facultad de aterrizar *en route* y recoger pasajeros en París.

45. La concesión del derecho de octava libertad es incluso más rara que en el caso del de séptima libertad. De todos los acuerdos bilaterales, solamente uno, el concluido entre Brunei y Nueva Zelandia en 1999, otorga esta libertad tanto en relación con los pasajeros como la carga, pero esta posibilidad no ha sido ejercitada hasta la fecha.

46. En lo que respecta a los acuerdos regionales, esta libertad ha existido, y se ha ejercitado en el Mercado de Aviación Único de la Unión Europea desde el 1º de abril de 1997. Por ejemplo, en noviembre de 1998 existían

26 Documento 9626, página 4.1-9.

27 Estados Unidos/ Singapur (1997), Estados Unidos / El Salvador (1997), Estados Unidos / Nueva Zelandia (1997), Estados Unidos / Malasia (1997), Estados Unidos / Chile (1997), Estados Unidos / Antillas Neerlandesas (1997), Estados Unidos / Uzbekistán (1998), Estados Unidos / Perú (1998), Estados Unidos / Emiratos Árabes Unidos (1999), Estados Unidos / Tanzanía (1999), Estados Unidos / Portugal (1999), Estados Unidos / Eslovaquia (2000), Estados Unidos / Ghana (2000), Estados Unidos / Burkina (2000), Estados Unidos / Gambia (2000), Nueva Zelandia / Singapur (1997).

28 Memorando de Entendimiento relativo al Acuerdo de Cielos Abiertos concluido entre Australia y Nueva Zelandia, véase http://www.mft.govt.nz/foreign/regions/australia/austopenskies.html.

29 Brunei, Chile, los Estados Unidos, Nueva Zelandia y Singapur, países todos miembros de la APEC, firmaron este acuerdo el 1º de mayo de 2001.

30 Documento 9626, página 4.1-10.

22 rutas de cabotaje operadas por transportistas de la Unión Europea.[31] No obstante, los transportistas de la Unión Europea han preferido penetrar en otros mercados de la Unión Europea mediante adquisiciones de pequeños transportistas nacionales (éste el caso de British Airways y de TAT) o mediante la creación de filiales locales (por ejemplo Deutsche BA). En ambos casos, se ha recurrido a la eliminación total de las restricciones en relación con la propiedad, dentro de la Unión Europea, para los transportistas registrados en la Comunidad.

47. El Acuerdo entre Australia y Nueva Zelandia (SAM) permite también el ejercicio de la octava libertad. Ciertos países de la APEC del «mismo parecer» se inclinan a favor de su inclusión, al menos como opción, en forma de un protocolo adicional de los derechos de octava libertad. El proyecto de Acuerdo Común Transatlántico sobre la Aviación (TCAA) contiene también disposiciones concernientes a los derechos de octava libertad.

(g) La llamada «novena libertad»

48. Se entiende por novena libertad o «cabotaje autónomo», «el derecho o privilegio de realizar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro del territorio de dicho Estado».[32] Por ejemplo, una aeronave registrada en Francia podría transportar pasajeros desde Nueva York con destino a Los Ángeles.

49. Ningún acuerdo registrado en la OACI contiene ninguna novena libertad ni tampoco ningún acuerdo regional, excepto el Mercado de Aviación Único de la UE (y sus adiciones) y el Acuerdo Australia-Nueva Zelandia (SAM).

31 Aviation Week and Space Technology, 9 de noviembre de 1998.

32 Documento 9626, página 4.1-10.

C. PANORAMA GENERAL DE LOS ACUERDOS BILATERALES

50. En esta sección se proporcionan breves resúmenes de cada tipo de acuerdo modelo. Además, en el cuadro A2 se da un panorama general de esos acuerdos en forma de cuadro, basándose en la descripción normalizada de la OACI.[33] Dado que las medidas adoptadas por la Unión Europea con la finalidad de crear una zona de aviación común no corresponden conceptualmente a esta descripción, éstas se describen por separado en el cuadro A3 *infra*.

33 La comparación del AGCS y los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos constituye una adición del gráfico elaborado por la Oficina de Aviación Civil de los Estados Unidos en su documento «Aviation Issues in GATS 2000 and Other Fora», apéndice C, sobre disposiciones bilaterales de transporte aéreo y obligaciones generales correspondientes del AGCS. Su finalidad no es interpretar el ámbito del Anexo sobre Transporte Aéreo.

La segunda columna (titulada Descripción de la OACI) del cuadro A2 *infra* refleja la cantidad de detalle y especificidad que ha orientado tradicionalmente a la estructura operacional de la industria, con el fin de proteger a las líneas aéreas nacionales mediante acuerdos de capacidad, artículos sobre tarifas, designación y capacidad.

CUADRO A2

Resúmenes de las disposiciones contenidas en los acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo

Secciones (documento 9511 de la OACI)	Elementos generales normalizados de la OACI - Parte A y descripción de acuerdos marco (documento 9511 de la OACI)[a]	Acuerdo normalizado post-1977 de los Estados Unidos[b]	Acuerdo modelo «cielos abiertos» de los Estados Unidos[c]	Acuerdo de Cielos Abiertos de Australia y Nueva Zelandia[d] (20 de noviembre de 2000) (vigencia prov.)	Mercado Aeronáutico Único de Australia y Nueva Zelandia[e]	Acuerdos pluri-laterales de los cinco países de la APEC (1º de mayo de 2001)[f]	Disposiciones comparables del AGCS
1) Identificación y aplicabilidad							
Número de la OACI	Número de registro.	Artículo 17	Artículo 16	Artículo 20	---	---	
Nombres de los países	Partes contratantes.	Nombres; Preámbulo	Nombres; Preámbulo	Preámbulo	Preámbulo	Artículo 20	
Fecha del Acuerdo	Fecha en que se firmó el acuerdo.	Artículo 18	Artículo 17	Artículo 21	19 de septiembre de 1996	Artículo 20	
Fecha de vigencia	Entrada en vigor.	Artículo 18	Artículo 17	Artículo 21	Artículo 1	Artículo 20	
Fecha de expiración	Fecha de expiración.	Artículo 15	Artículo 15	Artículo 19	---	---	
Plazo de denuncia	Lapso entre la fecha de denuncia y la fecha efectiva de expiración.	Artículo 15	Artículo 15	Artículo 19	---	Artículo 18 Solamente denegación	
Fecha de enmienda y número de la OACI	Fecha en que la enmienda entró en vigor y número de registro de la OACI asignado a la enmienda.	---	---	Artículo 17	---	Artículo 17	
Alcance del Acuerdo	Tipos de operaciones que comprende el acuerdo: servicios regulares, servicios no regulares, tanto servicios regulares como no regulares.	Anexo I Anexo II	Anexo I Anexo II	Preámbulo Anexo - Secciones 1 y 2	Artículo 2; Artículo 7; Artículo 14	Artículo 2	

a El compendio de acuerdos bilaterales de transporte aéreo está disponible en la Secretaría de la OMC.

b El texto está disponible en la Secretaría de la OMC.

c *Ibíd.*

d *Ibíd.*

e Este Acuerdo sobre el Mercado Único de Aviación debe leerse junto con el Memorando de Entendimiento del Acuerdo (Pueden obtenerse ejemplares en la Secretaría de la OMC).

f Este Acuerdo debe leerse junto con el Protocolo del Acuerdo (Pueden obtenerse ejemplares en la Secretaría de la OMC).

Secciones (documento 9511 de la OACI)	Elementos generales normalizados de la OACI - Parte A y descripción de acuerdos marco (documento 9511 de la OACI)[a]	Acuerdo normalizado post-1977 de los Estados Unidos[b]	Acuerdo modelo «cielos abiertos» de los Estados Unidos[c]	Acuerdo de Cielos Abiertos de Australia y Nueva Zelandia[d] (20 de noviembre de 2000) (vigencia prov.)	Mercado Aeronáutico Único de Australia y Nueva Zelandia[e]	Acuerdos pluri-laterales de los cinco países de la APEC (1º de mayo de 2001)[f]	Disposiciones comparables del AGCS
2) Cláusulas administrativas							
Designación	Cada parte contratante designa su línea o líneas aéreas que ejercerán los derechos convenidos de explotación.	Artículo 3	Artículo 3	Artículo 2	Artículo 8	Artículo 3	XVI; XVII; XXVII;
Derechos impuestos a los usuarios	Imposición de derechos a los usuarios de aeropuertos y de instalaciones y servicios de navegación aérea.	Artículo 10(1)	Artículo 10.2	Artículo 7.1	---	Artículo 10	XXVIII cii
	Aplicación de principios relativos a los derechos impuestos a los usuarios.	Artículo 10(2)	Artículo 10.1	Artículo 7	---	Artículo 10	
Seguridad de la aviación	Observancia de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal y/o del Anexo 17 - Seguridad - Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.	Artículo 7 (1-7)	Artículo 7.1	Artículo 6	---	Artículo 7	XIV
	Cooperación en situaciones que ponen en juego la seguridad de la aviación.	Artículo 7 (1-7)	Artículo 7	Artículo 6.2; Artículo 6.6	---	Artículo 7	
Denegación	Podrá denegarse o no concederse la autorización o permiso de explotación si no se satisfacen determinadas condiciones.	Artículo 4	Artículo 4	Artículo 2.7; Artículo 2.8; Artículo 2.9	---	Artículo 7.6; Artículo 7.7	XVI; XVII
Operaciones de vuelo	Arreglos para la facilitación de información de vuelo y demás información para las operaciones.	---	---	---	---	---	
Estadísticas	Intercambio de estadísticas y procedimiento de intercambio de estadísticas a intervalos especificados.	---	---	Artículo 8	Artículo 12	---	
Revocación	Podrá revocarse, suspenderse o limitarse la autorización o permiso de explotación si no se satisfacen determinados requisitos.	Artículo 4	Artículo 4; Artículo 7.6	Artículo 2; Artículo 6.8	---	Artículo 4; Artículo 6.2	XVI; XVII
Investigación de accidentes	Procedimientos de investigación de accidentes o aterrizajes forzosos.	Artículo 7	Artículo 7; Artículo 7.5	Artículo 6.6	---	Artículo 7.5	
Consultas	Consultas entre las autoridades aeronáuticas o los gobiernos.	Artículo 7(7); Artículo 13	Artículo 7.6	Artículo 16		Artículo 7.6; Artículo .6.2	XXIII

Secciones (documento 9511 de la OACI)	Elementos generales normalizados de la OACI - Parte A y descripción de acuerdos marco (documento 9511 de la OACI)[a]	Acuerdo normalizado post-1977 de los Estados Unidos[b]	Acuerdo modelo «cielos abiertos» de los Estados Unidos[c]	Acuerdo de Cielos Abiertos de Australia y Nueva Zelandia[d] (20 de noviembre de 2000) (vigencia prov.)	Mercado Aeronáutico Único de Australia y Nueva Zelandia[e]	Acuerdos pluri-laterales de los cinco países de la APEC (1º de mayo de 2001)[f]	Disposiciones comparables del AGCS
Aplicación de leyes	Aplicación de las leyes nacionales a la explotación, navegación, admisión y salida de aeronaves.	Artículo 5	Artículo 5	Artículo 4	---	Artículo 5	VI
	Procedimientos de control simplificados para los pasajeros en tránsito.	---	---	Artículo 4.4		Artículo 5.4	
Operaciones no regulares	Disposiciones en el acuerdo que se refieran específicamente a las operaciones no regulares.	Anexo II	Anexo II	---	Artículo 10	---	XVI; XVII
Solución de controversias	Procedimiento de consulta y/o negociación.	Artículo 14(1)	Artículo 14.	Artículo 18	Artículo 17	Artículo 14	XXIII
	Remisión de la controversia a un tribunal específico *ad hoc*.	Artículo 14(2)	Artículo 14.2	Artículo 18	Artículo 17	Artículo 14.2	
Reconocimiento de certificados	Reconocimiento por cada parte contratante de la validez de los certificados de aeronavegabilidad y de los certificados de aptitud y licencias al personal de la otra parte.	Artículo 6	Artículo 6	Artículo 5	Artículo 9	Artículo 6	VII
Operaciones exclusivamente de carga	Disposiciones especiales en el acuerdo con respecto a las operaciones exclusivamente de carga.	Anexo II	Anexo I - Sección 1; Anexo II - Sección 4	Anexo Sección 1	---	---	XVI; XVII
Cláusula de enmienda	Procedimientos de enmienda o modificación del acuerdo.	---	---	Artículo 17	---	Artículo 17	
Derechos de aduanas e impuestos	Exención de los derechos de aduana para determinados equipos y suministros a bordo de las aeronaves.	Artículo 9(1)	Artículo 9(a)	Artículo 9	---	Artículo 9	XIV; XVII; XXIII (nota 11 de pie de página)
	Exención de impuestos para los ingresos de las líneas aéreas.	Artículo 8(5)	Artículo 8.5	---	---	---	

Secciones (documento 9511 de la OACI)	Elementos generales normalizados de la OACI - Parte A y descripción de acuerdos marco (documento 9511 de la OACI)[a]	Acuerdo normalizado post-1977 de los Estados Unidos[b]	Acuerdo modelo «cielos abiertos» de los Estados Unidos[c]	Acuerdo de Cielos Abiertos de Australia y Nueva Zelandia[d] (20 de noviembre de 2000) (vigencia prov.)	Mercado Aeronáutico Único de Australia y Nueva Zelandia[e]	Acuerdos pluri-laterales de los cinco países de la APEC (1º de mayo de 2001)[f]	Disposiciones comparables del AGCS
Operaciones comerciales	A Instalación de oficinas y representación de las líneas aéreas.	Artículo 8(1)	Artículo 8.1	Artículo 12.1; Artículo 12.4; Artículo 13	---	Artículo 8.1(a)	XVI; XVII; XI; XII Véase la sección sobre servicios en tierra, S/C/W/163.Add.2; XVI; XVII Véase la sección sobre SRI, S/C/W/163; XII
	B Ventas en moneda local o convertible por las líneas aéreas.	Artículo 8(4)	Artículo 8.6	Artículo 12.7	---	Artículo 8; Artículo 8 1(b)	
	C Arreglos sobre los servicios de escala.	Artículo 8(3)	Artículo 8.3	Artículo 12.10	---	Artículo 8 1(b)	
	D Sistemas de reserva informatizados.	---	Anexo III	---	---	Artículo 11.6	
	E Conversión monetaria y giros por parte de las líneas aéreas.	Artículo 8(5)	Artículo 8.5; Artículo 8.6	Artículo 12.7	---	Artículo 81(c)	
	F Otras directrices comerciales para las líneas aéreas.	Artículo 8	Artículo 8	Artículo 12	Artículo 6	Artículo 8	
Acuerdos multilaterales	Modificación del acuerdo para ajustarlo a todo futuro acuerdo multilateral aplicable.	Artículo 16	Suprimido	---	---	---	
3) Cláusula sobre tarifas							
Esfera de aplicabilidad	Artículo sobre tarifas aplicable a las tarifas por los servicios convenidos.	Artículo 12	Artículo 12	Artículo 10	Artículo 5(2)	Artículo 12	XVI
	Artículo sobre tarifas aplicable exclusivamente a las tarifas entre los territorios de las partes contratantes.	Artículo 12	Artículo 8.3	Artículo 10	Artículo 5(2)	Artículo 12	
Fijación de las tarifas	A Definición de tarifas.	Artículo 1(f)	Artículo 1.8	Artículo 1(o)	---	Artículo 1.7	XVI
	B Factores pertinentes que rigen la fijación de tarifas.	Artículo 12	---	Artículo 10	---	Artículo 12	
	C Responsabilidad inicial para negociar las tarifas concedidas a las líneas aéreas.	Artículo 12(1)	Artículo 12	Artículo 10.1	Artículo 5(2)	---	
	D Referencia a un mecanismo multilateral de tarifas o consulta a nivel de las líneas aéreas.	---	---	---	---	---	
	E Mecanismo secundario de fijación de tarifas si fracasa el mecanismo inicial de las líneas aéreas.	Artículo 12(3)	---	---	---	---	
	F Arbitraje de las controversias sobre tarifas.	Artículo 14	Artículo 10.4	---	Artículo 14	---	

Secciones (documento 9511 de la OACI)	Elementos generales normalizados de la OACI - Parte A y descripción de acuerdos marco (documento 9511 de la OACI)[a]	Acuerdo normalizado post-1977 de los Estados Unidos[b]	Acuerdo modelo «cielos abiertos» de los Estados Unidos[c]	Acuerdo de Cielos Abiertos de Australia y Nueva Zelandia[d] (20 de noviembre de 2000) (vigencia prov.)	Mercado Aeronáutico Único de Australia y Nueva Zelandia[e]	Acuerdos pluri-laterales de los cinco países de la APEC (1º de mayo de 2001)[f]	Disposiciones comparables del AGCS
Procedimiento de control de las tarifas	A Justificación que ha de acompañar a la presentación de tarifas.	---	---	---	---	---	XVI
	B Para el procedimiento de la doble aprobación:	Artículo 12	---	---	---	---	
	B1 - aprobación expresa por las autoridades aeronáuticas;	---	---	---	---	---	
	B2 - aprobación tácita cuando no se haya estipulado la aprobación expresa; y	---	---	---	---	---	
	B3 - plazo de notificación para la presentación de tarifas. (Clave: número de días.)	---	---	---	---	---	
	B4 Plazo dentro del cual las autoridades deben adoptar medidas. (Clave: número de días.)	---	---	---	---	---	
	C Para el procedimiento de la doble desaprobación:	Artículo 12	---	---	---	---	
	C1 - Las tarifas entran en vigor salvo que las autoridades las desaprueben.	---	---	---	---	---	
	C2 Requisito de notificación o presentación de tarifas en este procedimiento.	Artículo 12(2)	---	---	---	---	

Secciones (documento 9511 de la OACI)	Elementos generales normalizados de la OACI - Parte A y descripción de acuerdos marco (documento 9511 de la OACI)[a]	Acuerdo normalizado post-1977 de los Estados Unidos[b]	Acuerdo modelo «cielos abiertos» de los Estados Unidos[c]	Acuerdo de Cielos Abiertos de Australia y Nueva Zelandia[d] (20 de noviembre de 2000) (vigencia prov.)	Mercado Aeronáutico Único de Australia y Nueva Zelandia[e]	Acuerdos pluri-laterales de los cinco países de la APEC (1º de mayo de 2001)[f]	Disposiciones comparables del AGCS
	D Para el procedimiento del país de origen:	---	---	---	---	---	
	D1 - Sólo el país de origen de una tarifa puede desaprobarla.	---	---	---	---	---	
	D2 Requisito de notificación o presentación de tarifas en este procedimiento.	---	---	---	---	---	
	E Para el procedimiento por zonas de precios: - la desaprobación sólo procede fuera de la zona o las zonas establecidas de precios.	---	---	---	---	---	
	F Para la continuidad de las tarifas existentes:	---		---		---	
	F1 - Continuidad en determinadas circunstancias.	---	---	---	---	---	
	F2 - Límite temporal de la continuidad. (Clave: número de días).	---	---	---	---	---	
	G Disposición sobre el control de la aplicación de las tarifas.	---	Artículo 12.3	---	---	---	
	H Arreglos sobre tarifas no regulares.	Artículo 12	Artículo 12.2	---	---	---	
4) Cláusula sobre la capacidad							
Tipo de cláusula sobre la capacidad	Clasificación del régimen de capacidad aplicable. Clave: OACI: 0 = no hay cláusula sobre la capacidad; 1 = predeterminación; 2 = Bermudas I; 3 = libre determinación; 4 = otros (inclasificable o híbridos de diferentes tipos de regímenes de capacidad).	Anexo I Sección 3	Artículo 10 (3 - libre determinación)	Artículo 5 (3 - libre determinación)	Artículo 5(1) (3 - libre determinación)	3 - libre determinación	XVI

Secciones (documento 9511 de la OACI)	Elementos generales normalizados de la OACI - Parte A y descripción de acuerdos marco (documento 9511 de la OACI)[a]	Acuerdo normalizado post-1977 de los Estados Unidos[b]	Acuerdo modelo «cielos abiertos» de los Estados Unidos[c]	Acuerdo de Cielos Abiertos de Australia y Nueva Zelandia[d] (20 de noviembre de 2000) (vigencia prov.)	Mercado Aeronáutico Único de Australia y Nueva Zelandia[e]	Acuerdos pluri-laterales de los cinco países de la APEC (1º de mayo de 2001)[f]	Disposiciones comparables del AGCS
Elementos importantes	A Declaración de los principios generales que rigen la capacidad.	---	Artículo 11.1	Artículo 5	Artículo 5(5)	Artículo 2	XVI
	B Fórmula o división específicas de la capacidad en rutas entre dos Partes contratantes.	Anexo I Sección 1	---	---	---	---	
	C Declaración de los principios generales que rigen la capacidad en rutas, hacia o desde terceros países.	Anexo I Sección 3	Anexo II Sección 3	Anexo Sección 3	Artículo 5(1)	---	
	D Fórmula o división específicas de la capacidad en rutas, hacia o desde terceros países.	---	---	---	---	---	
	E Principios que excluyen expresamente los controles unilaterales de la capacidad.	---	---	---	---	---	
	F Acuerdos entre líneas aéreas que afectan a la capacidad.	---	Artículo 8.6; Artículo 8.7	Anexo Secciones 2 y 3	---	---	
	G Requisito de notificación y aprobación de la capacidad, las frecuencias.	---	---	---	---	---	
	H Acuerdos de capacidad para servicios no regulares.	Anexo II	---	---	---	---	
	I Acuerdos de capacidad para servicios regulares exclusivamente de carga.	---	---	Anexo Sección 1	---	---	
	J Cambio de capacidad operacional.	---	Anexo I Sección 3	Anexo Sección 3	---	Artículo 2.4	
	K Transferencia de capacidad regular. Referencia cruzada al número de página de la Parte B en que figura el intercambio de rutas para este acuerdo.	---	Anexo I Secciones 2 y 3	Anexo Secciones 1, 2 y 3	---	---	

Secciones (documento 9511 de la OACI)	Elementos generales normalizados de la OACI - Parte A y descripción de acuerdos marco (documento 9511 de la OACI)[a]	Acuerdo normalizado post-1977 de los Estados Unidos[b]	Acuerdo modelo «cielos abiertos» de los Estados Unidos[c]	Acuerdo de Cielos Abiertos de Australia y Nueva Zelandia[d] (20 de noviembre de 2000) (vigencia prov.)	Mercado Aeronáutico Único de Australia y Nueva Zelandia[e]	Acuerdos pluri-laterales de los cinco países de la APEC (1º de mayo de 2001)[f]	Disposiciones comparables del AGCS
5) Concesión de derechos							
Derechos concedidos	A Se permiten el sobrevuelo y la escala técnica con fines que no sean de tráfico.	Artículo 2(1)a; Artículo 2(1)b	Artículo 2	Anexo Secciones 1, 2 y 3	---	Artículo 2.a; Artículo 2.b	XVI
	B Se conceden derechos de tráfico a los servicios regulares entre los territorios de las partes contratantes.	Artículo 2 Anexo I	Anexo I	Anexo Secciones 1, 2 y 3	Artículo 2	Artículo 2	
	C Se conceden específicamente derechos de tráfico no regular de pasajeros.	Artículo 2(1)c Anexo II	Anexo II	---	Artículo 7	Artículo 2	
	C1 Se conceden específicamente derechos de tráfico no regular de carga.	---	Anexo II	---	Artículo 7	Artículo 2(c)(ii)	
	D Se conceden específicamente derechos de tráfico a los servicios regulares exclusivamente de carga.	Artículo 2(1)c Anexo II	Anexo I	Anexo Sección 1	Artículo 2	Artículo 2(c)(ii)	
	D1 Se conceden específicamente derechos de tráfico a los servicios no regulares exclusivamente de carga.	---	Anexo II	---	Artículo 2	Artículo 1(c)(ii)	

51. Los acuerdos sobre servicios aéreos se iniciaron desde una perspectiva muy restrictiva, con importantes limitaciones de acceso a los mercados, y paulatinamente fueron abarcando disposiciones de índole más liberal en el marco bilateral. Entre éstas cabe citar una mayor libertad de los transportistas designados para escoger el punto de entrada y el país de destino, la libertad de escoger la capacidad operacional de la aeronave[34], y una mayor capacidad de utilizar puntos de destino posteriores y puntos más alejados.[35] No obstante, los derechos de tráfico de transporte aéreo en el marco de acuerdos bilaterales continúan siendo *el modus operandi* en la mayor parte del mundo.

52. El compendio de acuerdos bilaterales de transporte aéreo (documento 9511) se elaboró en respuesta a la Resolución de la Asamblea A24-11, que pidió al Consejo de la OACI que «prepare y mantenga un archivo para consulta acerca de las disposiciones principales de los acuerdos bilaterales existentes». Éste incluye notas explicativas detalladas sobre los principales elementos, así como una descripción de todas las disposiciones en un formato compuesto de dos partes; en la parte A se suministra información sobre: i) identificación y aplicabilidad; ii) cláusulas administrativas; iii) cláusula sobre tarifas; iv) cláusula sobre la capacidad; y v) concesión de derechos; en la parte B se incluyen disposiciones por las que se rigen los intercambios de ruta entre los signatarios.

53. La comparación de acuerdos en concreto está limitada por una falta de normalización de los términos contenidos en los acuerdos bilaterales. Asimismo, una terminología similar puede reflejar intenciones diferentes y adoptar diferentes significados, y las partes pueden incluir elementos específicos en una variedad de formas. A la vista de estos factores, y puesto que la finalidad es identificar solamente la existencia o ausencia en un acuerdo de elementos especificados, la codificación de los acuerdos se ha regido en términos generales por un enfoque de interpretación muy amplio (documento 9511 Sp-viii). Ello permite la comparación entre el Acuerdo normalizado post-1977 de los Estados Unidos (*US Tipical Post 1997 Agreement*), los Acuerdos modelo de cielos abiertos (*US Model Open Skies Agreement*), el Acuerdo plurilateral de los cinco Estados de la APEC recientemente firmado, el Acuerdo Australia-Nueva Zelandia (SAM) y el acuerdo de cielos abiertos Australia-Nueva Zelandia.

54. El Acuerdo bilateral normalizado post-1977 de los Estados Unidos se compone de 18 artículos y 2 anexos, de conformidad con la parte A y parte B de la estructura de la OACI. En los artículos 1 a 18 se especifican todos los elementos normalizados, y se incluyen definiciones, acceso a los mercados, tarifas y solución de controversias. El anexo I aborda la designación de rutas, la limitación geográfica y el cambio de la capacidad operacional. El anexo II trata de los servicios chárter. De los acuerdos enumerados en el cuadro A2, el Acuerdo normalizado post-1977 es el que tiene el carácter más restrictivo, en lo que respecta al acceso a los mercados y el aspecto reglamentario.

55. El Acuerdo modelo de cielos abiertos (Estados Unidos) conserva la mayoría de los elementos incluidos en el Acuerdo normalizado post-1977. No obstante, existen también cambios importantes: todos los artículos muestran alguna modificación, de forma o de fondo (en determinados artículos se ha añadido texto, o se lo ha suprimido o refundido; y se ha eliminado un artículo relativo a las disposiciones concernientes a acuerdos multilaterales). Ambos anexos han sido modificados sustancialmente, y se ha incluido un tercer anexo a fin de incluir «principios de no discriminación dentro de los sistemas de reserva informatizados, y en la competencia entre éstos» en los acuerdos de cielos abiertos. Las modificaciones más importantes corresponden a la esfera de acceso a los mercados: mayor libertad en lo que respecta a la fijación de precios, designación y rutas.

56. El Mercado Aeronáutico Único, y el nuevo acuerdo de cielos abiertos Australia-Nueva Zelandia contienen disposiciones liberales en prácticamente todas las esferas de acceso a los mercados, con excepción de las restricciones sobre propiedad extranjera para las líneas aéreas nacionales. Los nacionales de ambos países pueden establecer líneas aéreas en el otro país, y no existen restricciones de capacidad o de fijación de precios. Si se eliminasen las restricciones a la propiedad extranjera, podría considerarse que este acuerdo establece un auténtico mercado común de aviación.

57. El Acuerdo plurilateral de los cinco Estados de la APEC conserva muchos elementos de los acuerdos de cielos abiertos. En particular, los transportistas designados no tienen limitaciones de capacidad ni restricciones de ruta o de frecuencia, y mantienen su independencia con respecto a la fijación de precios. El formato real del texto se ajusta en gran medida a los acuerdos bilaterales tradicionales.

58. El Acuerdo sustituye a los acuerdos bilaterales que regían previamente las disposiciones de transporte

34 El cambio de capacidad operacional especifica, entre otras cosas, el tipo de equipo de la aeronave que puede utilizarse en rutas designadas.

35 OACI, documento wp/2;4;5;7 París, 1º de febrero de 2000.

aéreo de los signatarios actuales; en su anexo se ofrece a otros miembros de la APEC la oportunidad de participar en el futuro. No se prevé ninguna modificación ni flexibilización de la prohibición de derechos de cabotaje o de arrendamiento con tripulación.

59. El cambio más importante, que representa una desviación considerable del marco posterior a 1977, tiene relación con las condiciones para la propiedad extranjera y el control efectivo de un transportista designado. Los firmantes han omitido la fórmula normalizada de que las líneas aéreas deben ser de propiedad mayoritaria de los propios países y estar sujetas al control efectivo del Estado designante. Sin embargo, el artículo 3 (Designación y autorización) utiliza los términos «control efectivo», «constitución en sociedad comercial en» y «principal centro de actividad en» el Estado designante. No obstante, es importante señalar que las condiciones legislativas nacionales fundamentales, que estipulan los niveles de propiedad extranjera, no se han modificado y siguen siendo fijadas por cada Estado.

60. La liberalización del sector del transporte aéreo en la Unión Europea marca el primer caso significativo de Estados individuales que se apartan del marco de los acuerdos bilaterales. El cuadro 8 que figura *infra* destaca las medidas adoptadas gradualmente para conseguir una transición ordenada a un entorno de reglamentación cuasi interno. El período de transición prolongado tenía como objeto ofrecer a los transportistas suficiente tiempo para adaptar sus operaciones a un entorno cada vez más competitivo.

61. La primera serie de medidas de liberalización (1988) constaba de cuatro elementos: i) extensión de la aplicabilidad de los artículos 85 y 86 en la Zona Única Europea a la aviación civil en general; ii) exención general de legislación de la Unión Europea sobre competencia para los acuerdos de cooperación entre líneas aéreas, sistemas de reserva informatizados y servicios en tierra; iii) reglamentación liberalizada de las tarifas; y iv) normas sobre capacidad y acceso a los mercados. La segunda serie de medidas (1990) modificó las libertades de vuelo, acceso a rutas y puntos de entrada y salida dentro del mercado europeo. Se concedieron las tercera y cuarta libertades a todos

CUADRO A3
Liberalización en la Unión Europea: Establecimiento de una Zona común de aviación

Fecha desde -	1.1.88	1.11.90	1.1.93
Aprobación de tarifas	Aprobación automática de las tarifas reducidas		Libertad de fijación de precios para todas las tarifas normales de clase económica
	Doble aprobación de las tarifas normales de clase económica	Doble desaprobación aplicada a las tarifas normales de clase económica	Los Estados Miembros y/o la CE pueden intervenir en caso de tarifas normales de clase económica excesivas y dumping de las tarifas
Acceso al mercado	Designación múltiple en las rutas de país a país	Designación múltiple autorizada sobre las rutas de ciudad a ciudad de mayor volumen	Pleno acceso a todas las rutas entre todos los países de la UE
	Quinta libertad[a]	Quinta libertad[a]	Cabotaje (explotación de ruta nacional en otro país) completamente libre
			A partir de abril de 1997, se autoriza hasta el 50 por ciento de capacidad si el sector nacional está combinado con ruta al país de origen
		Obligación de prestar servicios públicos y ciertas medidas de protección para las rutas regionales nuevas	Nuevas obligaciones en materia de servicios públicos y ciertas normas de protección para nuevas rutas regionales
Concesión de licencias a los transportistas aéreos	No estipulado		Plena libertad para fundar una línea aérea si reúne: 1. las prescripciones de propiedad de la UE; 2. las prescripciones de solvencia financiera; se satisfacen las prescripciones de seguridad.

a Véase gráfico 1, Derechos sobre libertades del aire en los acuerdos sobre servicios aéreos.

Fuente: ALAE, 1993.

los aeropuertos dentro de Europa. Los derechos de quinta libertad se limitaron a la capacidad de 50 por ciento (hasta 30 en la primera serie de medidas).[36] La tercera y última serie de medidas completó el proceso de liberalización con la aplicación del cabotaje pleno, y la supresión de las restricciones a la propiedad extranjera. Sin embargo, el proceso de liberalización no se extiende a las relaciones fuera de la Unión Europea. Los Estados miembros han conservado sus atribuciones respecto de los acuerdos bilaterales con terceros países y el espacio aéreo. Sin embargo, la Comisión han iniciado un caso ante el Tribunal Europeo de Justicia contra ocho Estados miembros respecto a este tema. Las audiencias comenzaron en mayo de 2001 y se espera que se adopte una decisión para noviembre o diciembre del año en curso.

D. DESIGNACIÓN

1. Introducción

62. Un Estado designa a una línea aérea para que preste los servicios aéreos internacionales con sujeción a las condiciones de acuerdos bilaterales o plurilaterales. Tradicionalmente, se designaba a las líneas aéreas nacionales para realizar las rutas cubiertas por los acuerdos bilaterales. La práctica normalizada consistía entonces en especificar las rutas, la frecuencia y el tipo de avión que los transportistas estaban autorizados a explotar. La designación está incluida en los artículos sobre administración (véase el cuadro 9) y figura siempre en los acuerdos bilaterales o plurilaterales.

2. La designación como parte de los derechos de explotación

63. El derecho de explotación es un derecho de acceso a los mercados que se expresa como una especificación concreta convenida relativa al número de transportistas que pueden designarse, al modo de explotación de aeronaves o a los tipos de aeronaves o partes de las mismas o a los transportes de reemplazo que pueden utilizarse respecto a rutas convenidas. En la práctica, los derechos de explotación pueden figurar en los acuerdos de transporte aéreo, en el anexo sobre rutas, en varios artículos o en entendimientos adicionales; además, pueden a veces incluirse implícitamente.

64. Uno de los derechos de explotación más fundamentales es el de designación de transportistas. La designación es la notificación formal por un Estado a otro, generalmente por nota diplomática, acerca del nombre del transportista aéreo seleccionado por el Estado designante para usar algunos o todos los derechos de acceso a los mercados recibidos por dicho Estado en virtud de un acuerdo de transporte aéreo concertado con el otro Estado. Según los términos del acuerdo pertinente, una designación puede hacerse para uso de uno o todos los derechos de acceso a los mercados otorgados, respecto a una ruta en particular o una parte de la misma.

65. Una designación única[37] es el derecho de designar únicamente a un transportista. Una doble designación es el derecho de designar a un máximo de dos transportistas. La designación múltiple controlada es el derecho de designar un número determinado por ruta, por punto de entrada y de salida o por sector de ruta. La designación múltiple ilimitada es el derecho de designar cualquier número de transportistas. En todos los casos existe el derecho de efectuar reemplazos.

66. Por regla general, en los acuerdos bilaterales suele figurar el derecho explícito de un Estado de rechazar la designación hecha por el otro solamente en el caso de que el transportista designado no satisfaga el requisito de que la propiedad mayoritaria y el control efectivo de la línea aérea estén en manos de nacionales del Estado designante. De otra manera, se considera que la selección de transportistas es un derecho soberano del Estado designante. En los acuerdos bilaterales suele incluirse el derecho del primer Estado de negar, revocar, suspender o imponer condiciones, por motivos concretos, a las autorizaciones de explotación para la línea aérea designada. Estos motivos suelen limitarse al hecho de que no se satisface el requisito de que la propiedad mayoritaria y el control efectivo de la línea aérea estén en manos del Estado designante o de sus nacionales, o por no cumplirse las leyes y reglamentos nacionales del Estado que niega, revoca, suspende o impone condiciones en relación con la explotación de tales servicios.

67. Estas disposiciones son importantes en el contexto de las fusiones transnacionales. Por ejemplo, la propuesta de fusión de KLM-British Airways en 2000 había supuesto que KLM quedara bajo el control de British, ya que la capitalización de BA era aproximadamente cuatro veces superior a la de KLM. El Departamento de Transporte de los Estados Unidos indicó que si esa fusión se llevaba a cabo, denegaría a KLM las rutas entre los Países Bajos y los Estados Unidos, debido a que KLM ya no estaría bajo el control de los Países Bajos y por ende, se infringiría el Acuerdo entre los Estados Unidos y los Países Bajos de 1992.

36 Véase el gráfico 1, Derechos sobre libertades del aire en los acuerdos sobre servicios aéreos.

37 Con arreglo a la designación única, una línea aérea de cada Estado está autorizada a explotar una ruta específica.

3. Evolución de la reglamentación

68. Históricamente, el tema del acceso al mercado en el transporte aéreo estuvo sujeto a consideraciones mercantilistas similares, como prácticamente todos los ámbitos del comercio. Además, obviamente, intervinieron importantes consideraciones de política relacionadas con la seguridad nacional, etc. Sin embargo, desde el comienzo hubo también intentos para establecer un marco multilateral. El proyecto de «Acuerdo Multilateral sobre Derechos Comerciales del Transporte Aéreo Civil Internacional»[38] contenía (en el artículo 9) una cláusula de designación/denegación-revocación relativamente abierta: «Todo Estado contratante se reserva el derecho de negar o revocar los derechos concedidos por este acuerdo, si una parte importante de la propiedad y del control real de la línea aérea en cuestión, no pertenece a nacionales o al gobierno del Estado o Estados contratantes donde la línea aérea se halle radicada.»

69. El fracaso de los intentos internacionales y la aparición de acuerdos bilaterales que rigen el acceso a los mercados dio como resultado una cláusula normalizada sobre designación. Ésta se basa en la propiedad mayoritaria y el control efectivo por parte de los nacionales de un Estado únicamente.[39] Tales cláusulas en general resultan más restrictivas con la práctica de la designación única. Este tipo de disposición facilita a los Estados la aplicación de una política de «equilibrio de los beneficios» de las líneas aéreas y evita que los transportistas estatales que no son parte obtengan indirectamente beneficios sin reciprocidad.

70. En gran parte del mundo los acuerdos bilaterales tienden a ser relativamente restrictivos. Sin embargo, se ha logrado cierto grado de liberalización en el acceso al mercado. La flexibilización de las restricciones sobre designación comenzó antes de la política de cielos abiertos y la concertación de acuerdos regionales, pero claramente ha sido promovida por estas dos tendencias.

71. Con todo, han subsistido «excepciones de larga data» (en las que se especifican números diferentes del transportista por ruta), tales como los acuerdos entre los Estados Unidos y el Canadá, los Estados Unidos y México, y los Estados Unidos y el Reino Unido. Por ejemplo, en el último caso, subsiste la limitación a cuatro transportistas designados (BA, Virgin, American, United) para que presten servicio en el aeropuerto de Heathrow, pese a casi 10 años de negociaciones entre el Reino Unido y los Estados Unidos. Otra excepción es el acuerdo checo-suizo de 1996, que permite que cada parte designe uno o varios transportistas, y que exige que no se designe a más de un transportista «en cada ruta individual».[40]

72. En los acuerdos de cielos abiertos (primordialmente con los Estados Unidos) se ha levantado la limitación al número de transportistas designados, así como la ruta que cada transportista está autorizado a explotar. En virtud de estos acuerdos, un transportista designado puede explotar sin restricciones cualquier par de ciudades que escoja. Además de esta flexibilidad de acceso al mercado, los transportistas también están autorizados a transportar desde puntos más alejados y puntos posteriores. También pueden autorizarse los vuelos sin transporte de tráfico internacional y nacional en determinados segmentos; cada uno de esos segmentos se denomina «sectores sin derecho de tráfico». Sin embargo, los acuerdos con los Estados Unidos no estipulan la posibilidad de embarcar o desembarcar tráfico dentro de los Estados Unidos (cabotaje).

73. En los acuerdos de cielos abiertos entre Nueva Zelandia y Australia y los Acuerdos SAM se han levantado las restricciones al cabotaje. Los transportistas pueden explotar puntos más alejados, puntos posteriores y puntos dentro del territorio de la otra Parte. Se ha suprimido la designación en su sentido tradicional, ya que los transportistas siguen perteneciendo a nacionales de los dos signatarios y están sujetos a su control efectivo.

74. Los criterios de propiedad mayoritaria y control efectivo han subsistido como importante característica de los acuerdos bilaterales. No obstante, han surgido otros criterios tales como el «principal centro de actividad» o la «comunidad de intereses» en los planos bilateral, plurilateral y multilateral.

75. En primer lugar, en relación con el plano bilateral, el cuadro 7 *infra* da una idea de la utilización de diversos criterios de designación en los acuerdos bilaterales notificados a la OACI durante el período 1993-1999.[41]

38 Véase sección B.2(a) *supra*.

39 Ha sobrevivido una cláusula de propiedad «multilateral» en el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (IASTA) por la que se conceden derechos de sobrevuelo para los servicios aéreos regulares a la «empresa de transporte aéreo» que sea de propiedad mayoritaria y esté sujeta al el control efectivo de un nacional de un Estado contratante del IASTA. Véase una descripción del IASTA en los párrafos 7 a 10 *supra* y el cuadro 1.

40 Earl Scott, «Freer Skies», Airline Business, julio de 2000.

41 La información contenida en este cuadro se debe interpretar con prudencia. Se aplican en este caso las mismas reservas mencionadas en el contexto del cuadro 4.

CUADRO 7
Criterios de designación en los acuerdos bilaterales
(1993-1999)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total 1993-99
Ninguna disposición	1 (1,5%)	1 (2,3%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (7,2%)	0	3 (1,3%)
Principal centro de actividad	4 (5,9%)	2 (4,5%)	4 (12,5%)	5 (13,9%)	9 (30%)	2 (14,3%)	0	26 (11,6%)
Comunidad de intereses	2 (2,9%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (2,8%)	0 (0%)	0 (0%)	0	3 (1,3%)
Propiedad mayoritaria y control efectivo	61 (89,8%)	41 (93,2%)	28 (87,5%)	30 (83,3%)	21 (70%)	11 (78,6%)	1 (100%)	193 (85,7%)
Total	**68**	**44**	**32**	**36**	**30**	**14**	**1**	**225**

Fuente: Base de datos de acuerdos bilaterales de la OACI. Recopilado por la Secretaría de la OMC.

76. Se desprende que la propiedad mayoritaria y el control efectivo han seguido siendo criterios importantes en los acuerdos bilaterales.

77. El criterio del principal centro de actividad ha cobrado importancia con el tiempo. Un examen detenido de los acuerdos indica que entre las 52 partes[42] que participan en 26 acuerdos y que han escogido el criterio del principal centro de actividad, 30 eran de Asia (en su mayoría, del Lejano Oriente), 13 de Europa Septentrional y los 9 restantes de otras regiones. Todos los Miembros de la OMC/OACI que figuran en la lista, con excepción de Hong Kong, China y Macao, China, han firmado acuerdos bilaterales que contienen los criterios tradicionales de propiedad y control más que el principal centro de actividad. Ello muestra que la utilización de los criterios de designación/revocación es variable (el mismo país puede tener dos criterios diferentes en dos acuerdos diferentes) y puede hacerse de forma casuística según las circunstancias.

78. Por último, el criterio de la comunidad de intereses abarca los casos en que los transportistas son de propiedad mayoritaria y están sujetos al control efectivo de nacionales de uno o varios Estados, que no son necesariamente partes en el acuerdo de que se trata, pero que son miembros de un grupo predefinido (por ejemplo, los Estados miembros de la UE). El uso de este criterio es marginal y desparejo desde el punto de vista geográfico, (Sudáfrica/Senegal, Trinidad/Suriname y Brunei/Alemania); puede cobrar importancia con la expansión de la integración regional. Aparece primordialmente en los acuerdos firmados en favor de líneas aéreas multinacionales tales como SAS, Air Afrique, Gulf Air y más recientemente BWIA en las islas del Caribe y Alliance Air en África Oriental.

79. Se dispone de escasa información sobre las políticas de cada Estado en relación con la designación/revocación. Hasta la fecha, la fuente de información más completa procede de una encuesta efectuada recientemente (septiembre de 2000) por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) entre sus miembros.[43] Las preguntas formuladas eran:

> *«- ¿Cuáles son las leyes, políticas y prácticas de su país (y las exigencias resultantes) en relación con la propiedad y el control de líneas aéreas extranjeras que funcionan en su país?*
>
> *- ¿Ha concertado su país acuerdos bilaterales de transporte aéreo que contengan una cláusula de propiedad y control en los artículos sobre "designación" y (revocación de) "autorización", que en los hechos se aparte de la cláusula normalizada que se emplea habitualmente?*
>
> *- Su Gobierno, ¿ha admitido o admite alguna excepción en la práctica a la exigencia de propiedad y control indicada que se impone a las empresas extranjeras?»*

42 El doble recuento es posible, por ejemplo, Letonia se cuenta tres veces ya que participa en tres acuerdos.

43 Peter van Fenema, «Ownership and Control: Report of the Think Tank, World Aviation Regulatory Monitor 2000», IATA, Government and Industry Affairs Department, septiembre de 2000.

CUADRO 8

Disposiciones sobre propiedad y control de líneas aéreas extranjeras que funcionan en el país que informa

Estados o grupos de Estados	Disposiciones
Brasil	No hay restricciones respecto de la propiedad de líneas aéreas extranjeras que funcionan dentro del Brasil.
Canadá	Como norma general, los transportistas extranjeros que funcionan dentro del Canadá deben estar sujetos al control de nacionales del país en el que se origina el servicio, si bien hay algunas excepciones, como los Estados del Caribe
Chile	Los acuerdos bilaterales firmados por Chile siguen conteniendo la «tradicional» cláusula de propiedad mayoritaria y control efectivo.
Estados Unidos	En lo que respecta a la propiedad y control de las líneas aéreas extranjeras que funcionan dentro de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte (DOT) ha sido flexible, particularmente cuando hay un acuerdo de «cielos abiertos» con el país extranjero de que se trata. Por ejemplo, no se ha objetado el control de SABENA por el Grupo SAir por encima del 49 por ciento. En un memorando suscrito en 1991 entre los Estados Unidos y el Reino Unido se indicó que la propiedad por parte del Reino Unido de menos del 50 por ciento de una línea aérea comercial y que tenga su principal centro de actividad en la Comunidad Europea no constituiría de por sí un obstáculo al derecho de esa empresa de prestar servicios aéreos en virtud del acuerdo bilateral con los Estados Unidos.[a]
India	Todos los acuerdos sobre servicios aéreos firmados por la India estipulan que las líneas aéreas extranjeras deben ser de propiedad mayoritaria y estar sujetas al control efectivo del gobierno del país designante o de nacionales del mismo. Hay dos excepciones, y una de ellas es Hong Kong. Algunos acuerdos bilaterales incluyen la condición de que la propiedad y el control de los activos de la línea aérea extranjera deben estar en manos del Estado designante, para impedir una utilización «indirecta» de los derechos dimanantes del acuerdo bilateral por transportistas de un tercer país a través de acuerdos de arrendamiento.
Israel	Las líneas aéreas extranjeras que prestan servicios en Israel deben ser de propiedad mayoritaria y estar sujetas al control efectivo del país designante, que debe ser también miembro de la OACI, o de nacionales del mismo.
Japón	En lo que respecta a las líneas aéreas extranjeras que funcionan dentro del Japón, la Ley del Aire sólo indica «de conformidad con los acuerdos internacionales», pero al parecer podría autorizarse hasta el 50 por ciento de la propiedad/control por parte de un tercero. Los acuerdos bilaterales utilizan los artículos normalizados y el Gobierno hasta la fecha no ha hecho excepciones significativas. Ha examinado el caso de SABENA (en que el grupo SAir tiene una participación mayoritaria) y decidió no adoptar medidas.
Malasia	Las líneas aéreas extranjeras en general deben ser de propiedad mayoritaria y estar sujetas al control efectivo del país designante. Se han admitido excepciones para Hong Kong, la República Administrativa Especial de Macao y, en el caso de SAS, para Dinamarca, Noruega y Suecia. Éstas son admisibles, ya que un acuerdo bilateral es un tratado internacional y puede primar sobre la legislación nacional.
Mauricio	Para las líneas aéreas extranjeras que prestan servicio en Mauricio, el Gobierno normalmente insiste en que la propiedad y control estén en el otro país contratante. Se admite una excepción para Cathay Pacific de la Región Administrativa Especial de Hong Kong.
Singapur	No existen normas relativas a la propiedad y el control de líneas aéreas extranjeras designadas, y los criterios están establecidos en cada uno de los acuerdos de servicios aéreos. Los acuerdos con la Región Administrativa Especial de Hong Kong y la Región Administrativa Especial de Macao utilizan el «principal centro de actividad» como único criterio, y con Nueva Zelandia se utiliza el «principal centro de actividad y control efectivo». Los acuerdos de servicios aéreos con Laos y Myanmar autorizan la propiedad y control extranjeros de sus líneas aéreas.

a IATA describe el enfoque de los Estados Unidos en relación con la propiedad de un tercero, del siguiente modo: «el hecho de invocar o no la cláusula de nacionalidad respecto de un transportista extranjero es una cuestión facultativa y de celeridad, determinada por motivos políticos y aeropolíticos e intereses nacionales. A medida que se establece un número creciente de acuerdos de «cielos abiertos», el enfoque de *quid pro quo* obviamente acabará por desaparecer». No hay una descripción equivalente para la UE, ya que la designación sigue siendo de competencia nacional.

Fuente: Cuestionario de la IATA, reproducido con autorización de la IATA.

80. Aunque la muestra de la IATA incluía a más de 30 Estados o grupos de Estados, sólo se obtuvieron respuestas de 10 Estados (cuadro 8 *supra*).

81. Conviene observar que en la preparación de su Conferencia sobre Transporte Aéreo, prevista del 24 al 29 de marzo de 2003, la OACI ha emitido recientemente (junio de 2001) un cuestionario más detallado[44] que debería ser respondido por sus 183 miembros para fines de agosto de 2001. Se espera que las respuestas mejoren considerablemente el nivel y detalle de la información disponible para los miembros de la OACI.

82. Durante el período que se examina, se ha estudiado asimismo la utilización de criterios distintos de la «propiedad mayoritaria y control efectivo» en los planos plurilateral y multilateral. En 1997, tras un minucioso examen de los riesgos de la seguridad (por ejemplo, proliferación de los pabellones de conveniencia) y otros problemas[45], el Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo de la OACI (ATRP) recomendó en ATRP/9-4 la ampliación de los criterios de propiedad y control utilizados en los acuerdos bilaterales. El texto completo de la recomendación de este Grupo de Expertos es el siguiente:

> «*El Grupo de Expertos recomienda:*
>
> *que los Estados que deseen aceptar los criterios ampliados para la utilización por los transportistas aéreos del acceso a los mercados en sus acuerdos de servicios aéreos bilaterales y multilaterales convengan en autorizar el acceso a los mercados para un transportista aéreo designado que:*
>
> *a) tenga su oficina principal y domicilio permanente en el territorio del Estado designante, y*
>
> *b) tenga y mantenga un sólido vínculo con el Estado designante.*
>
> *A fin de evaluar la existencia de un vínculo sólido, los Estados deberían considerar elementos como el establecimiento del transportista aéreo designado en el Estado designante, el desarrollo de una proporción importante de sus operaciones e inversiones de capital en instalaciones en este Estado, el pago de impuestos sobre ingresos y la matrícula de sus aeronaves en el mismo, además del empleo de un número significativo de ciudadanos nacionales en cargos de gestión, técnicos y operacionales.*
>
> *Cuando un Estado estime que se requieren condiciones o excepciones respecto de la aplicación del criterio de oficina principal o domicilio permanente basándose en razones de seguridad nacional, estratégicas, económicas o comerciales, el asunto debe supeditarse a negociaciones o consultas bilaterales o multilaterales, según corresponda.*»

83. En un esfuerzo similar, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) creó en 1998 el Grupo Especial sobre Propiedad y Control (OWNCO) que elaboró un artículo modelo para los acuerdos bilaterales de los miembros. Este texto, que fue aprobado en 1999 por la CEAC[46], es el siguiente:

> «*Proyecto de artículo modelo sobre un vínculo sólido entre las líneas aéreas y el Estado designante en un acuerdo bilateral de servicios aéreos:*
>
> *Cada parte contratante puede negarse a conceder una autorización de explotación, [puede revocar o suspender esa autorización] y puede imponer las condiciones que estime necesarias para el funcionamiento de una línea aérea designada, en cualquier caso en que dicha parte contratante no esté convencida de que la línea aérea:*
>
> *i) está constituida como sociedad comercial y tiene su principal centro de actividad en el territorio de la otra parte contratante, y*
>
> *ii) tiene un certificado de explotador de servicios aéreos en vigor emitido por la autoridad aeronáutica de la otra parte contratante.*»

44 Anexo a la carta de Estado SC 5/2-01/50, de junio de 2001, disponible en la Secretaría de la OMC.

45 Véase documento ATRP/WP/5 de la OACI, 14 de noviembre de 1996, página 2.

46 Los sindicados de trabajadores de líneas aéreas, representados por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (FITT) han sido asociados a las iniciativas del ATRP de la OACI y el OWNCO de la CEAC. En ambos casos se opusieron a las conclusiones finales, alegando que las precauciones adoptadas no serían suficientes para evitar la aparición de pabellones de conveniencia en el transporte aéreo. (ITF News Nº 5/99 e ITF Civil Aviation Review, 1999, página 15.)

84. Algunos acuerdos regionales también contienen disposiciones liberales sobre designación (por ejemplo, control «por uno o más miembros o sus nacionales») tal como se indica en el cuadro 9 *infra*.

85. En su tercera serie de medidas (Reglamento (CEE) Nº 2407/92 del Consejo[47] sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas), el Mercado de Aviación Único de la UE va aún más lejos, al sustituir «propiedad y control de la comunidad» por «propiedad y control nacional».

86. Estas cláusulas regionales sobre designación son, obviamente, sólo válidas para los viajes internacionales dentro de la agrupación regional. Para los viajes fuera de la agrupación se aplican las cláusulas de designación contenidas en los acuerdos bilaterales pertinentes. Estos acuerdos pueden, a su vez, contener una «cláusula de comunidad de intereses», si bien es relativamente raro. Esta situación puede cambiar según las conclusiones de los casos sometidos al Tribunal Europeo de Justicia entre la Comisión y los ocho Estados miembros de la Comunidad acerca de la competencia de la Comunidad en materia de política externa de transporte aéreo.

87. El nuevo Acuerdo plurilateral entre los cinco miembros de la APEC también ha liberalizado considerablemente el artículo sobre designación, y la especificación de las restricciones a la propiedad extranjera y el control efectivo. Los firmantes han omitido la expresión normalizada de que las líneas aéreas deben ser de propiedad mayoritaria de los propios países y estar sujetas al control efectivo del Estado designante. En cambio, el artículo 3 (Designación y autorización) utiliza los términos «control efectivo», «constitución en sociedad comercial en» y «principal centro de actividad en» el Estado designante. No obstante, las condiciones legislativas nacionales fundamentales, que estipulan los niveles de propiedad extranjera, no se han modificado y continúan siendo fijados por cada Estado. Sin embargo, cada uno de los Estados todavía pueden establecer y/o mantener niveles de propiedad y control de conformidad con las leyes nacionales. Por ejemplo, los Estados Unidos han impuesto a los transportistas de sus cuatro asociados un requisito de presentación de informes sobre la participación en el capital, para detectar el aumento de la propiedad de los Estados Unidos en las empresas de transportistas extranjeros designados. De esta manera se vela por que no haya posibilidad de «pabellones de conveniencia» o de elusión de las normas de seguridad y laborales de los Estados Unidos.[48] Las disposiciones pertinentes sólo obligan a los signatarios del acuerdo y no afectan a los acuerdos bilaterales en vigor con Estados no signatarios.

88. El proyecto de un Acuerdo Común Transatlántico sobre la Aviación (TCAA), tal como lo vislumbra la ALAE, contendría asimismo disposiciones liberales sobre designación. Por ejemplo, en una comunicación de la ALAE de septiembre de 1999 («Towards a Transatlantic Common Aviation Agreement») se propone que se «autorice a las líneas aéreas a entrar en el mercado y realizar su transporte aéreo dentro del TCAA, siempre que sean de propiedad mayoritaria o que estén sujetas al control de nacionales de las partes o de sus respectivos gobiernos».

E. TARIFAS

89. Se ha producido una importante evolución en las cláusulas sobre tarifas, en virtud de la cual se ha pasado de cláusulas sumamente detalladas a una libertad casi completa de los transportistas para fijar

47 Reglamento Nº 2407/92 del Consejo, de 23 de Julio de 1992, en el Diario Oficial L240, 24 de agosto de 1992.

48 En enero de 2001, según sus propios términos, el Departamento de Transporte emitió una 'Show Cause Order' por la que se modificaban las licencias estadounidenses de transportistas de los países participantes, y se les exigía que comunicaran al Departamento todo aumento en la participación social de los accionistas estadounidenses en los beneficios, en un porcentaje igual o superior al 20 por ciento, dentro de los 30 días de ese cambio. (Orden del Departamento 2001-1-13, emitida el 16 de enero de 2001.)

CUADRO 9

Acuerdos regionales que contienen disposiciones relativas a «comunidad de intereses»

Comunidad del Caribe (CARICOM) - 1996 (14 Estados)	COMESA - 1999 (21 Estados)	CAAC - 1999 (16 Estados)
La compañía aérea debe ser de propiedad y estar bajo el control de uno o más Estados Miembros o nacionales de ese país.	La compañía aérea debe ser de propiedad mayoritaria y estar bajo el control efectivo de uno o más miembros del COMESA o nacionales del mismo.	La compañía aérea debe ser de propiedad mayoritaria y estar bajo el control efectivo de uno o más Estados árabes o nacionales de los mismos, y su principal centro de actividad y registro deben encontrase en un Estado árabe.

Fuente: OACI.

sus propios precios. Esto se destaca en el cuadro A2. La principal intención es evitar las prácticas contrarias a la competencia; además, las autoridades encargadas de la competencia ejercen una mayor supervisión de las políticas sobre tarifas.

90. En esta sección se examinan los cambios en los artículos sobre tarifas que figuran en los acuerdos de cielos abiertos y acuerdos plurilaterales, así como la función actual de las conferencias sobre tarifas de la IATA.[49]

1. Definición de tarifas

91. En términos generales, una tarifa es el precio que se cobra por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo) y las condiciones que rigen su disponibilidad y uso; y en algunos Estados el término también se refiere al documento que contiene los precios y las condiciones que un transportista o su agente presentan (en forma electrónica o impresa) a las autoridades de reglamentación competentes. Una tarifa internacional es para el transporte entre dos o más Estados (y puede abarcar un tramo en territorio nacional de un vuelo internacional); una tarifa para vuelos interiores se aplica al transporte entre dos o más puntos de un mismo Estado. La expresión «tarifa de pasajeros» suele designar el transporte de personas, y la «tarifa de carga» es la que corresponde al transporte de mercancías. Sin embargo, las definiciones varían entre los Estados, como reflejo del enfoque de reglamentación de las autoridades. Los Gobiernos que tienen un programa de reglamentación ambicioso tienen tendencia a utilizar definiciones amplias de las tarifas, mientras que otros tienden a emplear definiciones más restrictivas.

92. Una tarifa incluye las comisiones, o sea, los honorarios pagados por una línea aérea a intermediarios como los agentes de viajes y los expedidores y consolidadores de carga. Éstas normalmente no están contempladas en los acuerdos internacionales y no suelen especificarse por separado en las tarifas que se comunican a las autoridades gubernamentales. Reflejan también las ventajas importantes que se ofrecen a los usuarios y pueden alterar el precio efectivo pagado por el comprador del servicio de transporte, por lo cual, con arreglo a las legislaciones de algunos países, deben notificarse como tarifas.

93. Una condición o norma relativa a las tarifas constituye una parte integrante de la tarifa y rige la aplicación de la misma. En lo que atañe a las tarifas de pasajeros, estas condiciones incluyen elementos como el número o el peso del equipaje acompañado que puede transportarse sin pago de derechos adicionales (y los derechos por equipaje en exceso de lo permitido), la posibilidad de cambiar el itinerario o disfrutar de ventajas semejantes; la exigibilidad del pago con determinada antelación respecto al viaje; la exigencia de una estancia mínima en el punto de destino, la limitación del itinerario y/o la combinación de la tarifa con otras. En general, las líneas aéreas incluyen estas limitaciones como medio de minimizar los efectos de los ingresos debido a las tarifas menos costosas.

2. Establecimiento de las tarifas

94. Cuando se habla de tarifas, en general se hace referencia a propuestas de tarifas, en virtud de las cuales los transportistas aéreos establecen determinados precios y condiciones, ya sea de forma individual o colectiva. En ambos casos, las tarifas se someten a la aprobación de los gobiernos de que se trata. Existen tres formas principales de reglamentación bilateral de las tarifas: la doble aprobación, el país de origen, y la doble desaprobación. En la mayoría de los casos, en virtud de los tres regímenes, las líneas aéreas que explotan una ruta específica someten a la aprobación de las respectivas autoridades de los dos Estados las tarifas para el par de ciudades de que se trata. Cuando los dos gobiernos deben aprobar la tarifa antes que pueda entrar en vigor, se conoce como una tarifa convenida o de doble aprobación. En el caso de un régimen de país de origen, cada parte controla las tarifas de pasajero y de carga para el tráfico que se origina en su territorio (efectuado por las líneas aéreas de cualquiera de las partes). El acuerdo más liberal es la doble desaprobación, en virtud del cual una tarifa entra en vigor automáticamente a menos que ambas partes la desaprueben en un período breve especificado. Este último procedimiento existe en todos los acuerdos de cielos abiertos y otros acuerdos liberales.

95. Existe también un diferente proceso de establecimiento de tarifas, utilizado a través de las diversas conferencias de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo para coordinar las tarifas de pasajeros y de carga con un criterio casuístico de mercado. Las tarifas establecidas mediante el procedimiento de la IATA se comunican luego a las autoridades aeronáuticas nacionales competentes en virtud de requisitos de los acuerdos bilaterales aplicables (véase en el gráfico 2 *infra* una ilustración de la estructura de celebración de las Conferencia).

49 Véanse los documentos S/C/W59, párrafos 86 a 91 y S/C/W/129, párrafo 19 c), disponibles en la Secretaría de la OMC.

3. Tipos y características de las tarifas

96. A diferencia de otros modos de transporte internacional (ferroviario o marítimo), el transporte aéreo internacional ha dado lugar a una gran variedad de tarifas. Como se acaba de indicar, esto refleja las intenciones de los Estados en materia de reglamentación de las tarifas. Por ejemplo, al ofrecer más asientos a tarifas reducidas para rutas, vuelos o períodos en los que la demanda es más reducida y, al contrario, menos asientos cuando la demanda es fuerte, las líneas aéreas tratan de obtener que el mayor número posible de pasajeros viaje según las tarifas normales de clase económica o de categoría superior, estimulando al mismo tiempo los viajes discrecionales.

97. Algunos Estados han comenzado a reducir considerablemente la exigencia de notificación de tarifas. Los Estados Unidos, por ejemplo, abolieron los requisitos de notificación de todas las tarifas chárter y tarifas regulares nacionales con motivo de la desreglamentación interna a principios del decenio de 1980. Desde entonces ese país ha suprimido unilateralmente la exigencia de notificación de las tarifas internacionales regulares de carga y ha atenuado considerablemente el número y tipos de tarifas internacionales de pasajeros que deben notificarse.

(a) Tipos principales de tarifas

98. La tarifa normal de clase económica es la tarifa más baja que brinda al pasajero la máxima flexibilidad en lo que atañe a la combinación de tarifas, reembolso, cambios de itinerario y de rutas. La tarifa de primera clase y la tarifa de clase negocios o intermedia, cuestan más que la tarifa plenamente flexible o normal de clase económica, mientras que la tarifa especial, reducida o con restricciones cuesta menos que la tarifa plenamente flexible o normal de clase económica y tiene un uso más restringido.

(b) Tarifas de carga

99. Las tarifas de carga tienen menos categorías que las tarifas de pasajeros. Incluyen, entre otras cosas, la tarifa especial para determinados artículos, la tarifa intermodal, la tarifa de carga general y la tarifa de contenedores (la tarifa reducida ULD[50] y la tarifa para carga de todo tipo). La tarifa de categoría es la que se determina aplicando una reducción o sobrecargo a la tarifa de carga general para determinadas mercancías (por ejemplo, un descuento para periódicos o un recargo para artículos que exigen un cuidado especial durante el transporte como ganado, o algunos productos peligrosos).

(c) Tarifas chárter

100. Una tarifa chárter corresponde a la tarifa para el fletamento o arrendamiento total o parcial de la capacidad de una aeronave. En cambio, una tarifa chárter individual corresponde al precio que se exige a cada pasajero en un vuelo chárter. Las tarifas chárter tienen algunas características comparables a las de los servicios regulares, pero suelen ser inferiores y más restrictivas. Las distinciones de las tarifas se basan en las ventajas y relaciones inherentes al tipo de servicio adquirido. Por ejemplo, la tarifa no restrictiva incluye ciertas facilidades para el pasajero por un solo precio.[51]

(d) La coordinación de tarifas de la IATA

101. Cuando se examinan las tarifas y los artículos sobre tarifas en los acuerdos bilaterales, es importante comprender la función de la IATA. Se trata del organismo no gubernamental mundial que representa a las líneas aéreas regulares, creado en 1945 para «fomentar el transporte aéreo seguro, regular y económico, ofrecer los medios para establecer la colaboración entre las empresas de transporte aéreo y cooperar con la OACI, con otros organismos internacionales y con las asociaciones regionales de líneas aéreas».[52] Puede ingresar en la IATA cualquier compañía a la que un gobierno que reúna las condiciones exigidas para ser miembro de la OACI haya autorizado a explotar un servicio aéreo regular.

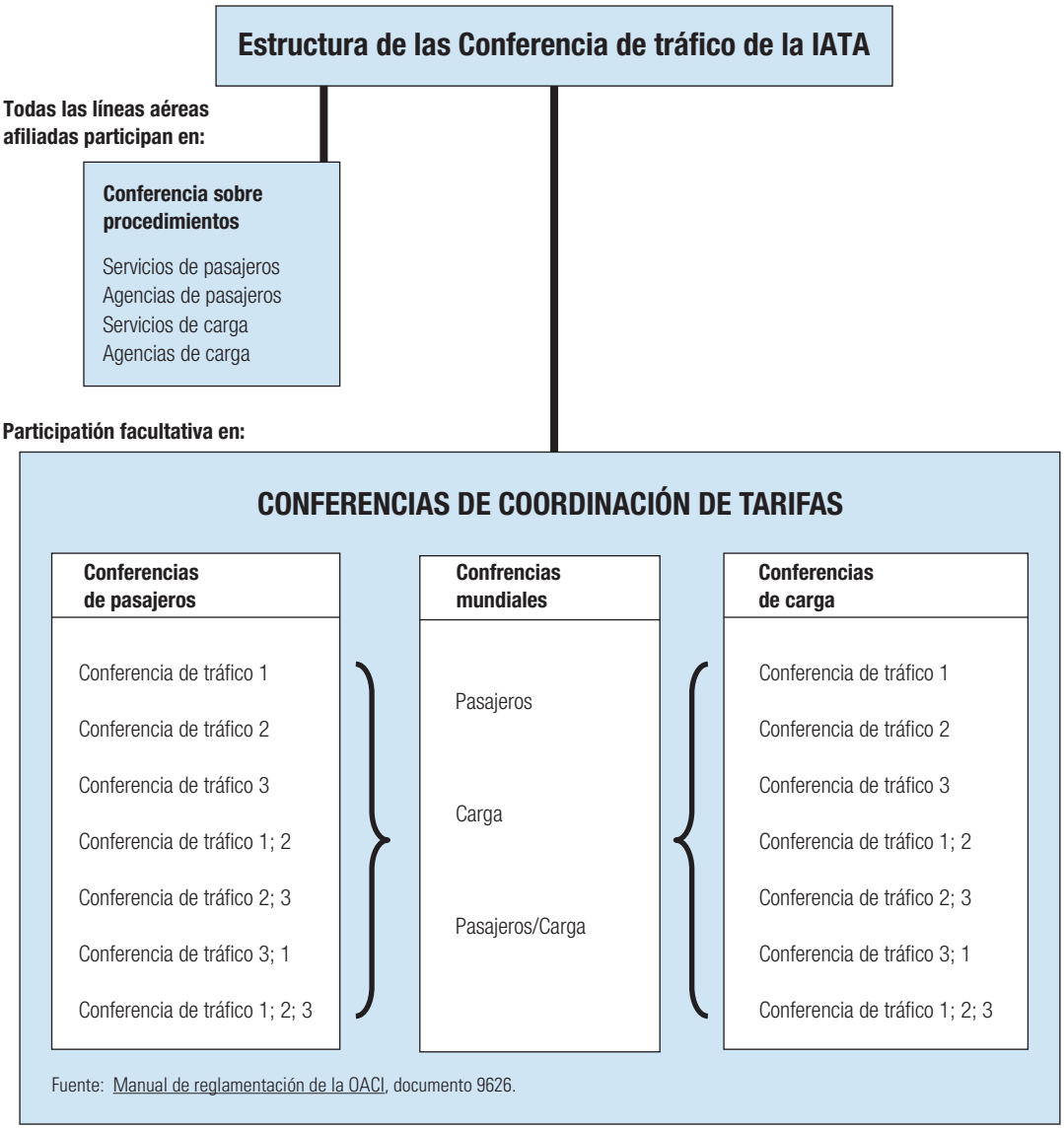
102. El gráfico 2 que figura *infra* se ha extraído del documento 9626 y destaca los aspectos de coordinación de las estructuras de tarifas internacionales. Todas las regiones geográficas están representadas a través de tres principales regiones geográficas (véase *infra* una lista detallada), y dentro y entre esas regiones primarias se establecen subregiones. Las conferencias deben celebrarse por lo menos cada dos años, si bien en la práctica se celebran todos los años.

50 Un «dispositivo de carga unitarizada» es un contenedor concebido especialmente para tener cabida en uno o más tipos de aeronaves.

51 Véase el documento 9626, página 4.1-3.

52 Véase el documento 9626.

GRÁFICO 2
Estructura de las Conferencias de la IATA



Fuente: Manual de reglamentación de la OACI, documento 9626.

103. Las conferencias de coordinación de tarifas de la IATA están divididas en tres regiones geográficas principales y subregiones. Las subregiones se sitúan dentro y entre las tres regiones principales. La Región 1 abarca la totalidad del continente americano (América del Norte y del Sur) e islas adyacentes al mismo: Groenlandia, Bermudas, Indias Occidentales e islas del mar Caribe y el archipiélago de Hawai (comprendidas las islas Midway y Palmyra). La Región 2 abarca toda Europa (comprendida la parte de la Federación de Rusia situada en Europa) e islas adyacentes (como Islandia y las Azores), toda África e islas adyacentes al continente africano (incluida la isla de la Ascensión) y la parte de Asia situada al oeste de la República Islámica del Irán, incluida ésta. La Región 3 abarca toda Asia e islas adyacentes, salvo la parte comprendida en la Región 2, Indias orientales, Australia, Nueva Zelandia e islas adyacentes y las islas del océano Pacífico, que no estén comprendidas en la Región 1.[53]

104. Las tarifas correspondientes a transferencias entre líneas aéreas que se establecen mediante el sistema de las Conferencias de la IATA se basan normalmente en las tarifas normales de clase económica y fomentan la flexibilidad de movimiento entre los transportistas que no forman parte de una alianza o acuerdo de cooperación con otros transportistas. La transferencia entre líneas aéreas permite a un pasajero adquirir un solo billete y utilizar diferentes compañías, pagar en una sola moneda, y que su equipaje se transfiera del punto de origen al destino. Las tarifas correspondientes a esas transferencias entre líneas aéreas incluyen un precio para cada sector específico y para la suma de los sectores. Sin embargo, no se altera ni reduce la capacidad de un transportista para establecer diferentes estructuras de tarifas, ni la flexibilidad de las condiciones de los billetes.

(e) Liberalización de las tarifas

105. Si bien las tarifas siguen siendo un elemento importante de los acuerdos bilaterales, pareciera haber una tendencia a dejar de lado los artículos detallados relativos a los procedimientos de aprobación o desaprobación. El cuadro 12 *infra* destaca esta tendencia hacia la sustitución de un control estricto del Estado por un marco más basado en el mercado.

106. La tendencia de los artículos sobre tarifas desde 1996 ha sido suprimir el control del Estado sobre la fijación de los precios que se cobran en las rutas internacionales. Los Acuerdos normalizados post-1977 firmados con los Estados Unidos estipulan la desaprobación mutua entre las Partes. En los acuerdos de cielos abiertos (post-1992), las líneas aéreas pueden establecer sus propias tarifas y conservar al mismo tiempo la capacidad de recurrir a consultas en caso de desacuerdos entre las Partes. Existen disposiciones similares en otros acuerdos plurilaterales y en los acuerdos bilaterales que se basan en el concepto de «cielos abiertos». En resumen, se permite a las líneas aéreas una mayor libertad para establecer los precios.

53 Documento 9626.

CUADRO 12

Reseña de los artículos sobre tarifas en los acuerdos bilaterales

Tipo de artículo sobre tarifas	1975 - 1986		1986 - 1995	
	Número	%	Número	%
Ninguna tarifa	4	1	6	1
Doble aprobación	395	99	310	42
Desaprobación limitada	0	0	421	57
Total	**399**	**100**	**737**	**100**

Fuente: Base de datos sobre tratados de Aero Accords (en »Freer Skies», Airline Business, julio de 2000).

F. CAPACIDAD

107. La capacidad constituye la cuantificación de la oferta. Si se aplica a los servicios aéreos para fines de reglamentación, la capacidad puede medirse en términos de aeronave, asientos de pasajeros o unidades de peso o volumen (por ejemplo, una tonelada o un pie cúbico), así como de la frecuencia de determinado servicio aéreo. Aplicada a otros contextos (por ejemplo, comparación estadística), la capacidad de transporte aéreo puede también expresarse en función de indicadores combinados mediante el uso de medidas como asiento-kilómetro disponible y tonelada-kilómetro disponible. Generalmente, los gobiernos nacionales perciben la capacidad en un contexto más amplio que los transportistas aéreos. Por consiguiente, la reglamentación de la capacidad abarca inevitablemente una amplia gama de intereses nacionales que van más allá de los aspectos económicos del transporte aéreo.

108. La capacidad tiene una importancia fundamental en el mantenimiento de la rentabilidad de las rutas.[54] La clasificación de la capacidad de la OACI que figura en el cuadro A2 indica cuatro tipos generales, que luego se subclasifican en 11 elementos individuales. El mismo cuadro indica el desplazamiento general de las reglamentaciones muy detalladas sobre capacidad especificadas en los artículos de acuerdos bilaterales, hacia un enfoque más liberal en virtud del cual los transportistas están autorizados a establecer su capacidad mediante la selección de los aviones utilizados y las variaciones ulteriores en función de las exigencias operacionales.

G. CONCLUSIÓN

109. Los acuerdos bilaterales han seguido siendo la piedra angular del sistema de reglamentación del transporte aéreo internacional. La flexibilidad intrínseca de este sistema ha permitido que se produzca una importante liberalización en los últimos años, en particular durante el período que se examina, 1993-2000. El proceso se aceleró aún más merced a la elaboración de acuerdos plurilaterales y regionales, que podrían instituir un mercado común cuyos regímenes se acercan al de un mercado interno. Las disposiciones de este tipo de acuerdos tienden en promedio a ser más liberales que las de los acuerdos bilaterales, y son más sencillas que las del acuerdo típico Bermudas, que se utilizaron ampliamente como modelo para el compendio de la OACI.

110. La formación de sistemas regionales ha incitado a algunos analistas a imaginar «hipótesis de liberalización de puentes». Los mercados regionales integrados concertarían acuerdos entre sí y crearían, a largo plazo, un marco plurilateral más amplio, y posiblemente, multilateral. La propuesta europea del TCAA vislumbra una hipótesis de este tipo.

111. En general, se desprende que la estructura y la sustancia de los acuerdos de servicios aéreos son comparables a los acuerdos de transporte marítimo o por carretera. Las disposiciones sobre propiedad también son comunes en el transporte marítimo y por carretera y lo mismo se aplica a muchas otras características (distinción entre servicios regulares y ocasionales, licencias/designación, autorización de determinados tipos de tráfico sobre rutas especificadas, compartición de capacidad, exclusión de terceros y, en algunos casos, notificación y aprobación de tarifas).[55] La única diferencia real entre esos acuerdos, aparte de su cobertura por el AGCS, reside en su extensión geográfica. Habida cuenta del carácter regional del transporte por carretera, el número de los acuerdos sobre ese tipo de transporte es significativamente inferior al de los actuales acuerdos sobre servicios aéreos, que supera los 3.000. El número de acuerdos sobre compartición de carga en el transporte marítimo probablemente sería aún menor, como resultado de la liberalización que se producido en los últimos 20 años en la mayoría de las regiones.

112. La simplificación de los acuerdos bilaterales, la concertación de acuerdos de cielos abiertos y la tendencia hacia mercados regionales integrados ha de seguir permitiendo una atenuación gradual de las actuales discrepancias en la reglamentación. Una prueba más de esta tendencia es la intención de la OACI de redactar un modelo para los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos con vistas a su Conferencia sobre Transporte Aéreo de 2003.

54 Véase el documento S/C/W/59, párrafos 83 a 85.

55 Véase Conferencia Europea de Ministros de Transporte, CEMT/CM(97)21, 20 de marzo de 1997, «Framework for Bilateral Agreements in Road Transport». No existe aparentemente un compendio similar para el transporte marítimo. Sin embargo, se ha comunicado a la OCDE la información pertinente, que figura en las respuestas de 1995-1996 al cuestionario del GNSTM sobre transporte marítimo.

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

QUINTA PARTE

Nota documental de la Secretaría

Addendum

En la presente nota documental se proporciona información sobre la evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay. Trata de aspectos específicos (véase el documento S/C/W/163/Add.2, párrafo 153) de la propiedad y la cooperación entre líneas aéreas (incluidas alianzas y coparticipación en los códigos).

QUINTA PARTE

PROPIEDAD TRANSNACIONAL

COOPERACIÓN COMERCIAL BILATERAL («UNO A UNO»)

ALIANZAS MUNDIALES

OTRAS FORMAS DE COOPERACIÓN

ANEXO

INTRODUCCIÓN[1]

1. Existen muchas formas diferentes de cooperación entre líneas aéreas. Pueden diferir, por ejemplo, respecto de la cobertura geográfica, el número de aerolíneas interesadas y la intensidad económica y los nexos técnicos. La mayoría de los acuerdos cooperativos toman la forma de acuerdos comerciales «uno a uno», esencialmente mediante coparticipación en los códigos. Otra importante evolución son las alianzas mundiales, centradas en acuerdos comerciales, pero que suelen incluir sectores adicionales.

2. La propiedad transnacional, aunque se distinga jurídicamente de estrategias de alianzas, tiene características similares; depende de un inversor estratégico, coordina mediante vuelos por coparticipación en los códigos, facilita sistemas de administración e información comunes y elabora redes centrales internacionales. No todos los casos de propiedad extranjera corresponden a una estructura de este tipo.

3. Existen otras formas de cooperación, que son las agrupaciones de líneas aéreas que trabajan conjuntamente para un fin específico. Estas suelen incluir transportistas que, por otra parte, participan en alianzas diferentes. Un ejemplo son los sistemas de reserva informatizados (SRI), como Amadeus, propiedad de Lufthansa, Iberia y Air France. También es el caso de plataformas de compra de empresa a empresa (B2B) y portales de distribución de varias líneas aéreas, como por ejemplo Orbitz.

1 Las siguientes observaciones se agregan a la información contenida en el documento S/C/W/59, párrafos 102 a 106, anexo 2 en la página 57 y en el documento S/C/W/129, párrafos 13, 15 a), 19 b), 19 c), 19 C c) y 20 c).

I. PROPIEDAD TRANSNACIONAL

A. ASPECTOS ECONÓMICOS

4. La propiedad transnacional era un fenómeno marginal antes del decenio de 1990 y refleja, en gran medida, la herencia de antiguos lazos coloniales e históricos. Desde entonces se ha convertido en una característica relativamente común del sector del transporte aéreo, siguiendo el ejemplo de muchas otras sociedades anónimas industriales. Esta evolución se debe principalmente a tres factores: privatización de líneas aéreas, emergencia de alianzas mundiales y la creación de mercados de aviación regional. Pero límites bajos a la participación extranjera han impedido las fusiones y adquisiciones transnacionales y, por lo tanto, la formación de empresas multinacionales, lo cual ha favorecido la formación de otras formas de cooperación, como los códigos compartidos y las alianzas.

5. A principios de 2001 más de 57 transportistas presuntamente tenían acciones en líneas aéreas extranjeras y más de 160 aerolíneas tenían participación extranjera en su capital (cuadro 1 *infra*). En el cuadro A1 *infra* (anexo) se da una visión más detallada de los cambios comerciales acaecidos entre 1993 y 1994, que no sólo incluye las inversiones en las empresas existentes, sino también la participación extranjera en nuevas empresas conjuntas internacionales, la formación de filiales de propiedad absoluta y privatizaciones.[2] Si bien están interesados todos los segmentos de la industria del transporte aéreo, el transporte regular de pasajeros y de carga y los chárters están muy representados. Las inversiones sobrepasaron de lejos las privatizaciones, que a menudo implicaban ventas entre líneas aéreas. Los cambios anuales en las desinversiones reflejan el carácter cíclico de la industria y las iniciativas de privatización nacional.

6. Muchas regiones están implicadas. No es de extrañar que las inversiones extranjeras directas de los países desarrollados en los países en desarrollo representen una parte importante del total, complementadas por inversiones «norte-norte» y «sur-sur», e incluso inversiones realizadas en las líneas aéreas de los países desarrollados por las economías en transición o en desarrollo. Muchas inversiones se producen entre países vecinos, pero también hay inversiones transcontinentales. En muchos casos intervienen bancos e inversores privados.

2 Se puede encontrar información complementaria en diversos números de Airline Business, 1º de junio de 1998, páginas 48 y 49 («*Airlines with Ownership by other Carriers*»); julio de 1998, páginas 63 a 66 («*Lords and Masters*»); y septiembre de 1999, página 101 («*Major Airlines Acquisition deals 1994-1999*»).

CUADRO 1
Propiedad transnacional, por region

	Asia	África	Oriente Medio	Europa Oriental	Europa Occidental	América Latina	Estados Unidos-Canadá	Pacífico Sudoccidental	Total
Número de transportistas que operan	135	91	44	143	244	117	149	61	984
Líneas aéreas propiedad de transportistas o inversores extranjeros*	15	25	6	17	55	31	8	9	166
Líneas aéreas con participación en el capital de transportistas extranjeros	9	6	4	2	20	9	5	2	57

Nota: *No incluye a pequeños accionistas particulares.

Fuente: Dirección de Transporte Aéreo de la OACI (datos recopilados al 31 de mayo de 2001).

B. ASPECTOS NORMATIVOS

1. Regulación nacional de la propiedad extranjera y disposiciones sobre designación

7. Tradicionalmente las líneas aéreas han sido objeto de estrictas restricciones a la propiedad extranjera destinadas a garantizar que la propiedad y el control efectivo queden en manos de los nacionales. Las definiciones pertinentes de las legislaciones nacionales suelen ser distintas de las definiciones utilizadas en las disposiciones sobre designación de los acuerdos bilaterales.[3] De la misma forma, para aprobar o rechazar las inversiones extranjeras en una línea aérea nacional se utiliza la legislación interna, independientemente de las disposiciones sobre designación contenidas en los acuerdos bilaterales. Por ejemplo, los Estados Unidos no aplican en los acuerdos bilaterales de aviación el máximo del 25 por ciento de participación extranjera como referencia para la revocación o la suspensión.[4]

8. Podría darse una superposición parcial entre estos dos conjuntos de regulaciones. La legislación nacional se utiliza para interpretar las disposiciones sobre designación de la línea aérea nacional. Pero esta norma no es absoluta, por dos razones. En primer lugar, aunque exista una sola norma jurídica sobre la participación en el capital y el control, las disposiciones sobre designación de ese mismo país pueden variar según el acuerdo bilateral que se aplique (participación sustancial no especificada y control efectivo, en un caso, sede principal de los negocios, en el otro, y los intereses de la comunidad en un tercero). En segundo lugar, ya ha ocurrido que líneas aéreas bajo control extranjero fueran designadas en acuerdos bilaterales como si fuesen de pabellón nacional (por ejemplo, Britannia Airways, de propiedad canadiense, y Monarch Airlines, bajo el control de Liechtenstein). La IATA y la OACI parecen reconocer esta distinción normativa porque en sus cuestionarios separan las reglamentaciones nacionales y las disposiciones sobre designación.[5]

9. Esta es una cuestión importante porque la propiedad y el control están especificados en el Anexo sobre servicios de transporte aéreo del AGCS (párrafo 6, definición de derechos esenciales) sólo para la designación: «[p]or 'derechos de tráfico' se entiende … los criterios para la designación de líneas aéreas, entre ellos los de número, propiedad y control».

2. Evolución reciente en materia de regulación

10. Tradicionalmente las restricciones a la propiedad extranjera y las prescripciones sobre control efectivo tienen por objeto garantizar que el transportista de bandera sirva para: promover el comercio y el turismo nacionales; prestar un servicio público (transporte nacional); crear empleos; promover el avance de la alta tecnología; contribuir a aumentar las divisas; proveer de transporte (nacional o internacional) militar y en casos de emergencias; y simbolizar la soberanía y el prestigio nacional.

11. La importancia de estas consideraciones ha disminuido con los años. La OACI menciona las siguientes razones: el cambiante entorno mundial del comercio y los negocios (la expansión de la propiedad multinacional de otras industrias de servicios y el aumento de la competencia); las obligaciones relativas a la propiedad extranjera dimanantes del AGCS; la incapacidad o renuencia de los gobiernos para financiar las necesidades de capital de los transportistas nacionales; un mejor acceso a la pericia administrativa extranjera mediante acuerdos de cooperación (por ejemplo, coparticipación en los códigos, operaciones conjuntas, etc.); una gama más amplia de posibles inversores que facilitan la privatización de líneas aéreas estatales; y mayores oportunidades para que las pequeñas líneas aéreas subsistan en un entorno competitivo.

12. Por eso en el período en examen (1993-1999) varios países adoptaron nuevas políticas y reformaron sus normas sobre las inversiones extranjeras en las líneas aéreas nacionales. En muchos casos se flexibilizaron las normas vigentes. Por ejemplo, en 1994 China aumentó el límite de participación extranjera al 35 por ciento, México al 25 por ciento y el Perú también suavizó sus normas sobre propiedad. En 1995

3 Véase el documento S/C/W/163/Add.3, párrafos 62 a 88 inclusive.

4 Para una descripción detallada del criterio que aplican los Estados Unidos a la participación extranjera de terceros véase el documento S/C/W/163. Estos dos conjuntos de normas son distintos y se aplican en diferentes circunstancias; impiden las fusiones o las adquisiciones internacionales. Por ejemplo, la fusión prevista entre BA y KLM era compatible con la legislación británica y la holandesa, y en el tercer paquete incorporó la norma de propiedad comunitaria de la UE, mientras que el acuerdo de cielos abiertos entre los Países Bajos y los Estados Unidos, de 1992, todavía contenía la norma tradicional de la participación sustancial y el control efectivo. Véase también el documento S/C/W/163/Add.3, párrafo 67.

5 «*Ownership and Control: Report of the Think Tank World Aviation Regulatory Monitor 2000*», de Peter van Fenema. IATA, Government and Industry Affairs Department (Departamento de Gobierno y Asuntos Industriales), septiembre de 2000; anexo a la carta estatal SC 5/2-01/50 junio de 2001 de la OACI. Ambos están disponibles en la Secretaría de la OMC.

Australia aumentó el límite de participación extranjera en el capital de 35 a 49 por ciento; en 1996 Nueva Zelandia lo aumentó de 35 a 49 por ciento. En 1997 el Brasil aumentó su máximo de 20 a 49,5 por ciento y el Perú al 70 por ciento. En 1998 Bangladesh autorizó la propiedad extranjera ilimitada de sus líneas aéreas de carga y empresas conjuntas para operar los transportistas nacionales, mientras que Corea levantó el máximo de 20 a 49 por ciento y Tailandia de 30 a 49 por ciento. En 1999 el Gobierno australiano reformó las normas sobre inversión extranjera en sus transportistas nacionales.[6]

13. Pero en algunos pocos casos se extremaron las normas sobre propiedad: en 1997 la India adoptó una nueva política de limitación de la propiedad extranjera al 40 por ciento para los inversores distintos de líneas aéreas y aeropuertos. Para cumplir con esta norma Kuwait Airways y Gulf Air redujeron al 40 por ciento su participación en Jet Airways. Ese mismo año la Federación de Rusia prohibió la participación mayoritaria extranjera en las líneas aéreas de empresas conjuntas. El cuadro A2 *infra* (anexo) presenta un resumen de las limitaciones en materia de propiedad extranjera en un número determinado de países de todos los continentes. Se centra en el nivel de los umbrales de funcionamiento; no pretende ser una descripción exacta de la legislación de base, que puede ser muy compleja. Los parámetros pertinentes incluyen distinciones entre integrantes y no integrantes de acuerdos regionales; entre tránsito internacional y nacional; entre propiedad individual y colectiva; entre líneas aéreas, aeropuertos e inversores financieros. En algunos casos también hay prescripciones de nacionalidad para los integrantes de la junta y/o los gerentes. No hay un inventario completo de la legislación. Pero como preparación para la Conferencia sobre Transporte Aéreo de 2003 la OACI ha elaborado un cuestionario detallado que deberá responderse para fines de agosto de 2001.

14. Recientemente, la IATA realizó una investigación sobre las normas nacionales; en el cuadro A3 *infra* (anexo) se resumen las respuestas.[7] El modelo utilizado por la IATA es muy similar al utilizado en el cuadro A2 (anexo) y se basó en las siguientes preguntas:

«Propiedad
¿Cuáles son los límites o restricciones impuestos a la propiedad (o participación) extranjera en su(s) línea(s) aérea(s) nacional(es)?

De permitirse la propiedad extranjera, sírvanse especificar: 1) el máximo porcentaje de propiedad extranjera permitida; 2) el máximo de propiedad permitida a una línea aérea extranjera. Sírvanse especificar las condiciones especiales, como por ejemplo las acciones con derechos especiales.

Sírvanse aclarar si los límites o restricciones son diferentes en el caso de que la línea aérea nacional sólo preste servicios nacionales (como ocurre en Australia).

Control
¿Qué límites o restricciones se imponen al control extranjero de su(s) línea(s) aérea(s) nacional(es) (incluidos los posibles criterios diferentes para los explotadores nacionales; véase la pregunta 1)?

Interpretación y aplicación de los mencionados criterios de propiedad y control
¿Cómo hacen o hicieron sus autoridades para llevar a la práctica los mencionados criterios de propiedad y control?

¿Ha habido recientemente una evolución de esos criterios, incluidas propuestas de reforma, que hubieran afectado (o pudieran haber afectado) a su aplicación?

Disponibilidad de la flota "nacional" para emergencias nacionales
¿Se prevé en su legislación o en su política nacional un programa comparable al Programa de la flota aérea de reserva civil según el cual los transportista aéreos estadounidenses han comprometido (parte de) su flota al Departamento de Defensa para utilizar en caso de emergencia?

6 Antes de la reforma, los límites a la participación extranjera en el capital de los transportistas internacionales en Australia, salvo Qantas Airways, era de 25 por ciento por propietario y de 35 por ciento en total, y en los transportistas nacionales era de 25 por ciento por propietario y de 40 por ciento en total. Con la reforma se suprimieron todos los límites a la propiedad de los transportistas nacionales, salvo Qantas, con excepción de un total de 49 por ciento para los transportistas internacionales. Qantas está regulado por una legislación propia según la cual ningún extranjero puede tener más del 25 por ciento, el total de acciones en manos extranjeras es de 35 por ciento y el total de la propiedad en manos de extranjeros es de 49 por ciento. El Gobierno australiano puede vetar una adquisición que esté dentro de estos límites cuando la considere «contraria al interés nacional». Independientemente el Gobierno autorizó a Virgin Atlantic a establecer un transporte nacional en Australia.

7 En el cuadro A2 se incluyen los siguientes países que no estaban incluidos en el estudio de la IATA: Argentina, Indonesia, México, Polonia, República Checa, Rusia y Turquía. Pero en cambio el examen de la IATA incluye los siguientes países que no figuran en el cuadro A2: Israel, Colombia y Mauricio. Para más información sobre los países de la OCDE véase el documento DSTI/DOT(99)1, 23 de junio de 1999, de la OCDE, titulado «*Regulatory Reform in International Air Cargo Transportation*», páginas 50 a 52.

Propiedad y control de otras importantes industrias nacionales

¿Se especifica en su legislación o en su política nacional que alguna industria nacional importante (como por ejemplo, comunicaciones, ferrocarriles, etc.) debe permanecer en manos del Estado y bajo su control?»

15. Y por último, debemos tomar nota de que la flexibilización de la legislación sobre la propiedad sigue siendo una de las principales metas de la OACI: «para resumir, la propiedad y el control de una línea aérea concentrados en un solo Estado o en sus nacionales es un anacronismo en la economía mundial, y la liberalización de las disposiciones sobre control y propiedad son condición imprescindible de una amplia liberalización. Al mismo tiempo existe la necesidad de vincular la liberalización a salvaguardias para aliviar la seguridad y otras inquietudes relativas a la evolución de pabellones de conveniencia y la sostenibilidad de los transportistas aéreos pequeños».[8]

8 Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, en la última reunión general anual de la IATA, celebrada en Madrid el 28 mayo de 2001.

II. COOPERACIÓN COMERCIAL BILATERAL («UNO A UNO»)

A. ASPECTOS ECONÓMICOS: UN FENÓMENO CRECIENTE

16. Para evaluar la creciente cooperación comercial entre líneas aéreas no existe terminología, información estadística ni datos sobre la reglamentación que sean específicos, salvo por lo que respecta a la coparticipación en los códigos. La OACI utiliza el término «alianza» para referirse a cualquier tipo de cooperación comercial entre dos o más líneas aéreas, mientras que otros comentaristas reservan el término para referirse a las cinco alianzas mundiales, o mega-alianzas.[9] Tampoco se ha acordado una definición para los distintos tipos de cooperación. La OACI distingue entre los siguientes tipos de cooperación: códigos compartidos, fletamiento parcial, capacidad compartida, servicio conjunto; acuerdo de mancomunidad; franquicias; arrendamiento (con o sin tripulación o con tripulación parcial); servicios de escala; horarios de vuelo; programas de viajeros frecuentes; servicios en vuelo y material de a bordo; servicios de mantenimiento, reparación y revisión general; seguros y compra conjunta de combustible; intercambio de capital; empresas conjuntas; comercialización; instalaciones aeroportuarias; uso común o intercambio de personal; y contratos de administración. En su primera recopilación estadística (2001) de estos acuerdos, la OACI utilizó una clasificación más simplificada: códigos compartidos, franquicias, carga, intermodal y otros.

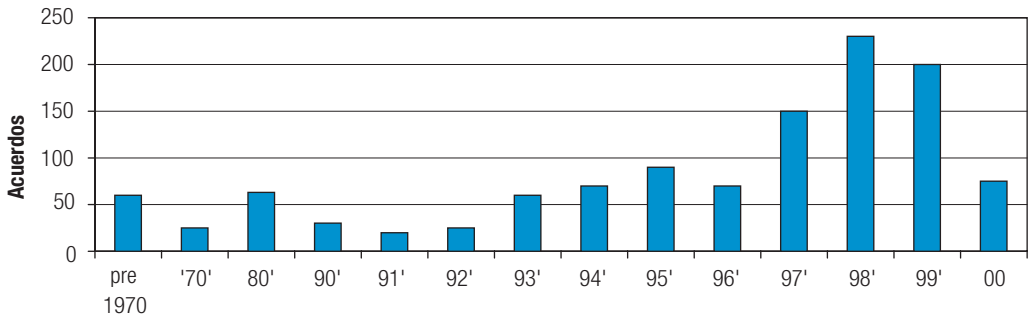
9 Documento RPS-WP/9, de 22 de febrero de 2000.

17. Observadores han identificado 579 acuerdos entre 220 transportistas y han distinguido entre 29 categorías de cooperación, que a veces se superponen (cuadro 2 *infra*). Éstas son similares a las categorías de la OACI mencionadas *supra*.

18. Los datos *supra* deberán interpretarse con cuidado. Un acuerdo entre dos líneas aéreas de la misma mancomunidad se cuenta una vez por cada una, por lo cual aparece dos veces. En segundo lugar, algunos de estos acuerdos son con líneas aéreas pequeñas distintas de las 220 aerolíneas que se tomaron como muestra. En tercer lugar, un acuerdo puede abarcar diversas áreas de cooperación, en cuyo caso se lo cuenta varias veces. En cuarto lugar, el ámbito de aplicación de un acuerdo individual de códigos compartidos puede variar enormemente. Actualmente no se dispone de información sistemática y universal que compare los pares de ciudades que reciben servicios y los acuerdos vigentes de códigos compartidos. En quinto lugar, como se ha dicho *supra*, hay una superposición parcial de las categorías.

19. La expansión de la cooperación comercial en los últimos tres decenios se recoge en el gráfico 1 *infra*, que contiene datos de los acuerdos entre líneas aéreas de todas las regiones. También refleja una gran diversidad de compañías aéreas: transportistas medianos y pequeños en alianzas mundiales; transportistas regionales e internacionales (por ejemplo, Armenian Airlines y Swissair); líneas aéreas regionales con otras líneas aéreas regionales (por ejemplo, Air Baltic y Estonian Air); y líneas aéreas nacionales con internacionales (por ejemplo, servicios de transporte regional/tributario a los principales). Las alianzas pueden tener cualquier magnitud, ser temporales o permanentes, tener distintos objetivos estratégicos e implicar distintos grados de cooperación. La información contenida en el estudio de Airline Business se complementa con una lista de

GRÁFICO 1
Examen de las alianzas 2000 (por fecha de signatura)



CUADRO 2
Tipos de acuerdos cooperativos entre las líneas aéreas

Total de acuerdos comerciales que contienen disposiciones sobre:	
Códigos compartidos	911
Programas para viajeros frecuentes	114
Carga	106
Comercialización	78
Empresa conjunta para un destino	55
Acuerdo de mancomunidad	33
Servicios de tierra conjuntos	32
Franquicia/conexión regional	31
Salas para pasajeros en común/despacho para una parada	30
Coordinación de horarios	29
Vuelo conjunto	28
Acuerdo comercial	24
Alianza estratégica	19
Cooperación en la compra	17
Esquema de alianza	11
Mantenimiento	11
Ingeniería, repuestos, administración de la flota	11
Chárter	10
Sistemas de reserva informatizados	10
Contrato de administración	9
Acuerdo operacional	9
Servicios de comidas	8
Arrendamiento conjunto	7
Tarifa total	4
Participación en las ganancias	4
Terminales conjuntas	3
Correos, transportistas, carga	3
Instrucción	2
Intercambio de tripulación	2
Acuerdo de prorrateo	1
TOTAL	**1222**

Fuente: Airline Business, julio de 2000. Categorías recopiladas por la Secretaría de la OMC.

acuerdos comerciales recopilados por la OACI, que se publicarán próximamente (cuadros A4 a) y A4 b), anexo *infra*).[10]

20. Las alianzas modernas difieren de las formas tradicionales de cooperación, como por ejemplo el acuerdo de mancomunidad, que suele implicar acuerdos sobre participación en tarifas, costos, capacidad y réditos, generalmente en rutas duopólicas. Las alianzas modernas, en cambio, buscan desarrollar posibles sinergias, explotando el carácter complementario de rutas, estructuras y servicios. La OACI atribuye la reciente realización de alianzas a factores tales como la globalización de las prácticas y actitudes comerciales; las restricciones de acceso a los mercados que se deben al sistema bilateral; la tendencia a la liberalización a nivel nacional y regional; y el incentivo comercial relativo a las economías de escala y alcance.

10 *The World of Civil Aviation 2000-2003.*

B. ASPECTOS NORMATIVOS DE LOS REGÍMENES DE CÓDIGOS COMPARTIDOS[11]

1. Ventajas y desventajas

21. La OACI define la coparticipación en el código como «la práctica mediante la cual un transportista permite a otro transportista utilizar su código de designación en un vuelo, o dos transportistas comparten el mismo código de línea aérea en un vuelo.[12] Esto se traduce, en la práctica, en que un pasajero suele viajar en una aerolínea distinta de la que consta en su billete. Por lo tanto el código compartido implica que una línea aérea promociona y vende como propios los servicios de otra». Es la forma más frecuente de cooperación entre líneas aéreas (cuadro 2 *supra*).

22. Si bien el término «código compartido» no aparece en la definición de derechos esenciales que figuran en el Anexo sobre servicios de transporte aéreo del AGCS, parece haber pocas dudas en cuanto a su exclusión del AGCS (véase *supra* la mención de «vuelo» en la definición de la OACI). Pero no siempre se requiere que todos los transportistas interesados detenten los derechos de tráfico ni que éstos correspondan a todos los segmentos (véase el punto 2 *infra*).

23. Se ha sugerido que, desde el punto de vista de los transportistas, las principales razones para tener códigos compartidos son las siguientes:

- mejorar la posición en la pantalla de los sistemas de reserva informatizados en aquellos casos en que se lo trata como un servicio en la misma línea con una mayor prioridad en la lista que el servicio entre líneas;
- en un entorno cada vez más competitivo, formar algún tipo de lazos cooperativos con otros transportistas para mantener, proteger y mejorar las posiciones en el mercado;
- lograr mayor presencia en rutas donde no vuelan, por ser un mecanismo barato de comercialización;
- permitir que transportistas de operaciones conjuntas operen un servicio viable cuando el volumen del tránsito no justifique una operación individual, y obtener tránsito tributario;
- facilitar la competitividad al atraer el tránsito a la órbita de los que comparten códigos; y
- obtener un mayor acceso al mercado de los destinos que hasta el momento hayan estado restringidos por las disposiciones sobre capacidad de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

24. Desde el punto de vista del pasajero, las ventajas posibles son las siguientes:

- la conveniencia de horarios coordinados que permiten mejores conexiones;
- la posibilidad de acortar el tiempo de viaje;
- el hecho de que los transportistas asociados compartan las terminales facilita las conexiones;
- la posibilidad de tener tarifas menores o una mayor oferta de tarifas especiales;
- supervisión por un solo transportista de todo el viaje; y
- programas en común para viajeros frecuentes.

25. Estudios recientes sobre la coparticipación en los códigos son más positivos que los exámenes iniciales. Consideran que el efecto centralizador de las alianzas es la causa principal de la intensificación de la competencia por los beneficios sustanciales en materia de precios que han ocurrido en esas líneas en los últimos 5 a 10 años y por la mayor cantidad de destinos que reciben servicios.[13] A diferencia de lo ocurrido con un estudio previo de la OACI, en estos estudios se considera que la coparticipación en los códigos y las alianzas en sentido más amplio han creado una demanda adicional de transporte aéreo.

26. Con respecto a la situación específica de los países en desarrollo, la OACI destaca que la coparticipación en los códigos puede tener ventajas en la medida en que ofrece la posibilidad de prestar servicios en las rutas menos frecuentadas a un costo mínimo y utilizando derechos previamente no utilizados. De esta forma se puede facilitar la participación de líneas aéreas

11 La única forma de cooperación normativa para la que existen datos es la coparticipación en los códigos. En acuerdos bilaterales se pueden contemplar formas de cooperación sin coparticipación en los códigos, que pueden ser objeto de examen por las autoridades encargadas de la competencia.

12 La Circular 269/AT110. Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626) define al código compartido como la utilización del código de designación de un transportista aéreo en un servicio prestado por un segundo transportista aéreo, cuyo servicio generalmente también se identifica (y puede exigirse que se identifique) como un servicio prestado por el segundo transportista aéreo (páginas 4.1 a 7).

13 «International Aviation Developments: Global Deregulation Takes Off», de 1999 y «Transatlantic Deregulation: The Alliance Network Effect», de octubre de 2000, del Departamento de Transportes de los Estados Unidos.

de países en desarrollo en el transporte aéreo internacional. Pero la OACI también dice que la práctica todavía no está muy arraigada. Los posibles beneficios de esta forma de cooperación se podrían considerar una manera de que las líneas aéreas de los países en desarrollo pudieran participar en el transporte aéreo internacional con más economía y eficacia.

2. Principales aspectos de la regulación de los códigos compartidos[14]

(a) Cuestiones relativas a los derechos de tráfico y de acceso a los mercados

27. Este punto se refiere a las siguientes cuestiones: los derechos fundamentales de ruta; los derechos especiales de códigos compartidos; y los terceros ante los códigos compartidos.

Derechos fundamentales de ruta

28. En un principio, la coparticipación en los códigos de los mercados internacionales se consideró como una extensión de la coparticipación en los códigos nacionales, un instrumento de comercialización y una mejora de la relación entre líneas. Sólo el que operaba la aeronave necesitaba la aprobación de la reglamentación, y ninguno de los transportistas requería aprobación adicional.

29. A mediados del decenio de 1980 surgió la inquietud de que en el gran mercado nacional de los Estados Unidos los transportistas extranjeros pudieran comercializar servicios como propios sin un beneficio equivalente en el exterior. Esto hizo que las autoridades impusieran un requisito de autorización para los transportistas extranjeros. Había que especificar los puntos que recibían servicios en los Estados Unidos e incluirlos en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos. Otros países siguieron el mismo criterio, a veces exigiendo que los dos socios que compartían códigos tuvieran el derecho fundamental, aun en los sectores donde un transportista no realizaba ningún tránsito local. Un criterio alternativo sería que los transportistas operadores deben tener los derechos de tráfico pertinentes, especialmente en las rutas «de salida».

Derechos especiales de códigos compartidos

30. Desde 1988 el Departamento de Transportes (DOT) de los Estados Unidos exige una autorización específica para todas las operaciones relativas a códigos compartidos. Ocurre lo mismo con el arrendamiento con tripulación y los acuerdos de fletamiento parcial. Un examen del «interés público» implica la evaluación de las consecuencias que tiene para la competencia el servicio propuesto con código compartido, el balance general de los beneficios bilaterales y la posibilidad de utilizar la autorización como una carta de negociación. La decisión del Departamento de Transportes de los Estados Unidos no transformó la coparticipación en los códigos en un derecho de cuasi-tráfico; de faltar la disposición bilateral sobre códigos compartidos, el Gobierno tiene la libertad de regular y aprobar esos acuerdos. Este criterio llevó a algunos países a asegurarse los derechos de códigos compartidos mediante la incorporación de disposiciones específicas en sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos con los Estados Unidos y con otros países.

31. La siguiente medida fue especificar los derechos de tráfico al solo fin de compartir códigos. Desde 1989 se han incluido disposiciones sobre códigos compartidos en varios nuevos acuerdos bilaterales de servicios aéreos concertados entre los Estados Unidos y algunos países de Europa y de Asia y el Pacífico. Estos se basaban esencialmente en los principios de cortesía y reciprocidad. Entre 1991 y 1993, los acuerdos entre los Estados Unidos y los principales países europeos generadores de tránsito (Alemania, Países Bajos y Reino Unido) incluían derechos específicos de participación en los códigos para los transportistas de ambas partes. Pero esto fue el resultado de negociaciones específicas y no representa una pauta sistemática de trato. Ninguno de los principales gobiernos ha declarado abiertamente en qué circunstancias se pueden o no utilizar códigos compartidos. En el caso de los Estados Unidos, los códigos compartidos se han transformado en un elemento que hay que estudiar caso por caso en el marco de las relaciones bilaterales.

32. Una consecuencia de los criterios *ad hoc* son las considerables diferencias en el trato de los derechos de códigos compartidos. En el caso del acuerdo de cielos abiertos entre los Estados Unidos y los Países Bajos, el amplio acuerdo comercial y de códigos compartidos entre KLM y Northwest exceptuó a ambas líneas aéreas de la aplicación de la legislación antimonopolio, permitiéndoles funcionar como una sola y sin restricciones. En cambio, en los acuerdos entre los Estados Unidos y Alemania[15] y Austria, respectivamente, se aplican contingentes para los vuelos con códigos compartidos tanto a los países interesados como más allá de ellos.

14 La siguiente exposición se basa principalmente en el estudio de la OACI titulado «Consecuencias de los códigos compartidos» (Circular 269/AT110).

15 Esta era la situación a principios de 1996, antes de que Alemania y los Estados Unidos consideraran la concertación de un acuerdo de cielos abiertos.

33. Algunos países exigen que el servicio con códigos compartidos sea en un segmento de mercado en desarrollo y que el trazado de la ruta siga una línea razonablemente recta.

Los terceros ante los códigos compartidos

34. Un factor de complicación en los códigos compartidos a nivel internacional son los terceros. Fuera de los bloques regionales dentro de los cuales se ha liberalizado el tránsito intrarregional (dependiendo de los acuerdos de servicios aéreos) podría ocurrir que quienes tienen coparticipación en los códigos deban obtener la aprobación de tres gobiernos (o más en el caso de vuelos con múltiples paradas). Preocupados porque los códigos compartidos podrían socavar las limitaciones bilaterales sobre control de la capacidad[16], algunos países han comenzado a tratarlo como un derecho específico de tráfico, buscando a cambio concesiones bilaterales.

35. Algunos expertos consideran que el criterio del «derecho de cuasi-tráfico» puede socavar el funcionamiento del sistema bilateral de transporte aéreo. La aplicación de limitaciones de frecuencia a los servicios de códigos compartidos y a los servicios de conexiones posibles podría comprometer las prácticas entre las líneas.

36. La OACI observa que los códigos compartidos pueden ser un sector «particularmente apropiado para un acuerdo multilateral», una vez se haya demostrado que todas las partes se beneficiarían. «El desafío será garantizar que los códigos compartidos, que actualmente existen en un reducido contexto bilateral con el objetivo de aumentar el acceso a los mercados, no serán realmente un impedimento al desarrollo de un marco multilateral liberalizado». Además, la OACI alega que un acuerdo multilateral de este tipo no restringirá la práctica de compartir los códigos, salvo por lo que se refiere a cuestiones de seguridad, protección del consumidor e información, y , posiblemente, aspectos de la competencia.

(b) Cuestiones de competencia

37. Los códigos compartidos plantean dos cuestiones de competencia, como mínimo: por un lado, pueden aumentar la competencia al generar servicios adicionales o mejores; por el otro, pueden resultar en una concentración de mercados. El resultado dependerá de las características de los mercados donde se presta el servicio.

38. El Departamento de Transportes de los Estados Unidos sólo aprueba los acuerdos de códigos compartidos previo examen del «interés público» para determinar que el beneficio público sea superior a los costos económicos asociados con una pérdida de competencia. También se podrán tener en cuenta consideraciones de cortesía y de política internacional, tales como la reciprocidad y el balance de los beneficios en una relación bilateral de aviación. Con la evolución actual de los acuerdos de códigos compartidos y alianzas hay mayores esperanzas de que las autoridades de los Estados Unidos amplíen su criterio de concesión de la exención a la aplicación de la legislación antimonopolio. Cuando no se ha concedido una exención esa legislación prohíbe una mayor integración de las operaciones de las líneas aéreas. Por ejemplo, Delta Airlines y Swissair pudieron compartir códigos con la condición de que en las rutas abarcadas por el acuerdo mantuvieran independientes la comercialización, las ventas y los precios. Se las obligó a competir entre sí en las rutas compartidas.

39. La Comisión Europea no examina los casos de códigos compartidos en sí, sino su repercusión en la competencia, una cuestión de la jurisdicción de la UE según el Tratado de Roma.[17] El objetivo de las disposiciones pertinentes sobre la competencia que contiene el Tratado (artículos 85 y 86) es evitar el abuso de una posición dominante. Lo mismo es válido para las situaciones en que el código compartido entre transportistas de la UE se convierte en acuerdos de explotación mancomunada que existían con anterioridad a la liberalización. Las autoridades de la UE también vigilan estrechamente la exposición de los servicios de códigos compartidos en los sistemas de reserva por computadora.

16 Esto podría explicar la oposición de Alemania a los servicios de código compartido por parte de Northwest Airlines como parte de su acuerdo con KLM.

17 Pese a ello, en 1995 la Comisión Europea inició un estudio de cuatro aspectos de la práctica de códigos compartidos, vale decir cuestiones sobre la competencia, la pantalla del servicio de reserva informatizado, aspectos relativos al consumidor y su efecto sobre los aeropuertos regionales.

III. ALIANZAS MUNDIALES

A. ASPECTOS ECONÓMICOS

40. La aparición de las «alianzas mundiales» es una de las evoluciones comerciales más importantes de los últimos 5 a 10 años. Las principales características de las cinco actuales alianzas mundiales se resumen en el cuadro A5 *infra* (anexo); la información sobre las principales líneas aéreas «no aliadas» se encuentra en el cuadro A6 *infra* (anexo). Las cifras sobre el tránsito de los transportistas aliados, los principales transportistas no aliados y los transportistas restantes se comparan en el cuadro 3 *infra*.

41. Como se ve *supra*, los principales miembros de las cinco alianzas realizan aproximadamente el 50 por ciento del tránsito. Esta participación aumenta al 60 y supera el 70 por ciento cuando se agregan los transportistas asociados. Pero de esto no se puede deducir que la mayoría del tránsito mundial se realice en un marco liberal. En primer lugar, los miembros de la alianza suelen operar sobre la base de acuerdos bilaterales restrictivos en los que la designación, capacidad, tarifas, frecuencias y rutas están limitadas.[18] En segundo lugar, como siguen existiendo limitaciones en las rutas y en la propiedad, los miembros de las alianzas se conectan con los centros de cada uno, creando redes mundiales. Esto dista de ser óptimo desde un punto de vista económico.

18 Los miembros suelen beneficiarse de las restricciones bilaterales y sus repercusiones en la competencia. Por ejemplo, las condiciones restrictivas del acuerdo Bermuda II entre el Reino Unido y los Estados Unidos son un elemento fundamental de la rentabilidad de las rutas transatlánticas para British Airways y, en menor medida, para American y United. Al mismo tiempo, estas condiciones restrictivas han impedido a British Airlines y a American obtener la exención a la aplicación de la legislación antimonopolio en los Estados Unidos y, por consiguiente, una alianza más estrecha.

B. ASPECTOS NORMATIVOS

42. Las cuestiones normativas que implica una alianza son, en gran medida, similares a las que plantean los códigos compartidos. Se suele acusar a las alianzas de las líneas aéreas de producir efectos anticompetitivos. Pero en un estudio reciente de la Universidad de Illinois se determinó que los socios en una alianza aplican tarifas dentro de la línea que son inferiores en un 25 por ciento a las que aplican los transportistas no aliados.[19] El principal motivo de esta reducción de las tarifas es la internacionalización de los factores externos negativos derivados de la elección no coordinada de «subtarifas» entre líneas cuando no existe una alianza. En el mismo estudio también se buscan pruebas de los efectos anticompetitivos de las alianzas para los mercados de entrada y salida. Se sugiere que una alianza entre dos transportista previamente competitivos aumentaría las tarifas en un 5 por ciento, margen estadísticamente insignificante.

43. Desde el punto de vista de la reglamentación parecería haber una paradoja. Las autoridades encargadas de la competencia que se ocupan de las alianzas se han concentrado generalmente en dos miembros de la alianza a la vez (por ejemplo, BA y AA o SAS y Lufthansa) y no en la alianza en su totalidad (por ejemplo, a la Star Alliance incluye más de cinco líneas aéreas). Las alianzas mundiales tampoco se mencionan en los acuerdos bilaterales. Esto se debería principalmente a la inestabilidad de la composición de las alianzas: por ejemplo, Austrian se pasó de Qualiflyer a Star Alliance y Alitalia se pasó de Wings a Skyteam.

19 Jan K. Brueckner y W. Tom Whalen, «*The Price Effects of International Airline Alliances*», *The Journal of Law & Economics*, octubre de 2000.

CUADRO 3
Tránsito por tipo de transportista

Tipo de transportista	Porcentaje de pasajeros transportados	Porcentaje de ganancias por pasajero y por kilómetro
Alianza (socios principales y asociados) [Alianza (socios principales)]	59,1% [49,1%]	73% [57,1%]
Principales no aliados	14,6%	13,1%
Otros transportistas	26,3%	13,9%
Total	**100%**	**100%**

Fuente: Airline Business, julio de 2000.

IV. OTRAS FORMAS DE COOPERACIÓN

44. Agrupaciones *ad hoc* es un término técnico, no una categoría de reglamentación, y se refiere a más de dos líneas aéreas que se juntan para un objetivo determinado. Este objetivo puede ser la cooperación en la distribución mediante el SRI, la participación en agentes de viajes dentro de la línea y portales de venta en línea, como así también la cooperación en el mantenimiento, reparación y revisión general.[20] Otro ejemplo es la oferta de ocho líneas aéreas británicas para licitar el 46 por ciento de la empresa de control del tránsito aéreo en el Reino Unido, National Air Traffic Services (NATS).[21] La cooperación también se extiende al negocio del transporte no aéreo.

45. El sector de las líneas aéreas, al igual que muchas otras industrias, está incorporando las ventas por Internet y las plataformas de compra. Algunas plataformas van más allá de las líneas aéreas, pero están limitadas a las ventas dentro de la industria.[22] Además de ello, al menos dos plataformas específicas de empresa a empresa (B2B) están dedicadas a toda la gama de la contratación. Esto incluye el servicio de comidas, servicios en tierra a las aeronaves, abastecimiento y reabastecimiento de combustible. Estas plataformas son exclusivas para las líneas aéreas; una tiene relación con una alianza, pero no comprende a todos sus integrantes, y la otra es independiente (cuadro 4). Las principales características de estas dos plataformas se describen en el cuadro 4 *infra*.

46. Las autoridades encargadas de la competencia deben examinar estas plataformas B2B sin ninguna especificidad de transporte aéreo. La primera autorización que otorgó la Comunidad Europea fue a un consorcio aeronáutico, myaircraft.com. Hay numerosos casos de B2B pendientes ante la Comisión Europea y, en los Estados Unidos, ante el Departamento de Justicia.

20 Véase el documento S/C/W/163, cuadros 3 y 7 y párrafos 14, 24 y 82.

21 Véase el documento S/C/W/163/Add.2, párrafos 87 y 88.

22 Véase el documento S/C/W/163, párrafo 24, página 9.

CUADRO 4
Principales plataformas de compra de empresa a empresa (B2B)

Agrupación	Aeroexchange.com	Cordiem.com (fusión de AirNewco y My Aircraft)
Miembros fundadores	Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, America West, Cathay Pacific, Fedex, Japan Airlines, Lufthansa, NorthWest Airlines, SAS, Singapore Airlines, Air New Zealand, Austrian y KLM	British Airways, Air France, American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines y United Airlines
Miembros adicionales	18 líneas aéreas afiliadas no identificadas	Iberia, Swissair, UPS
Anuncio	Julio de 2000	Abril de 2000
Inicio de las operaciones	Octubre de 2000	Febrero de 2001
Poder adquisitivo	15.000 millones de US$ por año	32.000 millones de US$ por año

Fuente: OACI, The World of Civil Aviation, 2000-2003.

ANEXO

CUADRO A1

Inversiones transnacionales, empresas conjuntas, filiales de propiedad absoluta y privatizaciones en el sector del transporte aéreo comercial entre 1993 y 1999

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	**Líneas aéreas con participación en el capital**		**Líneas aéreas privatizadas**	**Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas**
1993				
US Air (Estados Unidos)	British Airways (Reino Unido) 25%	Euroglobal Aviation (Reino Unido) y Gobierno de Tayikistán en Tajikistan Airlines		
Aeroperú (Perú)	Aeroméxico (México) 49%	Myanmar Airways y Highsonic Enterprise Pte. Ltd. (Singapur) en Myanmar Airways International		
Jet Airways (India)	Gulf Air (empresa multinacional árabe) Kuwait Airways (Kuwait)	EBA (Italia) fundada por Eurobelgian Airlines (Bélgica)		
Royal Air Cambodge (Camboya)	Singapore Airlines (Singapur 40%)			
Hajvairi Airlines (Pakistán)	Aeroflot (Federación de Rusia)			
Tatra Air (Eslovaquia)	Alpha Lines (Suiza)			
1994				
Business Air (Reino Unido)	Lufthansa (Alemania) 38%	Alianza de los gobiernos y líneas aéreas de Sudáfrica, Uganda y Tanzanía - African Joint Air Services	Air New Zealand (Nueva Zelandia)	Japan Airlines (Japón) 5%
Lauda Air (Austria)	Lufthansa (Alemania) agrega un 13,3% al anterior 26,4%	Cinco gobiernos del Caribe y British Airways (Reino Unido) en Carib Express	Lanchile	SAS 42%
Star line (Países Bajos)	El Al (Israel) 48%	Companhia de Servicios De Avaiaçao de Macau (China), Gobierno de Macau, TAP Air Portugal (Portugal) en Air Macau	CSA (República Checa)	Air France (Francia) 19,1%
Air Afrique (empresa multinacional: africana)	DHL (Estados Unidos)	Myanmar Airways (Myanmar) y Mandalay Holdings (Singapur) en Air Mandalay		
SAS (Dinamarca, Noruega y Suecia)	British Midland (Reino Unido) agrega un 5,1% al anterior 34,9%	Gobierno de Maldivas y servicios de helicóptero de Malasia (Malasia) en Air Maldives		
Air Mauritius (Mauricio)	British Airways (Reino Unido) agrega un 0,5% al anterior 12,7%	Gobierno letón y SAS (Dinamarca, Noruega y Suecia) en Air Baltic		
Air Mauritius (Mauricio)	Air India (India) agrega un 3,5% al anterior 8,5%	Regional Airlines (Francia) y Gestair (España) en Regional Líneas Aéreas		
Northwest Airlines (Estados Unidos)	KLM (Países Bajos) agrega un 5% al anterior 20%			
Aerolíneas Argentinas (Argentina)	Iberia (España) agrega un 40% al anterior 45%			

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	**Líneas aéreas con participación en el capital**		**Líneas aéreas privatizadas**	**Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas**
1995				
Laos Aviation (Laos)	Yunnan Airlines (China) 60%	Lufthansa Cargo (Alemania) 40% e Hinduja Group (India) 60% en Lufthansa Cargo India	Sabena (Bélgica)	Air France (Francia) 25%
Ansett Australia Airlines	Air New Zealand (Nueva Zelandia) 25%	Uganda Airlines (Uganda) y Al-Redwan Holding Co. (Arabia Saudita)		
LIAT (empresa multina-cional caribeña)	BWIA (Trinidad y Tabago) 29%	South African Express (Sudáfrica) e intereses del sector privado de Zambia en ZAMEX (Zambia)		
Ecuatoriana (Ecuador)	VASP (Brasil) 50,1%	Air Malawi (Malawi) y Malaysia Airlines		
LAB (Bolivia)	VASP (Brasil) 49%			
Pluna (Uruguay)	VARIG (Brasil) 12,75%			
Sabena (Bélgica)	Swissair (Suiza) 49,5%			
Austrian Airlines (Austria)	Swissair (Suiza) agrega un 15% al anterior 10%			
Jet Airways (Reino Unido)	KLM (Países Bajos) 49%			
Air UK (Reino Unido)	KLM (Países Bajos) agrega un 30,1% al anterior 14,9%			
Europe Aero Service (Francia)	Andalusair (España)			
Air Pacific (Fiji)	Qantas (Australia) agrega un 7,5% al anterior 10%			
European Airways (Reino Unido)	Uzbekistan Airways (Uzbekistán) 45%			
Albania Airways	Grupo MA Kharafi (Kuwait)			
1996				
Air Baltic (Letonia)	SAS (Dinamarca, Noruega y Suecia) agrega un 13% al anterior 16%		Continental Airlines (Estados Unidos)	Air Canada (Canadá) 9,6%
TAT (Francia)	British Airways agrega un 50,1% al anterior 49,9 %		Aerolíneas Argentinas (Argentina)	Iberia (España) 25%
Air Liberté (Francia)	British Airways 67%			
Tampa (Colombia)	Martinair (Países Bajos)			
Ukraine International Airlines (Ucrania)	Swissair y Austrian Airlines 13,87% mediante activos en común			
Eurobelgian Airlines (Bélgica)	Virgin Atlantic (90%)			
Ansett Australia (Australia)	Air New Zealand 25%			
Air Philippines (Filipinas)	Japan Air System (10%)			

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	**Líneas aéreas con participación en el capital**		**Líneas aéreas privatizadas**	**Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas**
Community Express Airline (Reino Unido)	Mesa Air Group (Estados Unidos) 44%			
Lina Congo (Congo)	New England International (Estados Unidos y Suiza) 67%			
LAPSA (Paraguay)	TAM (Brasil)			
1997				
Deutsche BA (Alemania)	British Airways agrega un 16% al anterior 49%		US Air (Estados Unidos)	British Airways 25%
Braathens SAFE (Noruega)	KLM (Países Bajos) 30%		Lauda Air (Austria)	Lufthansa (Alemania) 19,7%
Tampa (Colombia)	Martinair (Países Bajos) agrega un 39% al anterior 40%		Ladeco (Chile)	Iberia (España) 38%
Cargolux (Luxemburgo)	Swissair Cargo (Suiza) 25%		Aerolíneas Argentinas (Argentina)	Iberia 10%
Europe Continental Airways (Francia)	Crossair (Suiza) 35%		Malev (Hungría)	Alitalia (Italia) 35%
Air Littoral (Francia)	Lufthansa 13,2%		Northwest (Estados Unidos)	KLM 19%
Aeroperú (Perú)	Continental Airlines (Estados Unidos) 30%		Jet Airways (India)	Gulf Air (empresa multinacional árabe) y Kuwait Airways 40%
La Costeña (Nicaragua)	TACA (El Salvador) 50%		Air New Zealand (Nueva Zelandia)	Qantas (Australia) 19,4%
Rwanda Airlines (Rwanda)	Alliance Air (Sudáfrica, Tanzanía, Uganda) 49%			
1998				
Air Lanka (Sri Lanka)	Emirates (EAU) 40%			
Air Pacific (Fiji)	Qantas agrega un 28,5% al anterior 17,5%			
Astro Air International (Filipinas)	U Land Airlines (Taipei Chino) 40%			
Air Philippines (Filipinas)	U Land Airlines 30%			
China Airlines (Taipei Chino)	Singapore Airlines 10%			
Air One (Italia)	Swissair 40%			
Volare (Italia)	Swissair 34%			
Air Europe (Italia)	Swissair 45%			
Air Littoral (Francia)	Swissair 44%			
LTU (chárters - Alemania)	Swissair 49%			

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	**Líneas aéreas con participación en el capital**		**Líneas aéreas privatizadas**	**Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas**
Air Botnia (Finlandia)	SAS (Dinamarca, Noruega y Suecia) 100%			
Iberia (España)	British Airways (Reino Unido) y American Airlines (Estados Unidos) 10% de activos en común			
TEA (chárters -Suiza)	EasyJet (Reino Unido) 44%			
Malmö Aviation (Suecia)	Braathens ASA (Noruega) 25%			
ACES (Colombia)	American Airlines (Estados Unidos) 40%			
Aerolíneas Argentinas (Argentina)	American Airlines (Estados Unidos) 8,5%			
Aeroperú (Perú)	Delta Airlines (Estados Unidos) 35%			
COPA (Panamá)	Continental Airlines (Estados Unidos) 49%			
Islena Airlines (Honduras)	TACA (El Salvador) 20%			
Air Aruba (Aruba)	ASERCA (Venezuela)			
1999				
Virgin Atlantic (Reino Unido)	Singapore Airlines (Singapur) 49%			
Air Mekong (cargo - Viet Nam)	Singapore Airlines (Singapur) 40%			
South African Airways (Sudáfrica)	Swissair (Suiza) 20%			
TAP Air Portugal (Portugal)	Swissair (Suiza) 34%			
Portugalia (Portugal)	Swissair (Suiza) 42%			
AOM (Francia)	Swissair (Suiza)			
Sabena (Bélgica)	Swissair (Suiza) agrega un 13% al anterior 49,5%			
LOT Polish Airlines	Swissair (Suiza) 37,6%			
Air Dolomiti (Italia)	Lufthansa (Alemania) 26%			
Air Baltic (Letonia)	SAS (Dinamarca Noruega y Suecia) agrega un 5% al anterior 29%			

Fuente: OACI, «*The World of Civil Aviation*» [serie], 1993.

CUADRO A2
Limitaciones a la propiedad de extranjeros (al 1º de octubre de 2000)

País	Límite	Notas
Argentina	49%	En el caso de Aerolíneas Argentinas se permitió el 85% de participación a Interinvest (España, Estados Unidos, etc.).
Australia	49%	No hay restricciones a la propiedad de extranjeros para los operadores totalmente nacionales. Para los operadores internacionales australianos la participación de extranjeros está limitada al 49% «salvo que sea contrario al interés nacional». Qantas está regulado por las disposiciones de la Ley de venta de Qantas, de 1992. El total de la propiedad en manos de extranjeros está limitado al 49%, con un máximo del 35% permitido a las líneas aéreas extranjeras y del 25% para una sola línea aérea extranjera.
Brasil	49,50%	Desde 1997 (anteriormente el 20%).
Canadá	25% (con derecho de voto)	El Gobernador en Consejo (Gabinete federal) está facultado para ampliar el límite en materia de propiedad extranjera de acciones con derecho a voto aplicable a todos los transportistas canadienses. La autorización de otras modalidades de propiedad extranjera, incluida la de acciones sin derecho a voto de transportistas canadienses, está supeditada al cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Inversiones del Canadá y a la condición de que el control efectivo del transportista quede en poder de canadienses.
Chile		No hay restricciones, pero la línea aérea debe tener la sede principal de sus negocios en Chile.
China	35% (25% con derecho de voto)	Desde mayo de 1994, con la intención de cambiarlo al 49%.
Corea	Menos del 50%	El 12 de febrero de 1998 se subió del 20% al 49,99%, siempre que el control efectivo quede en manos de nacionales.
Estados Unidos	49% (25% con derecho de voto)	Los dos tercios de los integrantes de la junta de dirección deben ser nacionales y el control efectivo debe estar en manos de nacionales. Podría estar sometido a un examen de control.
Federación de Rusia		En 1997 el Gobierno ruso impuso normas que prohibían la propiedad mayoritaria extranjera en las empresas conjuntas (joint ventures) de líneas aéreas.
Filipinas	40%	Las líneas aéreas se consideran un servicio público. Todo el personal ejecutivo y gerentes deben ser nacionales.
Japón	33,33%	Los transportistas japoneses deben ser de propiedad y estar bajo el control y la dirección de una mayoría de dos tercios, como mínimo, de nacionales japoneses.
India	40%	El 40% en las líneas aéreas privadas nacionales; pero desde abril de 1997 no se admiten inversiones de líneas aéreas extranjeras o inversores de aeropuertos.
Indonesia		En un comienzo fue el 49%, derogado en el año 2000 por decreto presidencial.
Kenya	49%	
Malasia	45%	Se aplica a Malaysia Airlines, y en julio de 2000 se cambió del 30% al 45%.
México	25% (con derecho de voto)	Desde 1994 se permite superar el 25% de límite cuando las inversiones se realicen mediante empresas en las que la participación extranjera sea inferior al 50% de las acciones con derecho de voto.

País	Límite	Notas
Nueva Zelandia	49%	Desde 1996 se admite el 25% para una sola línea aérea extranjera y el 35% para el total de líneas extranjeras. Como mínimo, el 50% de la propiedad y del control efectivo de la junta directiva debe estar en manos de nacionales australianos y neozelandeses (línea aérea del SAM).
Perú	70%	Desde 1997.
Polonia		La Ley del Sector Aéreo, de 1962 (artículo 65a) exige la autorización del Ministerio de Transporte y Economía Marítima.
República Checa	49%	El 51%, como mínimo, de las acciones y de los votos son propiedad de nacionales y están bajo su control.
Singapur		No existen restricciones formales a la propiedad de las empresas de Singapur.
Suiza	40%	Desde que se unió al Espacio Aéreo Común Europeo (ECAA) se rige por las mismas normas que los Estados miembros de la UE.
Tailandia	49%	El porcentaje de capital que debe tener el Estado en Thai International fue reducido del 70% al 51%. El límite al porcentaje de participación extranjera en Angel Air se cambió del 15% al 30%.
Taipei Chino	33%	En las líneas aéreas nacionales se aplica un límite del 50% al transporte de carga desde 1997.
Turquía	49%	Las líneas aéreas turcas deben ser sociedades anónimas constituidas en Turquía y deben ser de propiedad mayoritaria y estar bajo el control y la dirección de nacionales turcos.
UE-Estados miembros(15)	Menos del 50%	Los inversores procedentes de un país que no sea miembro de la UE se rigen por el Reglamento 2407/92 de la UE (transportistas de la Comunidad), pero no hay restricciones a las inversiones procedentes de miembros de la UE.

Fuente: OACI, IATA.

CUADRO A3
Normas nacionales sobre la propiedad y el control en un determinado número de países

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Australia	No hay restricciones a la propiedad de extranjeros para los operadores totalmente nacionales. Para los operadores internacionales australianos la participación de extranjeros está limitada al 49% de las acciones, «salvo que sea contrario al interés nacional». El total de la propiedad en manos de extranjeros está limitado al 49%, con un máximo del 35% para las líneas aéreas extranjeras y un máximo del 25% para una sola línea aérea extranjera. Qantas se rige por la Ley de venta de Qantas, de 1992, que tiene más disposiciones restrictivas, pero el Gobierno está pensando en hacer concordar las exigencias para el transportista con las de las demás líneas aéreas australianas.		
Brasil	El artículo 181 del Código Aeronáutico del Brasil estipula que sólo el 20% de las acciones con derecho de voto de las líneas aéreas brasileñas, operadores internacionales y nacionales, pueden estar en manos extranjeras, sean líneas aéreas u otras empresas. Hay un proyecto de aumentar el límite admitido de participación extranjera, e incluso de permitir que los extranjeros tengan el control de una línea aérea brasileña. El Ministerio de Aviación Civil concede licencias a los proveedores de servicios aéreos públicos. Cada dos años las líneas aéreas brasileñas deben remitir al Ministerio de Aviación Civil información sobre todos los accionistas y toda transferencia de acciones realizada en el semestre anterior. Se requiere la aprobación previa de toda transferencia de acciones cuando: 1) se altere la mayoría de los accionistas o el control de la empresa; 2) se proponga la venta a extranjeros de acciones con derecho de voto; y 3) cuando se trate de la venta de más del 10% de las acciones.	En situaciones de emergencias el Gobierno tiene derecho a requisar las aeronaves registradas en el Brasil.	Los recursos minerales y la energía hidroeléctrica sólo pueden ser explotados por nacionales o por empresas constituidas en el país y que tengan allí la sede principal de sus negocios.
Canadá	Actualmente el porcentaje máximo autorizado de propiedad extranjera de una línea aérea canadiense es del 25 por ciento. El Ministro de Transportes ha anunciado que se procederá a modificar la Ley de Participación Pública en Air Canada para dejar sin efecto la restricción del 15 por ciento de las acciones de Air Canada con derecho a voto de propiedad de una sola persona. Una vez aprobada esa modificación legislativa, todos los transportistas estarán sujetos en el Canadá al mismo régimen. El control de los transportistas canadienses debe estar en manos de «intereses nacionales». En el caso de los servicios internos canadienses el Ministro puede exonerar al transportista no canadiense de la condición de ser canadiense impuesta para obtener la licencia pertinente si considera necesario o conveniente en aras del interés público que se expida esa licencia interna a un transportista no canadiense. El Ministro no está facultado para conceder una exoneración similar a los transportistas que operen servicios internacionales.	La Ley de Preparación para Emergencias del Canadá da al Gobierno la potestad legislativa de requisar aeronaves en situaciones de emergencia.	Hay algunas normas generales sobre la inversión extranjera. El Gobierno tiene la política de limitar las posibilidades de adquisición de los extranjeros en el sector de las telecomunicaciones y de los ferrocarriles.

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Chile	El Decreto Ley 2564, de 1979 (también conocido como «Ley de cielos abiertos») suprimió todas las restricciones a la propiedad de una línea aérea registrada en Chile. En 1989, momento en que se privatizó Lan Chile, hubo discusiones sobre si algunos derechos de tráfico se perderían, ya que SAS tenía un 35% de participación en la empresa. Pero la ley no se reformó. El elemento esencial es que Chile sea la sede principal de los negocios de la línea aérea («sede efectiva»). La Dirección General de Aeronáutica Civil considera como línea aérea chilena a todo transportista con sede en el país.		
China	Actualmente las participaciones de la China no continental (incluidos intereses de la RAE de Hong Kong, de la RAE de Macau y del Taipei Chino) en los transportistas chinos están limitadas al 35% de las acciones y al 25% de los derechos de voto. El presidente o director debe ser de la China continental. El Gobierno está considerando elevar al 49% el máximo de participación en las acciones.		
Colombia	El Código de Comercio de Colombia requiere que toda empresa del país tenga el 60% de sus acciones en manos colombianas y un máximo del 40% en manos extranjeras. Pero el Consejo de Estado (una autoridad administrativa) decidió que el Código no es válido ya que la legislación vigente permite la libre entrada de inversiones extranjeras en todas las industrias y todos los sectores comerciales. La opinión de Aerocivil (el organismo colombiano competente en materia de aviación civil) es que los acuerdos bilaterales firmados por Colombia tienen primacía sobre las leyes nacionales por ser tratados internacionales. En la práctica, el requisito de que el 51% de una línea aérea local esté en manos colombianas sigue vigente. En la actualidad las principales líneas aéreas cumplen esta condición (Avianca/Sam y Aces).		
Comunidad Europea y Espacio Económico Europeo	El artículo 4 del Reglamento 24071/92 del Consejo afirma lo siguiente respecto de los transportista aéreos: 1. Los Estados miembros sólo concederán licencias de explotación a empresas: a) que tengan su principal centro de actividad y, en su caso, su domicilio social en dicho Estado miembro; y b) cuya principal actividad sea el transporte aéreo … 2. Sin perjuicio de los acuerdos y convenios en los que la Comunidad sea parte contratante, la empresa deberá ser propiedad de Estados miembros y/o de nacionales de los Estados miembros, y continuar siéndolo directamente o mediante la propiedad mayoritaria del capital. En todo momento deberá estar efectivamente controlada por dichos Estados o sus nacionales … 3. Toda empresa que participe directa o indirectamente con una participación de control en una compañía aérea deberá cumplir los requisitos del apartado 2.		
Corea, República de	La participación extranjera en las líneas aéreas locales está limitada a menos del 50%, al igual que la representación en la junta directiva.		

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Estados Unidos	Según la legislación vigente, sólo los «transportistas aéreos» pueden ofrecer transporte aéreo comercial en los Estados Unidos. Entre otros requisitos, un transportista aéreo debe ser propiedad de «un nacional de los Estados Unidos». El criterio incluye: 1) toda persona que sea nacional de los Estados Unidos; 2) toda sociedad en que cada uno de los socios sea nacional de los Estados Unidos; 3) toda empresa o asociación constituida de conformidad con la legislación federal, estatal, del Distrito de Columbia o de un territorio o posesión de los Estados Unidos. Los dos tercios, como mínimo, de la junta directiva y de los gerentes deben ser nacionales de los Estados Unidos y el 75%, como mínimo, de las acciones con derecho de voto deben ser propiedad o estar bajo el control de personas que sean nacionales de los Estados Unidos. El máximo de acciones con derecho de voto que se permite en manos extranjeras es el 24,9%. Con respecto a los transportistas estadounidenses es indistinto que el propietario extranjero sea una aerolínea o no. El Departamento de Transportes puede realizar una «investigación de idoneidad» para determinar si un transportista estadounidense sigue siendo nacional. Además del tope del 24,9% en la participación con derecho de voto los Estados Unidos aplican el requisito de que quien no sea nacional no puede controlar una aerolínea estadounidense. Aunque un no nacional estructure su participación para que se mantenga por debajo del 25% de las acciones con derecho de voto, el Departamento de Transportes puede determinar que existe un control de facto inadmisible. Esto ocurrió al principio de la relación entre KLM y Northwest Airlines, cuando el Departamento determinó que la participación mayoritaria de KLM en la empresa de control, su representante en la junta directiva y la junta de asesoramiento financiero eran problemáticos, obligando a las partes a reestructurar la sociedad. Las decisiones posteriores del Departamento de Transportes aplican un examen de control menos rígido que permite a los que no sean nacionales una participación total en el capital de un máximo del 49%. Se mantiene el límite al porcentaje de acciones con derecho de voto.	En la flota aérea de reserva civil de los Estados Unidos los transportistas estadounidenses se comprometen voluntariamente a suministrar en caso de emergencia una determinada cantidad de aeronaves y de tripulación al Departamento de Defensa.	No existen prescripciones formales de que determinadas industrias deban ser de propiedad y estar bajo el control de nacionales, aunque algunas disposiciones sobre seguridad nacional impiden que intereses extranjeros tengan acceso a información delicada.

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Filipinas	Se considera a las líneas aéreas como servicios públicos. El artículo 11 de la Constitución de 1987 estipula lo siguiente: «No se otorgará franquicia, certificado ni ninguna otra forma de autorización para la operación de un servicio público a personas que no sean nacionales filipinos ni a empresas o asociaciones que no estén constituidas de conformidad con las leyes del país y cuyo capital esté en un 60%, como mínimo, en manos de esos ciudadanos.» «Dichas franquicias, certificados o autorizaciones no tendrán carácter de exclusivos ni se otorgarán por un período superior a 50 años.» «Tales franquicias o derechos sólo se otorgarán con la condición de que el Congreso pueda modificarlos, alterarlos o derogarlos cuando el interés público así lo requiera.» «El Estado fomentará la participación del público en el capital de los servicios públicos. La participación de inversores extranjeros en el órgano rector de toda empresa de servicios públicos será proporcional a su participación en el capital, y todo el personal ejecutivo y gerentes de esas empresas o asociaciones serán ciudadanos filipinos.»		
Hong Kong, China	Las líneas aéreas registradas en Hong Kong deben estar constituidas en el territorio, que debe ser el lugar principal de sus negocios.		
India	La mayor parte de la propiedad y el control efectivo de los transportistas indios deben estar en manos de nacionales indios, pero las normas se modificaron recientemente. Con respecto a Air India, un socio estratégico podrá adquirir una participación del 40% como máximo, incluido el 26% de capital extranjero, con participación en una línea aérea permitida. Para Indian Airlines, hasta un máximo del 26% se puede vender a un «socio estratégico». No se permitirá a una línea aérea extranjera tener capital o haberes extranjeros en el socio estratégico, y está limitado al 40% de su capital. Se están cambiando las normas para los transportistas nacionales de propiedad privada, para admitir una participación extranjera del 40% en el capital o el 100% de participación de indios no residentes, pero no se permite la participación de líneas aéreas extranjeras, sea directa o indirectamente.	El Gobierno se reserva el derecho de utilizar todo el material o las instalaciones de la aviación civil (aeronaves, aeropuertos, etc.) en caso de emergencia.	En los últimos años se han liberalizado las normas relativas a la inversión extranjera en otras industrias, incluyendo en algunos casos la aprobación automática. Esta aprobación automática no se aplica en algunos sectores, como por ejemplo la banca, la energía atómica, el petróleo y el carbón y lignito. No se permiten las inversiones extranjeras en el sector inmobiliario, agropecuario, medios impresos, radiodifusión, servicios de correo e industrias de la defensa y estratégica.
Israel	La propiedad extranjera de cualquier línea aérea israelí está limitada al 34%, como máximo. El presidente y los dos tercios de los directores deben ser nacionales, y la sede principal de los negocios debe estar en el país. No se hace distinción entre las líneas aéreas extranjeras y las empresas extranjeras distintas de las líneas aéreas. De privatizarse El Al, algunas decisiones requerirán el consentimiento de los titulares de las acciones con derecho de veto (licitación de aeronaves, etc.). Además, los dos tercios de la junta directiva deberán ser de nacionalidad israelí, y la sede principal de los negocios deberá seguir siendo Israel.	En caso de emergencia nacional el Gobierno tiene derecho de requisar aeronaves de las líneas aéreas nacionales.	

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Japón	La Ley de aeronáutica del Japón estipula que no se podrá registrar como japonesa ninguna línea aérea que tenga un tercio de su capital en manos extranjeras ni que esté bajo el control de extranjeros.	No existen disposiciones específicas que permitan al Gobierno requisar aeronaves, pero tiene la facultad de solicitar asistencia.	
Kenya	Kenya limita al 49% la propiedad extranjera de las líneas aéreas registradas en el país. En la actualidad, KLM posee el 26% de Kenya Airways y el Estado posee el 23%, mientras que el resto está en manos de nacionales.		
Malasia	El Gobierno, por intermedio del Ministerio de Finanzas, fija los criterios de propiedad. La propiedad extranjera está limitada al 30% para todas las líneas aéreas, con excepción de Malaysia Airlines, en la cual el límite es del 45%. Pero la participación total para una sola entidad extranjera está limitada al 20%, y el Gobierno conserva una «acción con derecho de veto» en Malaysia Airlines.	No existe ninguna disposición jurídica que faculte al Gobierno a requisar aeronaves en situaciones de emergencia. Pero el Gobierno puede aplicar cualquier programa que considere conveniente.	No existe legislación sobre el control de determinadas industrias nacionales, pero la política inmediata es que toda industria que se considere un «servicio esencial» permanecerá bajo control malasio.
Mauricio	Los estatutos del transportista nacional limitan la propiedad extranjera al 40% del capital accionario emitido, sin importar que el propietario sea o no una línea aérea extranjera. Con respecto al control no existe un requisito jurídico claro, pero las cláusulas normales de un acuerdo bilateral excluyen el control extranjero. La Comisión Económica para África, de las Naciones Unidas insiste en que toda línea aérea para la cual facilita financiación deberá estar controlada por el gobierno nacional.		
Nueva Zelandia	No existen restricciones a la propiedad extranjera de los transportistas nacionales. La legislación nacional limita al 49% el capital extranjero en un transportista internacional de Nueva Zelandia; una sola línea aérea no puede poseer más del 25% y la participación total de las líneas aéreas no puede superar el 35%.		
Perú	La Ley Nº 27.261 (Ley de Aeronáutica Civil) estipula que el porcentaje de capital en manos peruanas debe ser del 51%, como mínimo. Pero en la actualidad algunas líneas aéreas del Perú deberían ser modificadas para cumplir este requisito.		
Singapur	No hay límites a la propiedad extranjera de las acciones de Singapore Airlines. Los estatutos de la empresa permiten a los directores fijar el límite máximo de la participación extranjera en las acciones, pero en la actualidad no hay límites. Ninguna línea aérea puede poseer más del 5% sin la aprobación de los directores. Existe un mecanismo para emitir «acciones de la ASA» al Ministerio de Finanzas cuando el nivel de la participación extranjera en las acciones ordinarias pueda poner en peligro un acuerdo de servicios aéreos.	En determinadas circunstancias el Gobierno tiene la facultad de requisar aeronaves civiles.	La única industria nacional en la que está establecido que la propiedad y el control deben estar en manos de nacionales son los medios de comunicación.
Taipei Chino	La participación extranjera en las líneas aéreas está limitada al tercio de las acciones.		

Fuente: IATA.

CUADRO A4 (a)

Acuerdos comerciales de las líneas aéreas concertados o reformados en 2000

Nota: Los acuerdos que aparecen en negritas son parte de una alianza mundial o de una alianza aprobada por la Comisión Australiana de la Competencia y el Consumidor, la Comisión Europea y/o el Departamento de Transportes de los Estados Unidos.

Aer Lingus-American Airlines (C, N)	Alitalia-Japan Airlines (C, N)	British Airways-Deutsche BA (C)	Finnair-TAP Air Portugal (C, N)
Aeroflot-AeroSvit Airlines (C, N)	**Alitalia-KLM (T)**	**British Airways-Finnair (C)**	Garuda-Malaysian Airlines (C)
Aeroflot-Air France (M)	Alitalia-Korean Air (C)	British Airways-GB Airways (F)	Gulf Air-Philippine Airlines (C, N)
Aeroflot-Air India (M)	Alitalia-Meridiana (C, N)	**British Airways-Iberia (C)**	Gulfstream-Northwest Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Kazakhstan (C, N)	**Alitalia-Northwest (C*, N)**	**British Airways-LanChile (C, N)**	Gulfstream-Trans World Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Ukraine (C, N)	Alitalia-Palestinan Airlines (C, N)	British Airways-National Jets Italia (F, N)	Hawaiian Airlines-Northwest Airlines (C)
Aeroflot-Armenian Airlines (C)	Alitalia-Varig (C, N)	**British Airways-Qantas (C)**	Iberia-Air France (C, N)
Aeroflot-Georgian Airlines (C, N)	All Nippon Airways-Asiana (C, N)	British Airways-Zambian Air Services (F, N)	**Iberia-LanChile (C, N)**
Aeroflot-Moldavian Airlines (C, N)	**All Nippon Airways-Austrian Airlines (C)**	**British Midland-United Airlines (C)**	**Icelandair-SAS (C)**
Aerolineas Argentinas-Alitalia (C, N)	All Nippon Airways-Emirates (M)	BWIA West Indies Airways-LIAT (M)	Japan Air System-Japan Airlines (M)
Aerolineas Argentinas-American Airlines (C*)	All Nippon Airways-Japan Air System (M)	BWIA West Indies Airways-United Airlines (C, N)	Japan Air System-KLM (C)
Aerolineas Argentinas-TAM (C, N)	**All Nippon Airways-Thai Airways International (C)**	**Canadian Airlines-Cathay Pacific (T)**	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
AeroMexico-Air France (C)	All Nippon Airways-Trans World Airlines (CG, N)	Canadian Airlines-Japan Airlines (T)	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
AeroMexico-Delta Air Lines (C)	All Nippon Airways-Virgin Atlantic Airways (C, N)	Canadian Airlines-LanChile (T)	Japan Airlines-Northwest Airlines (CG, N)
Air Afrique-Air France (C)	Alpi Eagles-Olympic Airways (C, N)	**Canadian Airlines-Qantas (T)**	Japan Airlines-Singapore Airlines (CG)
Air ALM-City Bird (M, N)	America West-Trans World Airlines (C, N)	Cathay Pacific-Malaysian Airlines (C, N)	Japan Airlines-Vietnam Airlines (C)
Air ALM-KLM (T)	**American Airlines-Canadian Airlines (T)**	Cathay Pacific-Qantas New Zealand (C, N)	KLM-Lituanian Airlines (C, N)
Air ALM-Surinam Airways (T)	**American Airlines-Cathay Pacific (C)**	Cathay Pacific-Turkish Airlines (C, N)	KLM-Malaysian Airlines (C)
Air ALM-Winair (M)	American Airlines-China Eastern Airlines (C)	China Airlines-Vietnam Airlines (C)	KLM-Regional Airlines (T)
Air Canada-Air New Zealand (C)	American Airlines-EVA Airways (C)	China Eastern Airlines-Qantas (C, N)	Kuwait Airways-Philippine Airlines (C*)
Air Canada-Canadian Airlines (C, N)	American Airlines-Japan Airlines (C)	China Southern Airlines-Japan Air System (C, N)	Kuwait Airways-Trans World Airlines (C*)
Air Canada-Delta Air Lines (C)	American Airlines-Ozark Airlines (M)	China Southern Airlines-Vietnam Airlines (C, N)	LAM-TAP Air Portugal (C, N)
Air Canada-Singapore Airlines (C*)	**American Airlines-Qantas (C)**	Cirrus Airlines-Lufthansa (F, N)	LTU-Sabena (C, N)

Air Caraibes-LIAT-Winair (C, N)	**American Airlines-Sabena-Swissair (C)**	City Bird-Lignes Aériennes Congolaises (T)	Lufthansa-Deutsche Bahn (I, N)
Air China-Lufthansa (C, N)	**American Airlines-Swissair (C)**	City Bird-Sabena (T)	Lufthansa-Philippine Airlines (CG*, N)
Air China-Northwest Airlines (C)	**American Airlines-TACA (C)**	CommutAir-US Airways (T)	**Lufthansa-SAS-Singapore Airlines (CG*)**
Air Europa-Alitalia (C, N)	American Airlines-TAP Air Portugal (C, N)	Continental Airlines-CommutAir (F, N)	**Lufthansa-Thai Airways International (C)**
Air Europa-Trans World Airlines (C, N)	American Airlines-Thalys (I, N)	Continental Airlines-Emirates (C, N)	**Lufthansa-Varig (CG)**
Air France-Comair (C)	American Airlines-Turkish Airlines (C*, N)	**Continental Airlines-Northwest Airlines (C)**	Malaysian Airlines-Middle East Airlines (C, N)
Air France-Delta Air Lines (C)	American Airlines-US Airways (T)	**CSA Czech Airlines-Delta Air Lines (C, N)**	**Malaysian Airlines-Northwest Airlines (C)**
Air France-Japan Airlines (C)	American Eagle-Northwest Airlines (C)	Delta Air Lines-Trans States Airlines (T)	Malaysian Airlines-Philippine Airlines (C*)
Air France-Korean Air (M)	American Eagle-Trans World Airlines (C, N)	Delta Air Lines-ACES (C, N)	Malaysian Airlines-Swissair (C)
Air France-TACA (C, N)	Angel Air-China Northern Airlines (M, N)	Delta Air Lines-Aerolitoral (C, N)	Mesa Airlines-Midwest Express (C)
Air France-Thalys (I)	Aserca-Avensa (T)	Delta Air Lines-El Al (C, N)	Mesa Airlines-US Airways (F)
Air India-Emirates (C, N)	Asiana-Cargolux (CG, N)	Delta Air Lines-Malev (T)	**Mexicana-United Airlines (C)**
Air India-Malaysian Airlines (C)	Asiana-China Southern Airlines (C)	Delta Air Lines-Royal Air Maroc (C, N)	National Airlines-Virgin Atlantic Airways (M, N)
Air India-Virgin Atlantic Airways (C*, N)	Asiana-Turkish Airlines (C, N)	Delta Air Lines-Sabena-Swissair (T*)	Nationwide Air-Virgin Atlantic Airways (F, N)
Air Jamaica-Cubana (C, N)	Asiana-Uzbekistan Airways (C, N)	Delta Air Lines-South African Airways (C)	Nigeria Airways-South African Airways (C, N)
Air Jamaica-Delta Air Lines (C)	Atlantic Coast Airlines-United Airlines (F)	Delta Air Lines-Tunisair (C, N)	Qantas-Qantas New Zealand (F, N)
Air Kazakhstan-Transaero (C, N)	Atlantic Coast Jet-Delta Air Lines (F, N)	Deutesche BA-Iberia (C*)	Qantas-South African Airways (C)
Air Littoral-Finnair (C, N)	**Austrian Airlines-Delta Air Lines (T*)**	Ecuatoriana-LanChile (C, N)	Roraima Airways-Rutaca Airlinres (C, N)
Air Malta-Trans World Airlines (C, N)	Austrian Airlines-El Al (C, N)	Egyptair-Middle East Airlines-Royal Air Maroc-	Royal Air Maroc-Tunisair (C, N)
Air Moldova International-Transaero (C, N)	**Austrian Airlines-United Airlines (C, N)**	Royal Jordanian-Saudi Arabian Airlines (M, N)	Sabena-Ukraine International Airlines (C)
Air Namibia-Deutsche BA (C, N)	Aviaekspresskruiz-Chelyabinsk Airlines-	Egyptair-Philippine Airlines (C*)	SATA International-TAP Air Portugal (C)
Air Namibia-Uganda Airlines (T)	Demodedovo Airlines-Kras Air (M, N)	El Al-Swissair (C, N)	SNCF-United Airlines (I)
Air New Zealand-Canadian Airlines (C, N, T)	Avianca-Mexicana (C, N)	El Al-Thai Airways International (C*, N)	Swissair-Thai Airways International (C, N)

Air One-Lufthansa (C, N)	Azerbaijan Airlines-Transaero (C, N)	Emirates-MNG Cargo Airlines (CG, N)	Syrian Arab Airlines-Tarom Romanian (C, N)
Air Tahiti Nui-American Airlines (M, N)	Balkan Bulgarian-Uzbekistan Airlines (C)	Emirates-Philippine Airlines (C*, N)	TACA-TACA Peru (C)
Air Tahiti Nui-Qantas (C, N)	Bangkok Airways-Thai Airways International (C, N)	EVA Airways-Qantas (C, N)	TAM-Transbrasil (T)
Air Zimbabwe-Comair BA (C, N)	**British Airways-Canadian Airlines (T)**	**Finnair-Iberia (C)**	Trans States Airlines-Trans World Airlines (T)
Alaska Airlines-Qantas (C)	**British Airways-Cathay Pacific (C)**	**Finnair-Qantas (C)**	

C Denota un acuerdo de códigos compartidos o de funcionamiento
CG Denota un acuerdo sobre carga
F Denota un acuerdo sobre franquicias
I Denota un acuerdo intermodal
M Denota un acuerdo sin códigos compartidos
N Denota una nueva asociación formada en 2000
T Denota que el acuerdo fue concluido en 2000
* Denota que el acuerdo se firmó en años anteriores, pero se puso en aplicación en 2000

CUADRO A4 (b)

Tabulación resumida de los acuerdos comerciales de las líneas aéreas concertados y reformados en 2000

	Concertados en 1999 pero aplicados en 2000	Recién concertados en 2000	Reformados en 2000	Terminados en 2000
Acuerdos de códigos compartidos	12	75	55	no disponible
Acuerdos sobre carga	2	4	2	n/d
Acuerdos sobre franquicias	0	7	3	n/d
Acuerdos intermodales	0	2	2	n/d
Otros acuerdos sin códigos compartidos	0	6	9	n/d
Total	**14**	**94**	**71**	**22**

CUADRO A5
Características principales de las cinco alianzas mundiales

Todas las alianzas	Star	OneWorld	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Fecha de constitución	Mayo de 1997	Febrero de 1999	Junio de 2000	Marzo de 1998	No hay fecha de constitución. La aprobación reglamentaria de la cooperación entre KLM y Northwest es de enero de 1993
Miembros fundadores	Air Canada United Airlines Lufthansa Thai Airways SAS	American Airlines British Airways Cathay Pacific Qantas	Air France Aeroméxico Delta Airlines Korean Air	Swissair Austrian (salió en octubre de 1999 para unirse a Star) AOM Crossair Sabena Turkish Airlines	KLM Northwest
Miembros adicionales	Air New Zealand (marzo de 1999) All Nippon Airways (octubre de 1999) Ansett Australia (marzo de 1999) Austrian Airlines (marzo de 2000) British Midland (julio de 2000) Lauda Air (marzo de 2000) Mexicana (julio de 2000) Singapore Airlines (abril de 2000) Tyrolean (marzo de 2000) Varig (octubre de 1997)	Finnair (septiembre de 1999) Iberia (septiembre de 1999) Aer Lingus (junio de 2000) LanChile (junio de 2000)	CSA (marzo de 2001), y más adelante Aeroflot (2003)	Air Europe (abril de 1999) Air Littoral (mayo de 2000) LOT (enero de 2000) Portugalia (enero de 2000) Volare (enero de 2000) Air Liberté (septiembre de 2000)	Alitalia (se retiró)
Número de aeronaves	2.711	1.975	1.283	496	824
Aeronaves pedidas	391	360	330	135	108
Número de empleados	296.122	251.965	137.030	58.298	82.735
Principales centros	Europa: Copenhague, Francfort, Londres-Heathrow, París-CDG, Estocolmo, Viena América: Buenos Aires, Chicago, Los Angeles, Montreal, Río de Janeiro, San Pablo Asia: Bangkok, Hong Kong, Singapur, Tokio Oceanía: Auckland, Sidney	Europa: Dublín, Londres-Heathrow, Londres-Gatwick, Helsinki, Madrid, Manchester América: Chicago, Dallas, Nueva York-JFK, Santiago de Chile Asia: Hong Kong Oceanía: Sidney	Europa: París-CDG, París-Orly América: Atlanta, Cincinnati, Salt Lake City, México City Asia: Seúl	Europa: Bruselas, Basilea Estambul, Lisboa, Milán Malpensa, Niza, París-Orly, Varsovia, Zurich	Europa: Amsterdam América: Detroit, Minneapolis

Todas las alianzas	Star	OneWorld	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Tipos de cooperación:					
Códigos compartidos	Extensa red de acuerdos bilaterales sobre códigos compartidos que unen a los miembros entre sí	Códigos compartidos (excepto entre American Airlines y British Airways para el mercado transatlántico por falta de la excepción a la legislación antimonopolio que concede el Departamento de Transportes de los Estados Unidos y de la excepción individual de la Comisión Europea)			
Tarifas comunes	Tarifas «alrededor del mundo» para los viajeros mundiales	Tarifas «explorador de un mundo»			
Salas	Acceso a 500 salas comunes	Acceso recíproco a salas de aeropuertos	Acceso recíproco a salas de aeropuertos		
Programas para viajeros frecuentes	Programas recíprocos para viajeros frecuentes	Unión de programas recíprocos para viajeros frecuentes	Programas recíprocos para viajeros frecuentes		Sí
Despacho de pasajeros	Mediante el despacho de pasajeros	Fácil transferencia de pasajeros entre los transportistas aéreos	Fácil transferencia de pasajeros entre transportistas, procedimientos uniformes		
Relaciones de capital	Diversas relaciones de capital	Diversas relaciones de capital		Diversas relaciones de capital	Disuelto
Operaciones aeroportuarias	Agilización de las operaciones aeroportuarias			Servicios de escala, servicios de equipaje	
Cooperación en la carga	Sí		Sí	Sí	
Adquisiciones conjuntas	Sí				Sí
Comercialización	Propaganda y fomento				Sí
Otras				Centros de llamadas, tecnología de la información, ventas, capacitación y mantenimiento en común	

Todas las alianzas	Star	OneWorld	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Destinos donde se prestan servicios	760[a]	559	230	329	400
Países a los que se prestan servicios	112[b]	134	85	68	75
Ingresos por pasajero y por km en 1999 (en miles de millones)	593,9 + 254,7 para los transportistas asociados (AC)[c]	456,5 + 12 AC[d]	264,6 + 53,1 AC[e]	100,7 + 16,0 AC[f]	177,4 +107,7 AC[g]
Participación mundial[h] en los ingresos por pasajero y por km en 1999	21,3% + 4,4% AC	16,4% + 0,4% AC	9,5% + 1,9% AC	3,6% + 0,6% AC	6,4% + 3,9% AC
Pasajeros transportados (en millones)	292,7 + 73,3 AC	199,3 + 4,5 AC	151,2 + 28,3 AC	52,3 + 5,2 AC	71,6 + 55,9 AC
Participación mundial[i] de los pasajeros transportados en 1999	18,8% + 4,7% AC	12,8% + 0,3% AC	9,7% + 1,8% AC	3,4% + 0,3% AC	4,6% + 3,6% AC
Ventas a grupos[j] (en miles de millones de US$)	69,6 + 12,6AC	50,0 + 1,0 AC	26,1 + 4,0 AC	16,2 + 1,3 AC	16,8 + 9,9 AC

a Todavía no incluía a Austrian, Canadian, Mexicana y Singapore.

b *Idem*.

c Airline Business International define a los transportistas asociados como «aquellos que tienen relaciones de capital o acuerdos amplios de comercialización con un socio principal, como mínimo, pero que no están estrechamente relacionados con otras agrupaciones de la alianza». En el caso de Star ocurre con US Airways, Canadian, Virgin Atlantic y Spanair.

d Aerolíneas Argentinas, mediante sus lazos con Iberia y American Airlines.

e Desde 1999, Korean Airlines, Aeroflot.

f South African Airways.

g Continental, Transavia, Braathens, Kenya Airways.

h La participación mundial se basa en las estadísticas de la OACI para el total del tránsito regular (interno + nacional) previsto para 1999; vale decir, 2.788 billones de ingresos por pasajero y por km.

i La participación mundial se basa en las estadísticas de la OACI para el total del tránsito regular (interno + nacional) previsto para 1999, vale decir 1.560 millones de pasajeros transportados.

j Los ingresos de grupos, incluidos los negocios distintos del vuelo.

Fuentes: http://airlinealliance.tripod.com y Airline Business, julio de 2000, para las cinco últimas filas del cuadro.

CUADRO A6
Principales grupos no alineados

Principales transportistas no alineados	Ingresos por pasajero y por km (en miles de millones	Porcentaje de participación mundial	Pasajeros (en millones)	Porcentaje de participación mundial	Ventas grupales (en miles de millones de US$)
Japan Airlines	84,1	3,0	35,5	2,3	14,4
Southwest Airlines	58,7	2,1	57,5	3,7	4,7
TWA	41,9	1,5	25,8	1,7	3,3
Alitalia	36,9	1,3	24,2	1,5	5,2
Malaysia Airlines	35,0	1,3	16,0	1,0	2,1
America West	28,5	1,0	18,7	1,2	2,2
China Airlines	22,2	0,8	1,9	0,5	1,9
Saudi Arabian Airlines	19,6	0,7	12,3	0,8	-
Alaska Airlines	18,9	0,7	13,6	0,9	2,1
China Southern	18,7	0,7	15,0	1,0	1,6
Total	**364,5**	**13,1**	**226,5**	**14,6**	**37,5**

Fuente: Airline Business, julio de 2000.

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

SEXTA PARTE

Nota documental preparada por la Secretaría

Addendum

En la presente nota documental se proporciona información adicional sobre la evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay y se considera la asignación de turnos (véase el documento S/C/W/163/Add.2, como se señala en el párrafo 153).

1. Introducción

1. En esta sección se define la asignación de turnos, y se examina el marco multilateral de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el acceso al mercado internacional y el marco general reglamentario de la Unión Europea (UE) y de los Estados Unidos.[1]

2. Los términos «asignación de turnos» y «turnos» sólo se aplican a los aeropuertos cuyas autoridades coordinan el despegue, el aterrizaje y el estacionamiento. En este caso se elabora un régimen regulatorio para asignar a los diferentes transportistas el horario de llegada y de partida y las puertas. En los aeropuertos donde no existe este control no hay «turnos».

3. La asignación de turnos es parte de las operaciones comerciales de un transportista aéreo, y la disponibilidad de los turnos incide en el nivel de acceso a los mercados. Tradicionalmente la asignación internacional de turnos ha sido coordinada por la IATA.[2] La IATA organiza dos veces al año (junio y noviembre) la conferencia de coordinación de horarios que se ocupa de los planes para la siguiente temporada. Los horarios se ponen a disposición del público. Pueden participar en la conferencia todas las aerolíneas internacionales, sean regulares, de bajo costo, chárters, de carga o cualquier combinación de éstas, cuyo país de origen pueda ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Corresponde al Estado de matrícula designar a la aerolínea como transportista internacional.

4. En el período que se examina (1993-2000), el proceso de asignación internacional de turnos se mantuvo sin cambios, pese al mayor tráfico y a las nuevas reglamentaciones nacionales (principalmente en la UE y los Estados Unidos). Debido a un aumento constante del tráfico, en la mayoría de los aeropuertos internacionales importantes la capacidad ha excedido la demanda, lo cual ha llevado, a su vez, a buscar la forma de mejorar el acceso al aeropuerto sin afectar a las normas de seguridad. Esto ha creado un dilema a las autoridades aeroportuarias. Por un lado, las aerolíneas están aumentando su demanda de mayor capacidad (más turnos) y, por el otro, los residentes del lugar piden a las autoridades que limiten la capacidad por razones ambientales (ruido y contaminación ambiental).

1 Véanse también los párrafos 120 a 125 del documento S/C/W/59 y el párrafo 8 del documento S/C/W/129.

2 Véase «IATA Scheduling Procedures Guide», 22ª edición, agosto de 1997, y 24ª edición, 1998.

2. Definición de turno

5. La OACI y la IATA definen los turnos casi de la misma forma. En el presente análisis se utiliza la definición de la IATA, que es más detallada, según la cual «un turno es el tiempo previsto de llegada o de partida disponible o asignado a una aeronave en un aeropuerto en determinada fecha». El turno de un aeropuerto no debe confundirse con el turno del control de tráfico aéreo. Este último es la hora de despegue o aterrizaje de una aeronave que asigna la autoridad pertinente de control de tráfico aéreo para optimizar la capacidad disponible en puntos *en ruta* o en el aeropuerto de destino, estableciendo una secuencia del tránsito aéreo.[3]

6. Los turnos son importantes para los transportistas aéreos, no sólo por razones de funcionamiento (por ejemplo, para los horarios de aeronaves, tripulación y uso de puertas), sino también por razones comerciales (por ejemplo, para combinar los horarios de partida y de llegada entre distintos puntos geográficos). La disponibilidad de turnos en un aeropuerto puede verse afectada por distintas limitaciones físicas, como la limitada capacidad de las pistas, terminales, puertas de embarque o instalaciones de control de tráfico aéreo. Por eso, cuando un aeropuerto se satura y la demanda de turnos excede la disponibilidad de oferta, se utiliza algún tipo de mecanismo de racionamiento o de asignación de turnos (vale decir, una fórmula para asignar turnos a los usuarios). Generalmente, la asignación se realiza entre las aerolíneas que sirven el mismo aeropuerto, y exige realizar consultas con las autoridades aeroportuarias. Como un cambio de turnos en determinado aeropuerto puede tener consecuencias importantes para un vuelo respecto de asegurarse los turnos correspondientes en otros aeropuertos, suele necesitarse una coordinación más amplia. Esto se ha logrado principalmente mediante las conferencias de coordinación de horarios de la IATA, organizadas en forma multilateral.

3 «Un turno de aeropuerto es un elemento esencial para organizar los servicios comerciales en un aeropuerto que tiene un régimen de asignación de turnos, pero también es parte de un paquete multifacético de servicios e instalaciones proporcionados por diferentes entidades, como por ejemplo puertas de salida, control de tránsito aéreo, servicios de escala, procesamiento de pasajeros y carga, todo lo cual requiere mucha coordinación y cooperación entre autoridades nacionales, aeropuertos y aerolíneas. En algunos sistemas de asignación de turnos, el procedimiento varía según el tipo de entidad que los utilice. En tal caso puede haber turnos para aviones de corto alcance, turnos de transportistas aéreos, turnos para nuevos participantes (para un mercado de pares de ciudades) y turnos para vuelos de aviación general, militar, nacional o internacional.» ANSConf-WP/11, 28 de marzo de 2000.

3. Sistema multilateral de conferencias de coordinación de horarios de la IATA[4]

7. El mecanismo utilizado con más frecuencia por las aerolíneas para coordinar los horarios y asignar los turnos es la conferencia de coordinación de horarios de la IATA.[5] Se celebra dos veces por año, cuatro meses antes, aproximadamente, de cada temporada de horarios (la primera se extiende de abril a octubre, y la otra de noviembre a marzo). Puede participar en ella toda aerolínea registrada en un país que pueda ser miembro de la OACI. Un importante elemento de este sistema es lo que se denomina «precedencia histórica» o «derechos de anterioridad». Esto se refiere al derecho de un transportista a conservar los turnos que ya tuvo y que utilizó en la última temporada equivalente. Los cambios de horario, incluidos los debidos a nuevos vuelos o servicios, se realizan principalmente mediante reformas voluntarias o el intercambio de turnos entre las aerolíneas interesadas. El hecho de que la conferencia esté compuesta por integrantes de todo el mundo le confiere una posibilidad única de corregir los horarios de vuelo de todos los aeropuertos afectados, siempre que se disponga de suficientes turnos. Pero algunos observadores consideran que, con un sistema basado en derechos de anterioridad, puede ocurrir que en los aeropuertos que están demasiado saturados no haya lugar para nuevas aerolíneas ni nuevos servicios.

8. Muchos aeropuertos internacionales tienen un alto nivel de congestión en distintos momentos del día en términos de capacidad (pistas y puertas). Por lo tanto, se necesita un órgano de coordinación para asegurar que el tráfico sea fluido y seguro. Suele ser difícil encontrar un equilibrio entre las aerolíneas que compiten por el mismo turno, lo cual hace pensar en las limitaciones del marco vigente.

9. El mecanismo de la IATA suele contar con el aval de los países. Pero en algunos países donde el problema de una capacidad insuficiente en los aeropuertos es más agudo las autoridades han tenido que introducir medidas adicionales para limitar o racionar el acceso. En algunos casos no se permite comenzar sus servicios a las aerolíneas que en ese momento no tienen servicios en el aeropuerto congestionado, y determinado tipo de operaciones (por ejemplo, vuelos no regulares, aeronaves de aviación general o servicios exclusivamente de carga) o bien no se permiten o bien están muy limitados. En otros casos, los servicios internacionales con derechos concedidos en el marco de un acuerdo bilateral de servicios aéreos tienen mayor prioridad en los turnos que los vuelos nacionales. En algunos aeropuertos congestionados, las limitaciones se mitigan mediante el uso de aeropuertos secundarios (que prestan servicio a la misma ciudad) donde hay disponibilidad de turnos. En algunos casos graves se requieren negociaciones o acuerdos del gobierno para resolver problemas específicos de asignaciones. En la mayoría de los países se aplican normas de asignación acordadas internacionalmente. En la UE, los Estados miembros aplican normas de conducta basadas en el mecanismo de la IATA, con limitaciones adicionales. Por ejemplo, las nuevas aerolíneas participantes tienen prioridad en la asignación de la mitad de los turnos que están disponibles.

10. Las aerolíneas consideran ventajoso que un órgano multilateral coordine la asignación de turnos, ya que un órgano que facilita la coordinación internacional de horarios garantiza que todos los países y transportistas aéreos estén representados al mismo tiempo en un solo lugar. Esto es particularmente eficiente porque un cambio realizado en un país puede afectar a los horarios en otros países.

11. En un principio, la IATA lanzó su mecanismo de coordinación de horarios para facilitar las conexiones entre distintas líneas y los arreglos para servicios de escala, lo cual sigue siendo un objetivo importante. Pero la creciente congestión en algunos aeropuertos internacionales centrales exige una forma eficiente de asignar los turnos de despegue y aterrizaje. Es lo que ocurre en los principales centros aeroportuarios. Los participantes en la conferencia de coordinación de horarios aúnan esfuerzos para garantizar que las líneas aéreas puedan prever sus operaciones internacionales de la temporada siguiente. Los objetivos de la conferencia son «facilitar un foro para lograr el consenso respecto de los ajustes de horario necesarios para conformarse a las limitaciones de capacidad que tienen los aeropuertos y evitar las demoras de servicios indebidas, mejorar las conexiones entre distintas líneas y permitir la coordinación de los horarios cuando se realiza la manipulación entre líneas».[6]

4 Esta sección se basa en: «IATA Scheduling Procedures Guide», 22ª edición, agosto de 1997 y 24ª edición, 1998; «OECD Competition Policy and International Airport Services», DAFFE/CLP(98)3, 14 de mayo de 1998; «ICAO Manual on the Regulation of Air Transport», 1996, documento 9626; «Conferencia de la OACI sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea» (Montreal, 19 a 28 de junio de 2000), ANSConf-WP/11, 28 de marzo de 2000, cuestión 4; «Estudio sobre la asignación de turnos de salida y de llegada de vuelos en los aeropuertos internacionales», OACI, ANSConf.WP/11, Apéndice B.

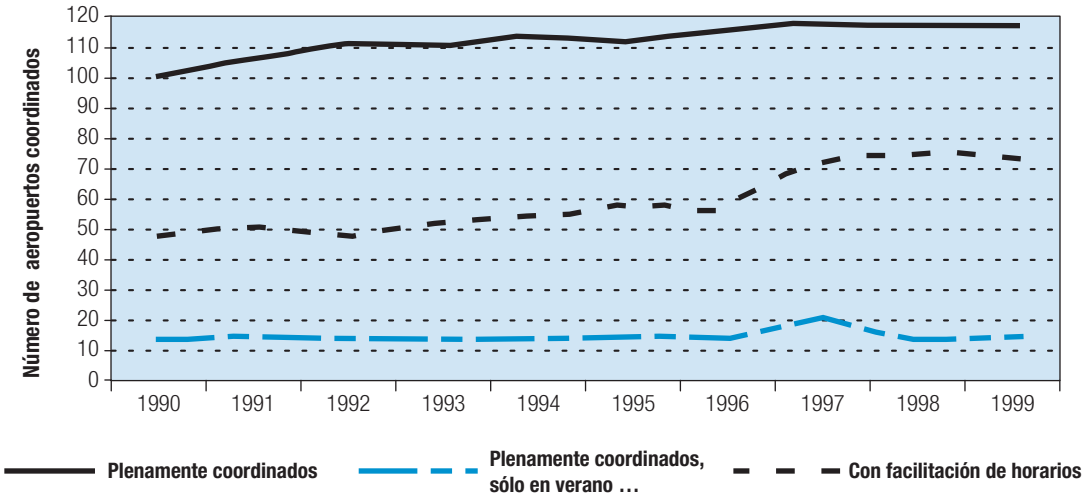
5 En el párrafo 102, gráfico 2 del documento S/C/W/163/Add.3, se encuentra una explicación de la conferencia.

6 «IATA Scheduling Procedures Guide», 1998.

12. En los últimos 10 años ha aumentado el número de aeropuertos que se coordinan mediante el sistema de conferencias de la IATA. El gráfico 1 que figura *infra* da una indicación de la tendencia de crecimiento. En los aeropuertos plenamente coordinados el tráfico aumentó aproximadamente en un 18 por ciento. En el verano el aumento fue insignificante, y para la facilitación de horarios el ritmo de crecimiento fue del 63 por ciento, aproximadamente. Según la OACI, este gráfico exagera, en realidad, el alcance de las limitaciones de capacidad respecto de los aeropuertos plenamente coordinados, porque varios aeropuertos de esta categoría tienen un total anual bajo de movimientos de aeronaves. Además, puede haber problemas de acceso aunque haya turnos disponibles, porque los vuelos pueden ser objeto de prohibiciones de vuelo durante ciertas horas u otras restricciones en distintos aeropuertos, con lo cual sólo pueden utilizar los turnos dentro de determinado tiempo o «ventana».

GRÁFICO 1

Aeropuertos coordinados mediante procedimientos de coordinación de horarios, por grado de coordinación



Fuente: ANSConf-WP/11, página 7.

13. El gráfico 2 *infra* muestra que la mayor parte de los aeropuertos plenamente coordinados están situados en Europa. A raíz de las normas comunes sobre asignación de turnos de la UE, de 1993, las autoridades nacionales designaron muchos aeropuertos adicionales que también quedaron incluidos en el sistema de la IATA. También se ha producido un aumento de los aeropuertos plenamente coordinados en otras regiones, especialmente en la región de Asia y el Pacífico, en la segunda mitad del período, reflejando un fuerte crecimiento del tráfico.

4. Acceso al mercado internacional

14. También se puede lograr acceso a un aeropuerto internacional compartiendo códigos o participando en una alianza mundial. Esto permite a las aerolíneas entrar en nuevos mercados sin operar realmente los vuelos ni adquirir turnos. Pero se ha alegado que los nuevos participantes y las aerolíneas que quedan fuera de las alianzas o no tienen socios estratégicos que compartan códigos quedan en desventaja.

15. Como la situación en cada aeropuerto congestionado tiende a ser única para ese caso, la conferencia de coordinación de horarios de la IATA ha utilizado diferentes criterios. Aparte de la «cláusula de anterioridad» hay una norma de «usar o perder», según la cual un transportista que no usa una determinada cantidad de veces los turnos que le han asignado, los pierde. Según un tercer criterio, el transportista puede cambiar turnos uno por uno. Otras posibilidades incluyen la compraventa de los turnos o la subasta, o una combinación de ambas.[7]

7 Manual de la OACI sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional, documento 9626, párrafos 4.3-6 y 4.3-7.

16. Si bien la asignación de turnos es un mecanismo para racionar un recurso escaso, hay naturalmente otras alternativas. Por ejemplo: construir nuevos aeropuertos, agrandar los existentes y mejorar la eficiencia del control de tráfico aéreo. Pero éstas son soluciones a largo plazo, que exigen tiempo y recursos considerables. Otra opción es un mayor uso de aeropuertos secundarios, como Stansted o Gatwick (en lugar de Heathrow, en Londres).

5. Unión Europea[8]

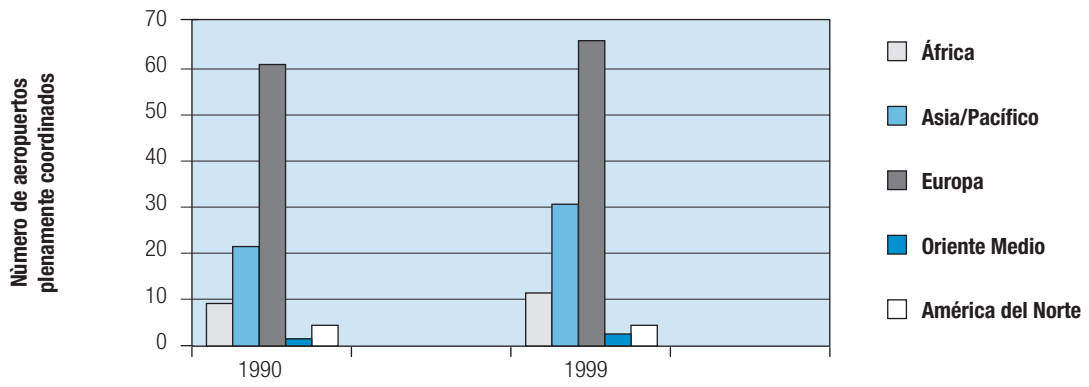
17. Mediante el uso de coordinadores de turnos para resolver los problemas de congestión en muchos de sus aeropuertos, la UE sirve de ejemplo de una estructura reglamentaria que utiliza muchas características del sistema de conferencias de la IATA. Pero mientras que el sistema de la IATA es voluntario, las normas de la UE son imperativas en los aeropuertos calificados como coordinados.

18. El Reglamento 95/93 del Consejo relativo a las normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios fue aprobado el 18 de enero de 1993. Sus principales objetivos son: facilitar la competencia y fomentar el acceso al mercado comunitario; asignar franjas horarias en

8 Esta sección se basa en: «The Application and Possible Modification of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports: informe final» de Coopers & Lybrand, 17 de octubre de 1995; «Slot Allocation - A Review of the European Situation», Aviation Economics, 27 de noviembre de 2000; «Study of Certain Aspects of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports», informe final, de Pricewaterhouse Coopers, European Commission, 20 de mayo de 2000; «Wendall H. Ford Aviation Investment and Reform Act for the 21st Century», Public Law 106-181, de 5 de abril de 2000, del Congreso de los Estados Unidos.

GRÁFICO 2

Aeropuertos coordinados mediante procedimientos de coordinación de horarios, por regiones



Fuente: ANSConf-WP/11, página 8.

los aeropuertos saturados sobre la base de normas imparciales, transparentes y no discriminatorias; y, aunque sea de forma implícita, fomentar el uso eficiente de la capacidad aeroportuaria utilizando del mejor modo posible los turnos disponibles.

19. El Reglamento tomó como base el proceso de coordinación de los aeropuertos elaborado por la IATA para fomentar un mercado abierto y competitivo. Si bien muchos elementos fundamentales del Reglamento siguen las directrices de la IATA, existen tres diferencias importantes: Primero, impone a los Estados miembros la obligación jurídica de desempeñar una función en la decisión sobre la necesidad de asignar turnos. Segundo, el Reglamento establece un conjunto de arreglos institucionales y un sistema de normas jurídicamente vinculantes para la asignación de turnos. Tercero, el Reglamento tiene más disposiciones para facilitar la competencia de los nuevos participantes que las directrices de la IATA.[9] El Reglamento también tenía por objeto promover la competencia en los principales aeropuertos centrales. Establece la forma en que los turnos se han de compartir entre los transportistas actuales y los nuevos participantes.

20. Entre los principales requisitos del Reglamento están los siguientes:

i) En estos aeropuertos deben realizarse una auditoría semestral de la capacidad.
ii) Derechos adquiridos: la aerolínea que utiliza un turno en una temporada tiene prioridad en la temporada siguiente.
iii) Coordinador: le corresponde aplicar el Reglamento con respecto a la asignación de turnos, supervisando el uso de los turnos y el retiro del turno por falta de uso.
iv) Comité de coordinación: creado con la función de examinar las reclamaciones sobre asignación de turnos y proponer soluciones al coordinador.
v) Fondo de reserva de turnos: formado por nuevos turnos, por los turnos a los que hayan renunciado las aerolíneas y los que se hayan perdido por la aplicación de la norma del «úselo o piérdalo».
vi) Prioridad para los nuevos participantes: el 50 por ciento de los turnos del fondo de reserva se asignan a los nuevos participantes.
vii) Definición de nuevo participante: una compañía aérea que solicite turno para un vuelo directo dentro de la UE en una ruta que sea un duopolio; una compañía aérea que tenga menos de cuatro turnos diarios para una ruta solicitada; una compañía aérea que posea menos del 3 por ciento del total de los turnos de un aeropuerto.
viii) Reconocimiento de las normas de la IATA: esto se refiere principalmente a la recomposición de turnos que tienen prioridad sobre la asignación de nuevos turnos.

21. Los mismos Estados miembros designan a los «aeropuertos totalmente coordinados», que se caracterizan por estar saturados al menos una parte del año (por eso el Reino Unido tiene 3 aeropuertos de este tipo, y Grecia 30).

9 Reglamento (CEE) Nº 95/93 del Consejo, 18 de enero de 1993 (traducción no oficial).

22. El Reglamento trata sólo de la asignación de turnos en los aeropuertos y no de servicios de la organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM). Mientras que el primero es un mecanismo de planificación, el segundo es un mecanismo de control del funcionamiento. Generalmente la asignación de turnos en los aeropuertos se fija en la conferencia de coordinación de horarios de la IATA, y los turnos de servicios de ATFM se presentan el día de la operación, sirven para el trazado de ruta o la demora de vuelos y se remiten al control de tránsito aéreo (ATC).[10]

23. El Reglamento de la UE que se aplica en los Estados miembros no influyó en el sistema de conferencias para la coordinación de horarios de la IATA. Los Estados miembros también conservan la facultad de organizar la forma en que funcionan los aeropuertos.

6. Estados Unidos[11]

24. Una de las reglamentaciones nacionales más antiguas sobre la asignación de turnos es la regla de aeropuerto de gran densidad de la Autoridad Federal de Aviación de los Estados Unidos. La norma se introdujo en 1986 para afrontar un problema transitorio de control de tráfico aéreo, y en 1999 sólo se aplicaba en cuatro aeropuertos. En los demás aeropuertos del país no existen mecanismos de asignación de turnos. Las aerolíneas sólo tienen que presentar sus horarios de vuelo.

25. La regla de gran densidad se aplica en dos aeropuertos internacionales, el aeropuerto O'Hare de Chicago y el J.F. Kennedy de Nueva York (ambos plenamente coordinados en el marco del sistema de programación de horarios de la IATA), y a dos aeropuertos nacionales, el de La Guardia, en Nueva York, y el Reagan Washington National (ambos ofrecen servicios a las Islas Bahamas y al Canadá). La norma ha evolucionado y se ha modificado, pero conserva algunos aspectos comunes con el sistema de la IATA y el europeo, como por ejemplo el hecho de que los transportistas aéreos puedan utilizar los turnos de temporada, que en temporadas anteriores se han utilizado para servicios internacionales. También permite que los transportistas aéreos intercambien turnos, uno por uno, y contempla los nuevos participantes. Pero, a diferencia del sistema de la IATA y el europeo, la asignación de turnos en los aeropuertos de gran densidad está directamente a cargo de las autoridades aeronáuticas.

26. Cuando en 1986 se introdujo en los aeropuertos de los Estados Unidos regidos por la regla de gran densidad la venta, compra y arrendamiento de turnos aeroportuarios para los servicios nacionales, fue necesario imponer un procedimiento separado para la asignación de turnos a los servicios internacionales y a los servicios nacionales clasificados como servicios aéreos esenciales, que no se pueden comprar, vender ni arrendar. Efectivamente, existen grupos separados de turnos para los servicios aéreos internacionales, esenciales y nacionales, y el grupo de servicios aéreos nacionales está subdividido en transportistas aéreos, vuelos regionales y otros. La regla de gran densidad también contiene una cláusula de reciprocidad semejante a la de la UE, que permite suspender su aplicación en el caso de un transportista aéreo o un explotador regional de un país que asigne turnos a los transportistas aéreos y regionales estadounidenses en condiciones más restrictivas que las de la norma de los Estados Unidos.

27. La regla de gran densidad es considerablemente más compleja que los sistemas de la IATA o de la UE, sobre todo porque crea límites separados para diferentes categorías de usuarios dentro de un límite general de una hora o media hora para los despegues o aterrizajes (descrito como operaciones con reglas de vuelo por instrumentos (IFR) por hora) y porque permite la compra, venta o arrendamiento de turnos para algunos servicios aéreos exclusivamente nacionales.[12] Los límites por hora entre las 15.00 y las 19.00 horas en el aeropuerto J.F. Kennedy de Nueva York varían de 63 a 80 para transportistas aéreos, de 10 a 15 para vuelos regionales y de 0 a 2 para los demás. En el aeropuerto O'Hare de Chicago existen limitaciones para las medias horas y las horas desde las 6.45 hasta las 21.15 horas, y la cantidad y el tipo de operaciones (de transportistas aéreos, vuelos regionales y otros) varían para tener en cuenta los períodos de mayor afluencia de tráfico durante el día.

10 El organismo de control de tránsito aéreo (ATC) generalmente determina los posibles embotellamientos de control de tránsito aéreo y períodos de saturación en ruta antes de recibir las solicitudes de turnos de servicios de organización de la afluencia del tránsito aéreo basándose en los horarios previstos por las aerolíneas (y acordados en gran parte en la conferencia bianual de coordinación de horarios de la IATA). Esto tiene por objeto alertar a todos los interesados sobre los posibles problemas, y el organismo de control de tránsito aéreo puede tratar de aumentar la capacidad en determinados sectores clave en ruta. Pero la primera asignación de horarios de aeropuerto autorizados para la capacidad de control de tránsito aéreo disponible se hace en el mismo día. Coopers & Lybrand, «The Application and Possible Modification of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports», informe final, 17 de octubre de 1995.

11 Esta sección se ha extraído del «Estudio sobre la asignación de turnos de salida y de llegada de vuelos en los aeropuertos internacionales», de la OACI, marzo de 2000.

12 El ejemplo más sencillo de los límites prescritos se encuentra en el aeropuerto de Newark, donde las operaciones IFR por hora no pueden exceder de 40 para transportistas aéreos, 10 para vuelos regionales y 10 para los demás.

28. En 1995 el Departamento de Transportes de los Estados Unidos realizó un amplio y detallado estudio de la regla de gran densidad, analizando concretamente los efectos previstos de cuatro alternativas, a partir de la situación en 1993: i) derogar la regla de gran densidad; ii) eliminarla gradualmente en cinco años; iii) mantener la norma, pero añadiendo algunos turnos; y iv) suspenderla durante ciertos períodos en que las operaciones del aeropuerto no estén congestionadas. En marzo de 2000 se elaboró una legislación que eliminaría gradualmente la regla de gran densidad, utilizándose dispensas durante el período de transición.

29. El 5 de abril de 2000, en el 106º período de sesiones del Congreso se promulgó la Ley 106-181 (Ley de reforma e inversiones en el sector de la aviación para el siglo XXI, Wendall H. Ford), que modificó el título 49 del Código de los Estados Unidos, para reorganizar los programas de autorización de la Administración Federal de Aviación. En los Estados Unidos es el Gobierno el que determina la naturaleza de los turnos y su posibilidad de venta. Una vez suprimidos todos los turnos deja de existir la propiedad privada. A continuación se hace un breve resumen de los principales cambios en los aeropuertos O'Hare de Chicago, La Guardia de Nueva York, J.F. Kennedy de Nueva York y Reagan Washington National.[13]

Aeropuerto O'Hare

i) A partir del 1º de julio de 2001 se suprimirán las normas sobre turnos para las operaciones realizadas antes de las 14.45 horas y después de las 20.14 horas, y a partir del 1º de julio de 2002 se suprimirán todos los turnos.
ii) Se concedieron 30 dispensas a los nuevos participantes y a los transportistas que tenían pocos turnos.
iii) Los cambios de aeronaves turbohélice a aeronaves regionales de reacción recibirán un turno adicional por cada dos que cambian.
iv) Se facilitan turnos para operaciones adicionales de pequeñas aeronaves a pequeños aeropuertos centrales o no centrales.
v) Los turnos internacionales son libres desde el 1º de mayo de 2000, siempre que exista reciprocidad nacional para los transportistas de pabellón extranjero. Los turnos de titulares estadounidenses utilizados para operaciones internacionales, o que la Administración Federal de Aviación haya retirado previamente para uso de operadores internacionales, se devolvieron o reemplazaron al 30 de abril de 2000.

Aeropuertos de La Guardia y J.F. Kennedy, de Nueva York

i) Las normas sobre turnos se suprimirán antes del 1º de enero de 2007.
ii) Los nuevos participantes y los transportistas que tenían pocos turnos recibirán dispensas para que lleguen a tener 20 turnos (cada transportista en cada aeropuerto).
iii) Se facilitarán turnos para todas las operaciones adicionales de pequeñas aeronaves o para el cambio de aeronaves turbohélice a aeronaves regionales de reacción para los aeropuertos pequeños, centrales y no centrales.

Aeropuerto Reagan Washington National

i) Se crearon 12 nuevos turnos fuera del perímetro. Al seleccionar las rutas donde se prestarán los servicios se tiene principalmente en cuenta los beneficios de la red nacional.
ii) Se crearon 12 nuevos turnos dentro del perímetro, de los cuales 4 están reservados a aeropuertos centrales o no centrales pequeños.

13 El texto completo se puede consultar en el subtítulo C - artículo 231: competencia.

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

SÉPTIMA PARTE

Nota documental de la Secretaría

Addendum

En la presente nota documental se ofrece información complementaria sobre la situación del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay, en relación con los servicios regulares y no regulares de pasajeros, los servicios de carga y los servicios multimodales (véase el documento S/C/W/163/Add.2, párrafo 153).

SÉPTIMA PARTE

SERVICIOS REGULARES DE PASAJEROS

SERVICIOS NO REGULARES DE PASAJEROS

SERVICIOS DE CARGA

SERVICIOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL

I. SERVICIOS REGULARES DE PASAJEROS

1. En esta sección se reproduce la definición de trabajo de servicios regulares establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y se examinan las modificaciones de carácter general introducidas en la presentación de los cuadros y gráficos, tanto por lo que respecta al tráfico de pasajeros como al de carga. La mayor proporción de las operaciones de las líneas aéreas comerciales corresponde a los servicios regulares, y su crecimiento refleja en gran medida el incremento de la liberalización en el sector del transporte aéreo y la expansión del comercio mundial. Los ciclos económicos y las alteraciones del orden público también influyen en el tráfico regular. Las estructuras económica y normativa básicas del servicio regular de pasajeros se indican en los párrafos 96 a 107 del documento S/C/W/59.

A. DEFINICIÓN

2. En 1952 el Consejo de la OACI definió un servicio aéreo internacional regular como un vuelo que reúne todas las características siguientes: «pasa por el espacio aéreo de dos o más Estados; se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración, de manera tal que el público pueda utilizar todo vuelo; se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea i) ajustándose a un horario publicado o bien ii) mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse como sistemática».

3. «Esta definición se aplica normalmente a un servicio que: (a) forma parte de una red internacional de servicios, sujeto a un horario publicado; (b) ofrece al pasajero que solicita transporte inmediato una oportunidad razonable de conseguir plaza; (c) funciona normalmente, cualesquiera que sean las fluctuaciones a corto plazo de la carga de pago; y (d) ofrece al usuario, si éste cuenta con el billete o carta de porte aéreo apropiados, las ventajas inherentes a las paradas-estancia y a los enlaces entre empresas, de conformidad con el acuerdo internacional pertinente, siempre que exista». El efecto de estos elementos es acumulativo. Si la serie de vuelos no presenta ninguna de las características indicadas en (a), (b),(c) o (d), no podrá clasificarse como servicio aéreo internacional regular.»

B. EVOLUCIÓN ECONÓMICA

4. Se ha observado que con la reciente evolución de la industria del transporte aéreo y la implantación de políticas aéreas liberales «la distinción entre servicios regulares y servicios no regulares es cada vez más vaga». Tratándose de vuelos entre Estados de la UE, el «tercer paquete» de medidas de liberalización del transporte aéreo, aprobado en 1992, ha eliminado de hecho la distinción de carácter normativo entre ambos tipos de servicios (ya que permite a los transportistas aéreos no regulares explotar servicios regulares y venderlos directamente al público)».[1]

5. En los siguientes cuadros y gráficos se resumen los vuelos regulares en el conjunto de las principales regiones geográficas y en función de la importancia de las líneas aéreas por lo que respecta al tráfico de pasajeros y al tráfico de carga. El cuadro 1 y el cuadro 2, que figuran *infra*, contienen información sobre los años 1988 a 2002 (pronósticos) en cada región del mundo. La característica común en el caso del tráfico regular es un marcado incremento de la cifra de pasajeros-kilómetro de pago (RPK); con todo, como se indica en el gráfico 1, el incremento total disimula una importante fluctuación anual. En los gráficos 2 a 4 (*infra*), se recogen los hechos más recientes (julio de 1999 a marzo de 2001) en el caso de los transportistas de Asia-Pacífico, América del Norte y Europa. La característica general, especialmente por lo que se refiere a los transportistas de Asia-Pacífico y América del Norte, es un fuerte descenso de la cifra RPK entre marzo y julio de 2000. Las cifras correspondientes a Europa revelan una gran estabilidad, que posiblemente refleja la totalidad del ciclo económico.

1 Criterios y Texto de Orientación sobre la Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, 1992.

CUADRO 1

Pronósticos de la OACI para el tráfico regular de pasajeros

	Crecimiento del tráfico en 10 años (RPK)			Crecimiento del tráfico		Pronóstico de crecimiento del tráfico	
	1988 Miles de millones de US$	1998 Miles de millones de US$	Crecimiento anual medio	1999 Cifras preliminares	2000 Crecimiento	2001 Crecimiento	2002 Crecimiento
África	38,1	55,7	3,9%	10,8%	5,5%	5,8%	5,7%
Asia/Pacífico	309,2	622,7	7,3%	6,9%	7,0%	7,4%	7,2%
Europa	508,2	692,6	3,1%	7,3%	6,8%	5,7%	5,4%
América del Norte	725,8	1.042,3	3,7%	6,0%	4,9%	4,1%	4,0%
Oriente Medio	45,6	78,4	5,6%	0,9%	5,0%	4,5%	4,6%
América del Sur	78,7	136,0	5,6%	0,6%	5,0%	5,9%	6,6%
Mundo	**1.705,6**	**2.627,7**	**4,4%**	**6,2%**	**5,9%**	**5,5%**	**5,3%**

Fuente: *Airline Business*, septiembre de 2000.

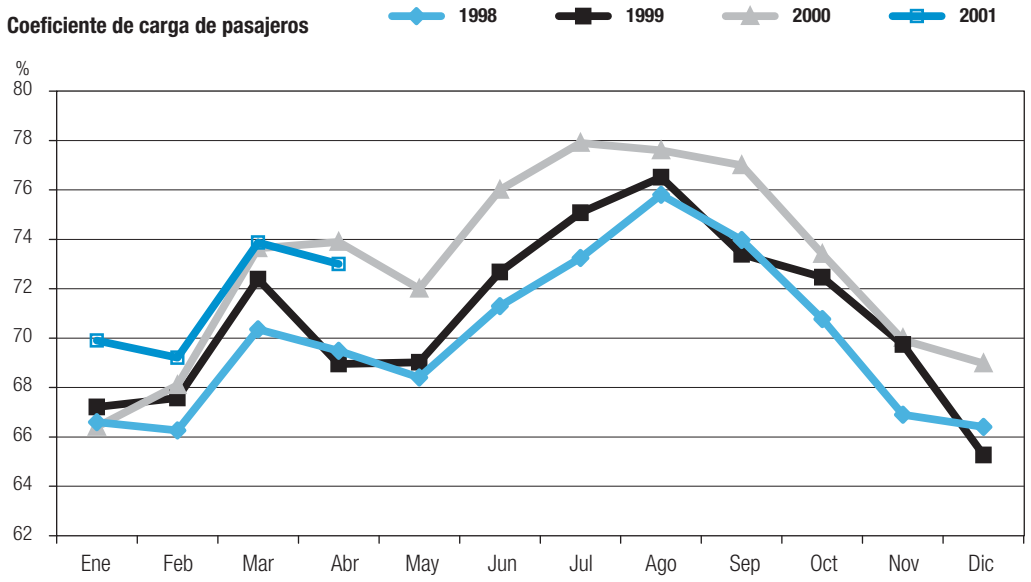
CUADRO 2

Estadísticas por regiones de las 200 líneas aéreas principales 1998-1999

Región	Tráfico de pasajeros (RPK)		Coeficientes de carga		Número de pasajeros		Porcentaje de las 200 líneas aéreas principales		N° de líneas aéreas
	Millones de US$ 1999	Cambio 98-99	%	Cambio 98-99	Millones de US$ 1999	Cambio 98-99	RPK	Pasajeros	
África	60.537	10,2%	63,4	-0,3	28	7,9%	2,0%	1,8%	15
Asia/Pacífico	684.358	5,5%	69,1	2,4	343	4,5%	22,9%	21,4%	40
América del Sur	118.267	-1,1%	61,8	-1,4	74	2,0%	4,0%	4,6%	21
Europa	882.837	6,3%	72,9	-0,7	442	5,1%	29,5%	27,6%	71
América del Norte	1.157.730	5,5%	71,2	0,1	673	5,0%	38,7%	42,1%	42
Oriente Medio	84.550	6,6%	67,8	-0,5	40	3,1%	2,8%	2,5%	11
Total	**2.988.278**	**5,6%**	**70,5**	**0,3**	**1.600**	**4,7%**	**100%**	**100%**	**200**

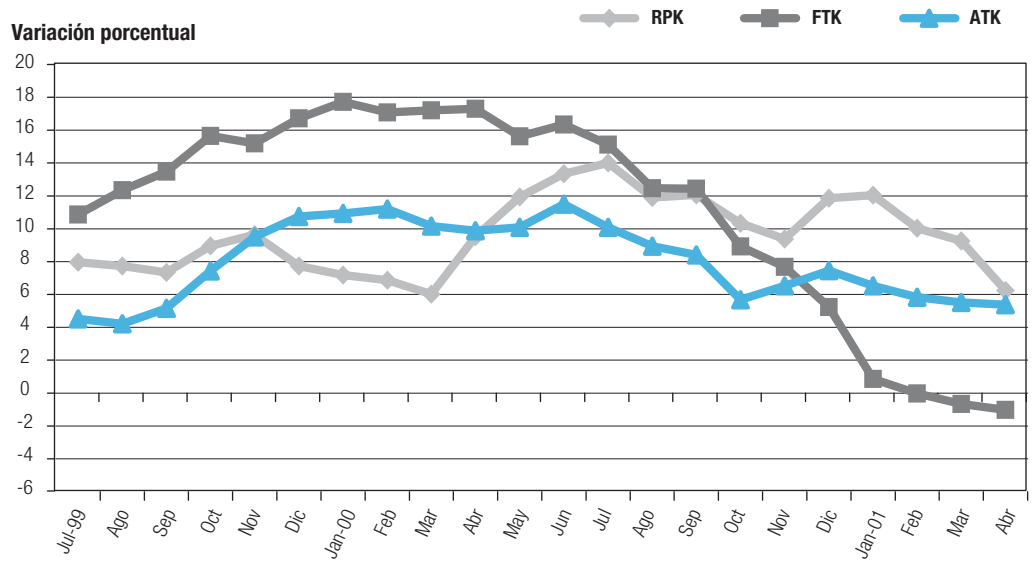
Fuente: *Airline Business*, septiembre de 2000.

GRÁFICO 1
Coeficiente de carga de pasajeros – Servicios Regulares Internacionales de la IATA



Fuente: Peter Morris, Senior Economist, Aviation Information and Research, IATA, mayo de 2001.

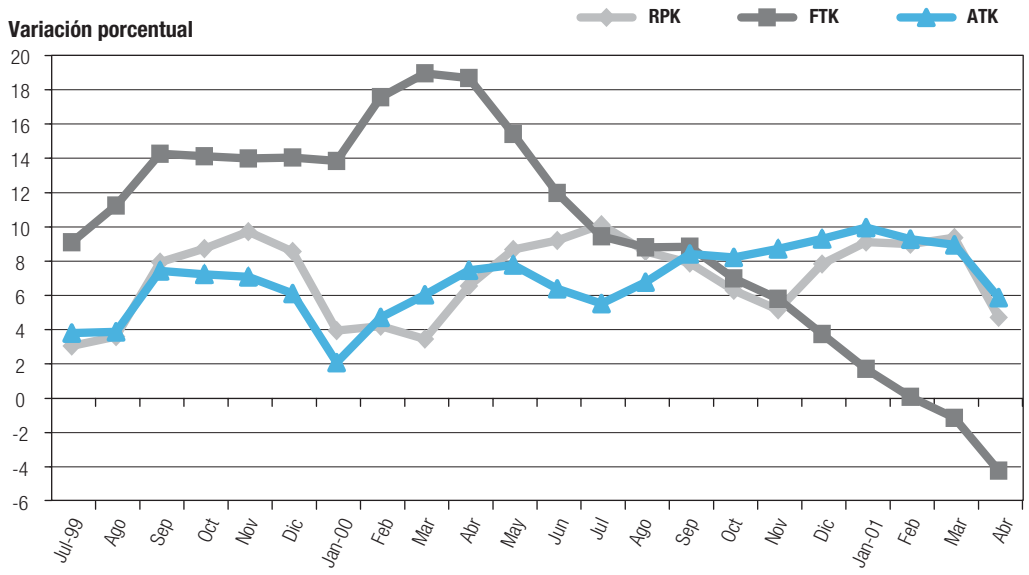
GRÁFICO 2
Transportistas de Asia/Pacífico: Movimiento medio en 4 meses



Fuente: Peter Morris, Senior Economist, Aviation Information and Research, IATA, mayo de 2001.

GRÁFICO 3

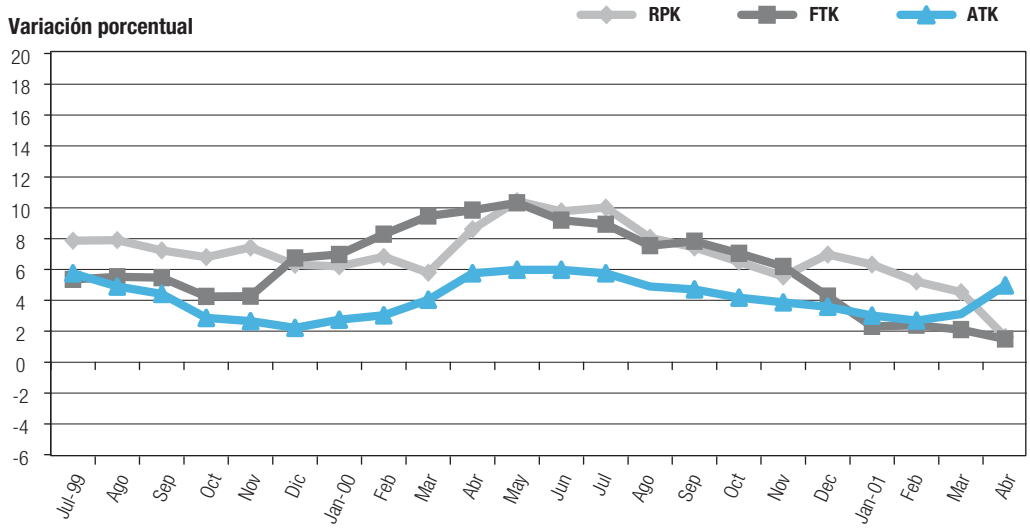
Transportistas de América del Norte: Movimiento medio en 4 meses



Fuente: Peter Morris, Senior Economist, Aviation Information and Research, IATA, mayo de 2001.

GRÁFICO 4

Transportistas de Europa: Movimiento medio en 4 meses



Fuente: Peter Morris, Senior Economist, Aviation Information and Research, IATA, mayo de 2001.

CUADRO 3
Las 50 líneas aéreas más importantes por tráfico de pasajeros (1999)

Clasificación por tráfico de pasajeros		Clasificación por número de pasajeros	Línea Aérea	Flota[a]	País	Tráfico de pasajeros (RPK[b])		Asientos (ASK[c])	Coeficiente de carga		Número de pasajeros	
1999	1998	1999				millones	diferencia	diferencia	%	diferencia	millones	diferencia
1	1	2	United Airlines	603	EE.UU.	201.910	0,7%	1,5%	71,0	-0,6	87,1	0,3%
2	2	3	American Airlines	714	EE.UU.	180.144	2,8%	3,8%	69,5	-0,7	84,7	4,1%
3	3	1	Delta Air Lines	600	EE.UU.	168.599	1,4%	1,9%	72,4	-0,3	105,5	0,1%
4	5	6	Northwest Airlines	424	EE.UU.	119.337	11,1%	8,9%	74,6	1,5	56,1	11,1%
5	4	11	British Airways	268	Reino Unido	117.463	-0,7%	0,7%	69,8	-0,9	36,3	-2,0%
6	6	7	Continental	364	EE.UU.	96.575	11,3%	9,6%	73,2	1,1	45,5	4,3%
7	8	9	Air France	227	Francia	85.543	12,1%	11,3%	76,1	0,6	39,8	7,6%
8	7	12	Japan Airlines	135	Japón	84.255	6,1%	3,7%	70,2	1,6	33,0	4,5%
9	9	10	Lufthansa Airlines	233	Alemania	81.401	13,2%	13,9%	73,3	-0,4	38,9	7,8%
10	10	4	US Airways	384	EE.UU.	66.898	0,5%	4,3%	70,1	-2,6	58,8	1,4%
11	11	27	Singapore Airlines	92	Singapur	65.718	9,0%	5,5%	74,9	2,4	13,8	8,5%
12	12	19	Qantas Airways	104	Australia	59.863	2,1%	0,3%	73,2	1,3	19,2	2,0%
13	13	22	KLM	97	Países Bajos	58.903	2,7%	2,6%	77,4	0,1	15,7	4,7%
14	15	5	Southwest Airlines	327	EE.UU.	58.695	16,1%	11,2%	69,0	2,9	57,7	9,5%
15	14	8	All Nippon Airways	140	Japón	56.725	4,0%	1,7%	65,1	1,5	42,7	2,2%
16	17	13	TWA[d]	188	EE.UU.	41.946	6,5%	3,2%	72,9	2,2	25,8	8,0%
17	16	33	Cathay Pacific	62	China	41.502	2,0%	-3,6%	71,4	3,9	10,5	2,1%
18	18	24	Air Canada	158	Canadá	39.005	4,4%	3,8%	71,4	0,5	15,2	2,7%
19	20	21	Thai Airways Int'l	77	Tailandia	37.642	14,2%	6,7%	72,7	4,8	16,3	7,4%
20	19	14	Alitalia	146	Italia	36.762	3,5%	5,5%	67,5	-1,3	24,1	-0,2%
21	22	18	Korean Air	11	Corea, Rep. de	36.662	13,6%	3,3%	74,05	6,7	20,5	4,1%
22	23	23	Malaysia Airlines	93	Malasia	34.930	14,2%	8,2%	71,3	3,9	15,4	12,1%

Clasificación por tráfico de pasajeros		Clasificación por número de pasajeros	Línea Aérea	Flota[a]	País	Tráfico de pasajeros (RPK[b])		Asientos (ASK[c])	Coeficiente de carga		Número de pasajeros	
1999	1998	1999				millones	diferencia	diferencia	%	diferencia	millones	diferencia
23	21	16	Iberia	179	España	34.606	6,4%	11,5%	68,9	-2,6	21,9	0,6%
24	24	26	Swissair	74	Suiza	32.974	15,6%	14,9%	72,7	0,4	13,9	13,6%
25	27	20	America West	132	EE.UU.	28.496	8,2%	6,6%	68,4	1,0	18,7	5,1%
26	26	46	Canadian Airlines[e]	80	Canadá	26.701	-0,6%	0,5%	71,1	-0,8	7,5	-10,2%
27	32		Virgin Atlantic	28	Reino Unido	25.027	21,2%	26,5%	77,0	-3,4	3,6	20,6%
28	25	35	Varig	89	Brasil	23.624	-12,7%	-13,7%	66,6	0,6	10,1	-8,7%
29	30	41	Condor Flugdienst	47	Alemania	23.000	10,0%	8,1%	82,4	1,4	8,2	11,7%
30	33		China Airlines	49	Taipei Chino	22.250	9,4%	3,4%	72,0	3,9	7,9	7,5%
31	28	42	Britannia Airways	33	Reino Unido	21.747	-6,7%	-7,2%	90,1	0,4	8,2	-3,2%
32	31	15	SAS	154	Suecia	21.243	1,7%	4,8%	63,8	-1,9	22,2	2,4%
33	29		LTU Int'l Airways	35	Alemania	20.250	-10,2%	-7,1%	78,2	-2,7	6,3	-12,2%
34	34		Air New Zealand	37	Nueva Zelandia	19.665	0,3%		68,7	0,2	6,5	1,5%
35	35	29	Saudi Arabian Airlines	99	Arabia Saudita	19.619	4,3%	4,5%	63,2	0,2	12,3	4,3%
36	37	28	Alaska Airlines	91	EE.UU.	18.949	4,3%	3,2%	67,9	0,8	13,6	4,4%
37	36	25	China Southern Airlines	74	China	18.685	2,3%	5,6%	58,7	-1,9	15,1	0,4%
38	38	17	Japan Air System	82	Japón	18.368	7,7%	3,7%	62,3	2,3	20,9	5,7%
39	40		EVA Air	35	Taipei Chino	18.151	8,9%	2,0%	74,6	4,7	4,1	12,8%
40	46	36	Sabena	53	Bélgica	17.714	15,5%	19,9%	65,6	-2,5	10,0	14,3%
41	44		South African Airways	52	Sudáfrica	17.644	10,6%	15,7%	61,9	-2,8	5,7	11,4%
42	45		American Trans Air	56	EE.UU.	16.895	7,9%	3,2%	73,7	3,2	6,8	14,0%
43	41		Aeroflot	110	Rusia	16.405	-0,3%	-3,6%	59,4	2,0	4,6	3,5%
44	43		Airtours Int'l	31	Reino Unido	16.266	0,1%	0,7%	91,6	-0,6	5,5	-0,9%
45	65		Air 2000	27	Reino Unido	16.217	54,2%	54,5%	91,4	1,1	6,0	32,7%
46	48		Emirates	32	EAU	16.130	16,0%	20,2%	71,9	-2,6	4,8	12,4%

Clasificación por tráfico de pasajeros		Clasificación por número de pasajeros	Línea Aérea	Flota[a]	País	Tráfico de pasajeros (RPK[b])		Asientos (ASK[c])	Coeficiente de carga		Número de pasajeros	
1999	1998	1999				millones	diferencia	diferencia	%	diferencia	millones	diferencia
47	42	30	Ansett Australia	64	Australia	15.822	-3,0%	-8,2%	67,9		11,8	-1,3%
48	47		Air China	65	China	15.735	7,8%	4,8%	61,2	1,7	6,7	3,7%
49	49	34	THY Turkish Airlines	75	Turquía	13.903	0,6%	8,2%	60,0	-4,5	10,4	-0,9%
50	57		Asiana Airlines	51	Corea, Rep. de	13.674	21,4%	9,7%	75,6	9,3	11,1	26,5%

a Aeronaves de pasajeros, de carga y de transporte combinado.

b RPK = pasajeros-kilómetro de pago.

c ASK = asientos-kilómetro disponibles.

d Trans World Airlines (TWA) fue adquirida por American Airlines en 2001.

e Canadian Airlines fue adquirida por Air Canada y actualmente está totalmente incorporada a Air Canada.

Fuente: *Airline Business*, septiembre de 2000.

II. SERVICIOS NO REGULARES DE PASAJEROS

6. Según la definición de la OACI, los servicios aéreos no regulares son los servicios comerciales que se realizan de un modo que no corresponde a la definición de servicio aéreo regular. Los vuelos chárter son operaciones no regulares que se llevan a cabo con aeronaves fletadas. Aunque estos términos se utilizan indistintamente, no todas las operaciones comerciales no regulares son vuelos chárter. Los Estados suelen considerar que vuelos no regulares son un complemento de los servicios regulares. En ciertas regiones, sobre todo en Europa, los servicios no regulares han contribuido al desarrollo del turismo internacional en gran escala y han adquirido considerable importancia económica y social para muchos países desarrollados y en desarrollo.

A. CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS AÉREOS NO REGULARES

7. Los servicios aéreos no regulares tienen varios elementos comunes que los distinguen de los servicios regulares. Normalmente, los servicios no regulares se ofrecen: i) de punto a punto y a menudo de acuerdo con los asientos de cada avión «de conformidad con un contrato de servicios chárter (aunque varios fletadores pueden compartir la capacidad de una aeronave); ii) según las circunstancias del caso o en forma regular pero estacional; iii) imponiendo al fletador, y no al explotador de la aeronave, el riesgo financiero que implica la carga de pago no utilizada; iv) sin que el transportista aéreo tenga control directo sobre los precios al por menor (el transportista suele vender la capacidad de la aeronave al por mayor a organizadores de viajes turísticos, expedidores de carga u otras entidades); y v) con sujeción a la obtención de un permiso para prestar los servicios, o dando notificación previa para cada vuelo o serie de vuelos desde o hacia el país de origen o de destino, o ambos».[2]

B. EVOLUCIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR

8. El mercado de servicios no regulares de pasajeros ha crecido considerablemente y está en proceso de consolidación. Este sector se ha convertido en parte integrante de una industria de viajes y recreo más extensa y suele funcionar dentro de conglomerados verticales que poseen gran variedad de compañías.[3]

9. El crecimiento del mercado europeo del ocio, que tradicionalmente ha sido un sector extenso y dinámico, es representativo de los cambios económicos y normativos que se han producido en el transcurso de los cinco últimos años (cuadro 4 *infra*). En 1999 los ingresos brutos de este mercado se elevaron a 37.200 millones de dólares EE.UU., generados por seis empresas multinacionales de viajes.

10. Los servicios no regulares de pasajeros se tratan en el anexo de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos, y deben ajustarse a lo dispuesto en todos los artículos que componen la parte principal de tales instrumentos, a menos que queden específicamente excluidos. Como se indica en el cuadro 4 *infra*, el sector del transporte aéreo correspondiente a los servicios no regulares de pasajeros sólo suele ser una parte de una industria más importante. Si bien hay grupos integrados verticalmente de empresas de viajes y recreo que poseen compañías de vuelos chárter, estos vuelos también son una parte importante de las operaciones de las líneas aéreas regulares. En efecto, la mayoría de las empresas de transporte aéreo regular explotan servicios de fletamento o venden capacidad a organizadores de viajes independientes.

C. EVOLUCIÓN NORMATIVA

11. Como se indica en el artículo 5 del Convenio de Chicago[4], los vuelos chárter aún se reglamentan fundamentalmente en el plano nacional. Este artículo permite a los vuelos no regulares el sobrevuelo y aterrizaje sin autorización, pero faculta a cada Estado contratante para determinar las condiciones en que dichos vuelos pueden embarcar o desembarcar pasajeros, carga y correo. La correspondiente definición de la OACI, tomada del Manual sobre Reglamentación de esta Organización, es del siguiente tenor:

2 Manual sobre reglamentación de la OACI, Doc 9626, página 4.6-1.

3 Véanse los documentos S/C/W/59, párrafos 108 a 114 y S/C/W/129, párrafos 19 e) y 19 d).

4 Véase el documento S/C/W/59, párrafo 111.

«A título de orientación a los Estados para interpretar o aplicar los artículos 5 y 6 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI ha adoptado una definición de la expresión «servicio aéreo internacional regular» a la que acompañan unas «Notas sobre la aplicación de la definición y un Análisis de los derechos que confiere el artículo 5 del Convenio» (véase Servicios Regulares). Dentro de un marco unilateral, los Estados de origen y de destino reglamentan, independientemente uno de otro, los servicios no regulares y chárter entre sus territorios. En esta situación, el fletador y el transportista deben seguir las normas de ambos Estados a fin de que la operación sea viable para los vuelos chárter. Estas normas suelen figurar en las leyes nacionales, los reglamentos gubernamentales, las declaraciones de criterios relativos al transporte aéreo y en los que se autoriza la reglamentación de tales operaciones, o en la licencia o permiso en que se autorizan los vuelos no regulares (página 4.6-3).»

CUADRO 4
Industria europea de chárter y viajes (2000)

	Thomson	Preussag	Preussag Thomson[a]	C&N Touristic	Thomas Cook[b]	Airtours	First Choice	Kuoni Reisen	Total
País de origen	Reino Unido	Alemania	Alemania	Alemania	Reino Unido		Reino Unido	CH	
Ingresos, millones de US$	4.765	6.971	11.736	4.527	2.857	2.084	2.235	2.052	37.227
Beneficio de explotación, millones de US$	85	331	416	121	60	173	80	68	1.334
Empresas de todo el mundo		594						Servicios en 20 países	
Empleados		80.000		28.000	16.000			7.700	
Agentes de viajes principales	Lunn Poly; Callers Pegasus; Sibbald Travel; Travel House	TUI; 1-2 Fly; Arke Reizen; Holland Int'l		Terramar; Air Marin; Neckermann; Bucher; Kreutzer; Fischer;	Thomas Cook; Orchid Travel	Going Places; Travel world	Travelchoice; Bakers Dolphin; Holiday Hypermarkets; Hays Travel; Holiday Express	Kuoni; Helvetica Tours	
Oficinas de venta	1.000	3.000	4.000	1.066	700	2.300	600	----	12.666
Línea aérea	Britannia	Hapag-Lloyd		Condor		Airtours International	Air 2000	Edelweiss Air; Novair	
Flota	44	62	106	53	28	45	17	6	361

a Preussag adquirió Thomson, que pasó a ser Preussag Thomson.

b C&N adquirió Thomas Cook, cuyo nuevo nombre será: Thomas Cook.

Fuentes: *Airline Business*, septiembre de 2000; www.preussag.com; www.cn-touristic.de; www.kuoni.com; www.firstchoice.co.uk; www.airtours.com.

III. SERVICIOS DE CARGA[5]

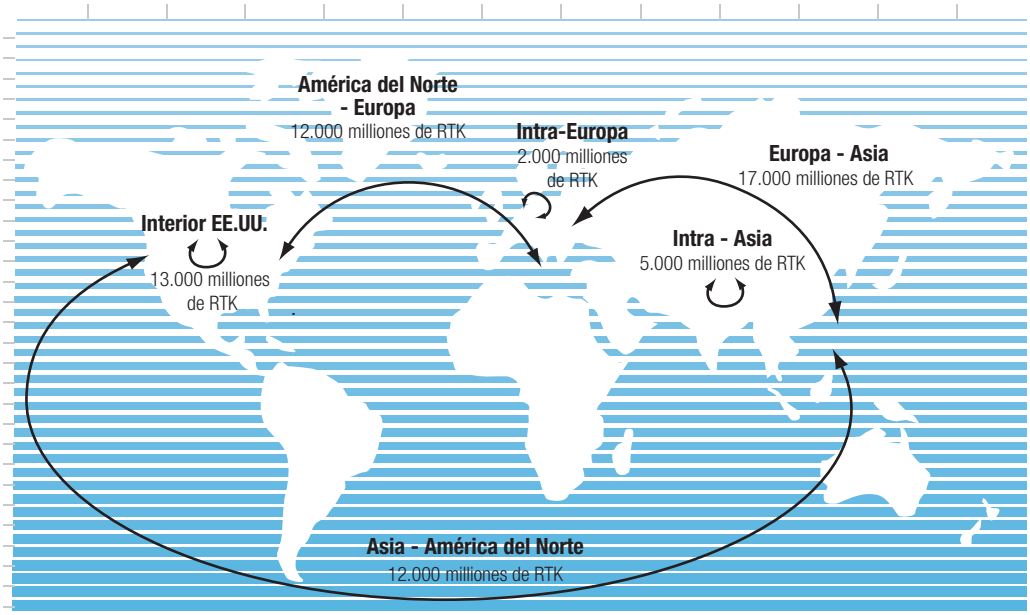
12. La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) observa que, desde el punto de vista económico, los servicios de carga aérea han contribuido al rápido crecimiento -y se han beneficiado de él- que han experimentado recientemente la economía mundial y la globalización e internacionalización de la producción. Estos servicios ofrecen un medio de transporte rápido y relativamente seguro para productos de volumen y peso reducidos, pero de elevado valor. En los 10 últimos años, el volumen de la carga transportada por aire ha aumentado con mayor rapidez que el del transporte aéreo de pasajeros y, según los pronósticos de la industria, esta tendencia se mantendrá. Actualmente le corresponde el 2 por ciento en toneladas de la carga que se transporta en todo el mundo, pero mucho más de la tercera parte en valor del comercio mundial de mercancías. Como servicios de apoyo son muy importantes para hacer frente a la demanda de repuestos y equipo para reparaciones de emergencia, y a menudo constituyen el único medio viable para llevar carga a regiones apartadas o marginales en que el elevado costo de la infraestructura para el transporte por vía férrea y las condiciones climáticas ponen a otros modos de transporte en una situación muy desventajosa. El movimiento de carga domina en tres mercados mundiales: Atlántico norte, Europa-Lejano Oriente y Cuenca del Pacífico. El transporte aéreo de carga forma parte de la cadena logística internacional que sirve al comercio y a la industria mundiales, y constituye una modalidad de transporte por derecho propio.

13. En el gráfico 5 *infra* se indica el movimiento de carga entre las principales regiones económicas en 1996.

14. Desde el punto de vista normativo, el sector de la carga aérea está menos influido por susceptibilidades nacionalistas como la «nacionalidad» del transportista, la fama de la marca comercial y el «reparto equitativo» del tráfico de pasajeros entre dos países.

5 El contenido de las páginas siguientes ha sido tomado en gran medida del estudio de la OCDE de 1999, «Regulatory Reform in Air Cargo Transportation». Véanse asimismo los documentos S/C/W/59, párrafos 115-119, y S/C/W/129, párrafos 15-18, 19 d), y anexo 4.

GRÁFICO 5
Movimiento mundial de carga
(En miles de millones de RTK, 1996)

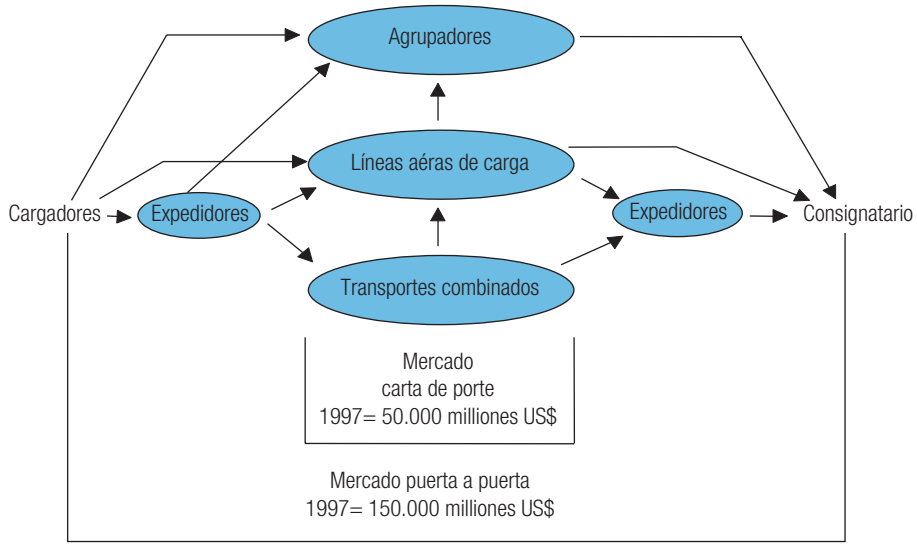


Fuente: OCDE, «Regulatory Reform in Air Cargo Transportation», 1999.

A. ESTRUCTURA ECONÓMICA Y HECHOS DE IMPORTANCIA

15. La estructura del sector puede describirse como sigue:

GRÁFICO 6
Servicios de carga aérea



Fuente: Airbus/KLM.

16. Tradicionalmente se considera que el transporte de carga es un complemento de los servicios de pasajeros. Las llamadas empresas de transporte combinado (líneas aéreas regulares de pasajeros y carga) como Lufthansa, Korean Airlines, Air France, JAL, United Airlines, etc. transportan carga tanto en la bodega de las aeronaves de pasajeros como a bordo de las dedicadas especialmente a la carga. Las líneas aéreas exclusivamente de carga como Cargolux, Arrow Air, Nippon Cargo, Heavylift, etc. utilizan aviones cargueros tanto en los servicios regulares como en los no regulares (es decir, especializados). Los transportistas de carga integrada y exprés como FedEx, UPS, DHL y TNT utilizan sus propias aeronaves en las rutas por las que optan y contratan los servicios de otros transportistas para llegar a otros destinos. La mayor parte de la carga aérea mundial (carga y correo) corresponde a líneas aéreas mixtas que ofrecen servicios regulares y no regulares. En 1996 estas empresas transportaron aproximadamente el 75 por ciento de la carga aérea mundial total en toneladas-kilómetro de mercancía (FTK).[6]

17. En el caso de los servicios de carga puede hacerse una distinción entre los vuelos de los transportistas públicos que se «ponen a disposición» del público en general con horarios regulares, y los vuelos chárter para hacer frente a exigencias especiales del usuario en función de sus necesidades en cuanto a tiempo e itinerarios. Existen chárter para uso exclusivo del cliente y vuelos chárter compartidos en los que pueden agruparse los envíos de varios clientes y terceras partes. Dado el carácter estacional de un porcentaje de la carga aérea, la función de los vuelos chárter es muy útil. Desde hace poco también se dispone de espacio para carga en las bodegas de las aeronaves que se fletan para hacer viajes de ida y vuelta a lugares turísticos. Se calcula que la mayor proporción (80-85 por ciento) de la carga aérea se transporta actualmente en vuelos regulares y el resto (15-20 por ciento) en vuelos de fletamento.

6 Aproximadamente el 50 por ciento de este total se transportó en las bodegas de aeronaves de pasajeros y un 25 por ciento en aeronaves de carga pertenecientes a empresas de transporte combinado. Los vuelos de carga de estas empresas son principalmente de larga distancia y se efectúan con ayuda de servicios tributarios. El 25 por ciento restante fue transportado por líneas aéreas especializadas exclusivamente en la carga y por explotadores de servicios expresos de transporte integrado.

18. En el cuadro 5 *infra* se indican los transportistas de carga más importantes en las rutas regulares internacionales y la parte del mercado que les corresponde. La estructura del mercado está relativamente concentrada: a estos 25 transportistas correspondió en 1996 hasta el 75 por ciento del tráfico internacional total de carga aérea, y a los 10 primeros el 50 por ciento de todo este tráfico.

19. Entre las líneas aéreas indicadas en el cuadro 5 destacan, como elemento específico y particularmente dinámico, los servicios de expreso aéreo (gráfico 7 y cuadro 6 *infra*).

CUADRO 5

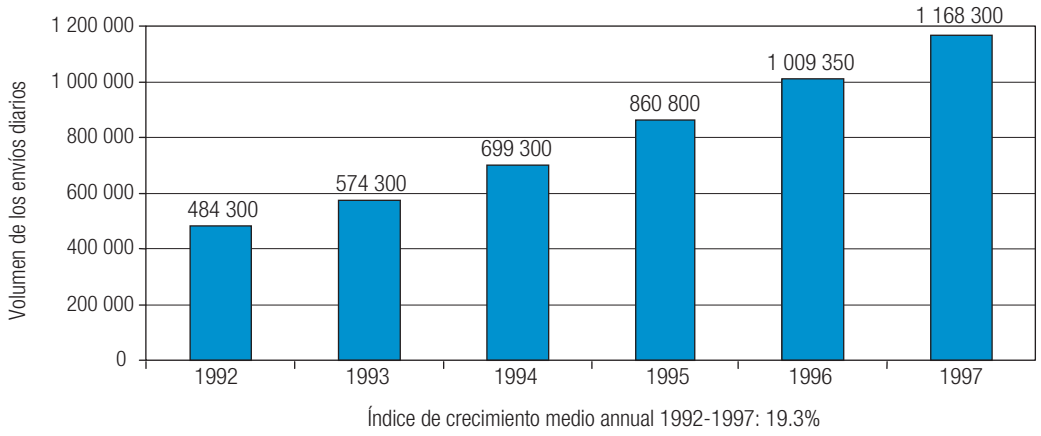
Principales transportistas internacionales de carga aérea

(Toneladas-kilómetro en servicios regulares internacionales, 1996)

Líneas aéreas	Toneladas-kilómetro de carga internacionales (FTK) (miles de millones)	Parte correspondiente en el mercado internacional mundial (%)	Parte del total de FTK internacionales correspondientes al transportista (%)
Lufthansa	5,99	7,3	99,6
Korean Airlines	4,74	5,8	98,4
Air France	4,65	5,7	100
Singapore Airlines	4,12	5,0	100
KLM	3,78	4,6	100
Japan Airlines	3,61	4,4	92,7
British Airways	3,44	4,2	98,5
Cathay Pacific	3,18	3,9	100
Federal Express	2,95	3,6	37,7
China Airlines	2,40	2,9	~90
Cargolux	2,02	2,5	100
EVA Air	1,93	2,3	~90
United Airlines	1,90	2,3	73,0
Northwest Airlines	1,85	2,2	66,3
American Airlines	1,66	2,0	70,5
Swissair	1,62	2,0	99,6
Nippon Cargo Airlines	1,61	2,0	100
Martinair Holland	1,52	1,8	100
Qantas	1,47	1,8	92,4
Alitalia	1,43	1,7	98,1
Malaysia Airlines	1,36	1,6	95,9
Asiana Airlines	1,32	1,6	~90
Thai Airways	1,32	1,6	97,6
United Parcel Service	1,18	1,4	21,6
El Al	1,11	1,4	100
Las 25 líneas aéreas más importantes	62,16	73,4	
Otras líneas aéreas pertenecientes a la IATA	22,49	26,6	
Total líneas aéreas regulares internacionales	84,65		

Fuente: Asociación del Transporte Aéreo Internacional, 1997.

GRÁFICO 7
Mercado internacional de transporte expreso



Fuente: ACMG, 1997.

CUADRO 6
Concentración en el sector del servicio expreso aéreo internacional
(Volumen de los envíos diarios, 1997)

Compañías	Participación en el mercado (%)	Crecimiento 1996-1997 (%)
DHL	39,9	15,4
TNT	12,0	16,7
Federal Express	21,1	17,8
United Parcel Service (UPS)	14,6	10,0
Airborne Express	1,8	19,5
Otras	10,6	20,0

Fuente: ACMG, 1997.

20. Los expedidores de carga desempeñan una función crucial en el transporte de carga. En 1996 el sector de la expedición de carga se ocupó de 60 millones de envíos en todo el mundo y generó en conjunto ingresos por valor de unos 45.000 millones de dólares EE.UU. Los 20 agentes expedidores más importantes, entre ellos Air Express International (AEI), Schenker, Kuehne&Nagel, Panalpina, Airborne Express y Burlington realizan casi el 50 por ciento del tráfico total de expedición de carga.

21. Desde el punto de vista normativo, los expedidores de carga se consideran agentes de las líneas aéreas.[7] En cuanto a su actuación, la situación es cada vez más ambigua. Mediante el arrendamiento y, algunas veces, la explotación de aeronaves, los expedidores actúan prácticamente como transportistas aéreos. Ante sus respectivos clientes, promueven «sus propios vuelos» con sus propios horarios. Al encargarse de agrupar la carga y ofrecer este servicio a los transportistas, los expedidores figuran como consignadores en la carta de porte aéreo. En los Estados Unidos, los expedidores-agrupadores de carga se consideran «transportistas aéreos indirectos» y compiten con los «transportistas aéreos directos». Los denominados transportistas aéreos virtuales no se ven limitados por los derechos de tráfico.[8]

7 Véase el documento S/C/W/163, párrafos 136 a 142.

8 Es posible que estas consideraciones influyeran en la decisión de Deutsche Post de adquirir Air Express International (una innovadora empresa en el campo de la expedición de carga internacional) y Danzas.

CUADRO 7

Proyecciones para los principales mercados regionales, 1996-2016

(Pronósticos combinados de Boeing, Airbus y McDonnell Douglas, en RTKs)

Región	Total toneladas-kilómetro de mercancía (millones de RTKs) 1996	Total toneladas-kilómetro de mercancía (millones de RTKs) 2016	Pronóstico de crecimiento en 20 años (crecimiento anual en %)	Parte en el mercado mundial - 1996 (%)	Parte en el mercado mundial - 2016 (%)
EE.UU. nacional	13,06	37,40	5,4	16,8	12,6
Europa-Asia	14,62	64,47	7,7	18,8	21,7
Europa-América del Norte	12,31	34,60	5,3	15,8	11,6
América	12,06	62,40	8,6	15,5	21,0
Asia-América del Norte	5,36	34,77	9,8	6,9	11,7
Intra-Asia	20,46	63,96	5,9	26,3	21,5
Mercado mundial	77.87	297.60	6.9	100	100

Fuente: ACMG, 1997.

22. Según los pronósticos, el mercado mundial de la carga aérea se triplicará en el curso de los próximos 15 años, si bien se observan importantes variaciones entre las regiones (cuadro 7 *supra*).

23. El mercado llegó a su madurez junto con la aparición de tres tipos principales de servicios:

a) servicios normales de carga aérea: los fletes son relativamente reducidos (normalmente de 5 a 6 dólares EE.UU. por kilo en los vuelos transatlánticos) y tienden a disminuir; los plazos de entrega son relativamente largos (de tres a seis días);

b) servicios expresos con plazo de entrega predeterminado: los fletes son más elevados (normalmente de 20 a 25 dólares EE.UU. por kilo en vuelos transatlánticos), y el plazo de entrega es más corto (medio día o un día para la mayoría de los puntos de destino) y se garantiza por contrato, y

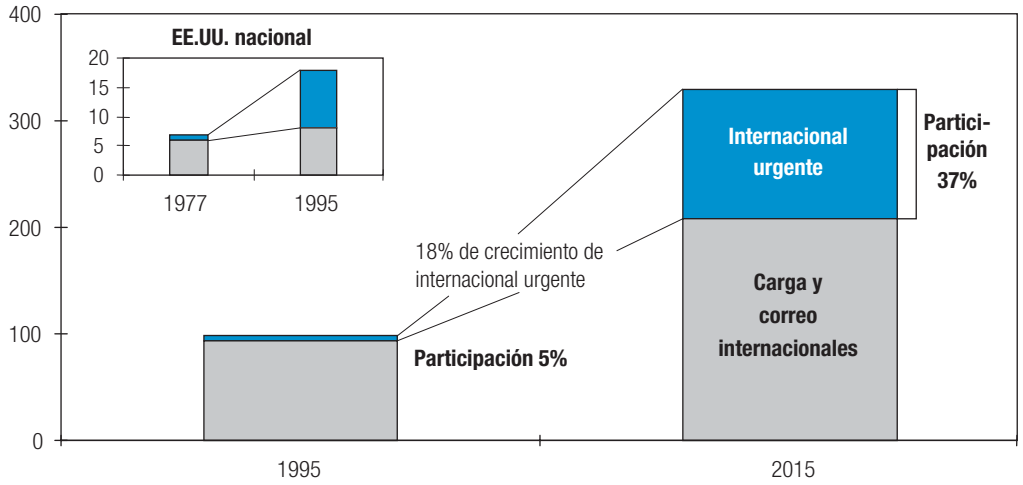
c) servicios logísticos con valor añadido: la cadena logística (modo de transporte, punto de almacenamiento, tiempo de entrega, costo de entrega) se optimiza en función de las necesidades del consignador y la situación del mercado. El transporte es uno de los elementos de un servicio más amplio. Los proveedores ofrecen servicios para organizar el inventario y ocuparse de los puntos de almacenamiento y las existencias reguladoras en nombre de los consignadores. El sector logístico se basa en contratos de larga duración entre consignadores y transportistas. En este caso, la definición de servicios y fletes no es comparable con la de los mercados al contado tradicionales. Por el momento no se dispone de información sobre las tarifas de fletes para este tipo de servicios.

24. Según se prevé, el crecimiento a plazo medio de los servicios internacionales de entrega urgente será considerable. Aunque no se dispone de datos precisos, es probable que los servicios logísticos con valor añadido sigan esta tendencia, si bien a partir de una cifra más reducida (gráfico 8 *infra*).

GRÁFICO 8

Previsión del crecimiento de los servicios de entrega urgente

(Mercado estadounidense internacional y nacional, miles de millones de RTK)



Fuente: Boeing, 1997.

25. Una de las principales causas del crecimiento y la diversificación del sector de la carga aérea es el aumento de la clientela. El sector ya no ofrece únicamente servicios exclusivos de gran demanda para aprovechar las deficiencias del servicio postal y atender necesidades específicas en el transporte de artículos perecederos, de entrega urgente o de gran valor. A fines del decenio de 1990 la variedad de productos transportados por aire se diversificó, gracias a un mercado cada vez más liberal y dinámico. Los artículos más importantes que se transportan por aire se miden por peso: piezas de maquinaria, dispositivos electrónicos, instrumentos de tecnología avanzada, flores cortadas, árboles y plantas, pescados, crustáceos, piezas para vehículos, plásticos, bienes duraderos de consumo, prendas de vestir y calzado.

26. La mayoría de las líneas aéreas que transportan carga también se dedican a transporte de correo. El correo se trata independientemente de la carga en el Convenio de Varsovia y se rige por dos tipos de disposiciones: las postales y las relativas a la carga. En la mayoría de los países se necesita autorización de la administración del Estado para transportar el correo ordinario y la Unión Postal Universal (UPU) determina las disposiciones aplicables.

27. Son muy pocos los explotadores de servicios postales que poseen o utilizan sus propias aeronaves. En Europa sólo sucede en Suecia y Francia (servicios nacionales únicamente).

28. El correo aéreo tiene prioridad sobre el transporte de carga general y el transporte de pasajeros, de conformidad con las disposiciones del Convenio de la UPU.[9] Ese Convenio también asigna un menor grado de prelación al correo de segunda clase, y límites máximos especificados para las tarifas, de forma que en las rutas poco rentables y en los pares de ciudades servidos por monopolios, las tarifas sigan siendo razonables. En los pares de ciudades competitivos (por ejemplo París-Nueva York), las tarifas reales tienden a ser mucho más reducidas que las de la UPU. Según se dice, la IATA impugna este sistema de asignación de prioridades y fijación de topes a las tarifas. La finalidad perseguida es que el correo quede sujeto al sistema común y a tarifas equiparables a las de carga de entrega urgente. A este respecto se celebran conversaciones entre la UPU y la IATA.

29. El correo también disfruta de ciertas preferencias aduaneras. Por ejemplo, el correo comercial está exento de derechos, mientras que los impresos y el correo directo sin destinatario pueden ser gravados si superan cierto umbral, que varía según el país. Por lo que respecta a la carga, se utiliza una carta de porte aéreo que es costosa (entre 14 y 70 dólares EE.UU.), y la mercancía debe declararse en su totalidad (incluso los artículos exentos de derechos) y despacharse en la aduana. Los consiguientes problemas de interoperabilidad son tema de debate en la UPU.

9 Así se estipula en el Acuerdo de 1948 entre la IATA y la UPU y se recoge en los artículos 52 y 53 de la Convención de la UPU.

B. ESTRUCTURA NORMATIVA Y HECHOS DE IMPORTANCIA

30. En la presente sección se describen las características específicas de los servicios de carga en comparación con los elementos normativos tradicionales, a saber, rutas, tarifas, capacidad, designación, régimen de fletamento, prácticas predatorias, competencia, turnos y propiedad. Se mencionan asimismo resultados de la liberalización.

1. Rutas

31. Desde el punto de vista práctico, el sistema más eficiente para explotar una red, comprendidos los servicios de transporte urgente de carga, es el de rutas radiales en torno a un centro aeroportuario. Con todo, la apertura de rutas por parte de transportistas que ofrecen servicios regulares queda restringida por acuerdos bilaterales negociados independientemente y las empresas tropiezan con dificultades para adaptarse a los cambios del mercado. Así pues, hay incentivos para colaborar con terceros autorizados para prestar servicios de transporte en determinadas rutas, si bien esta estrategia dista mucho de ser la mejor en lo que respecta a los costos y el control de calidad.

32. En ciertos países, la autorización para abrir nuevas rutas puede exigir una gran labor de cabildeo, por lo cual algunos transportistas han pedido que se establezca un sistema multilateral basado en la reciprocidad. Ciertos transportistas, FedEx, por ejemplo, están satisfechos con el sistema actual, pero otros no, como UPS, que abogan por un sistema multilateral que permita abrir todas las rutas con la única salvaguardia de la estricta reciprocidad.[10]

33. Sin embargo, el actual régimen del transporte de carga tiende a ser más liberal que el del transporte de pasajeros. La liberalización del sector de la carga, que empezó por las rutas, se ha utilizado, principalmente en los Estados Unidos, como ejemplo para llegar a una mayor liberalización bilateral. Sin embargo, esta distinción entre vuelos de pasajeros y vuelos de carga no es muy común en los Acuerdos sobre Servicios Aéreos (ASA). Los países que más abogan por ella son los que están muy interesados en que el sector de la carga aérea se desarrolle sin consideraciones de nacionalidad. Como ejemplo puede citarse la política de «cielos abiertos» de Australia en materia de carga, la política de «aeropuertos abiertos» que sigue Canadá en el aeropuerto de Mirabel en Montreal y las políticas liberales de México y la India en relación con el transporte aéreo de carga.

34. Aunque raramente se otorgan a servicios de pasajeros, ciertos tipos de rutas y de Libertades del Aire (especialmente la Quinta y la Séptima)[11] se han incluido en recientes acuerdos de cielos abiertos sobre la carga. Los derechos de Séptima Libertad facultan a las empresas para transportar carga y pasajeros entre dos países extranjeros sin enlace directo con su país de origen. Estos derechos revisten especial importancia para los transportistas de pequeños países que abren rutas para la carga fuera del país en que tienen su sede, y para las líneas aéreas mundiales que establecen redes radiales. En ambos casos, los transportistas tienen que ofrecer servicios entre aeropuertos extranjeros sin que sus vuelos tengan necesariamente enlaces de salida o llegada en su país (en tal caso bastaría con la Quinta Libertad). En los ASA raramente se conceden derechos de Séptima Libertad, lo que obliga a muchos transportistas a subcontratar los servicios a transportistas locales.

35. Esta tendencia hacia la liberalización se ve coartada por el hecho de que el 60 por ciento de la carga sigue transportándose en la bodega de aeronaves de pasajeros, sometidas a más restricciones en materia de rutas. Estas empresas de «transporte combinado» tienen incentivos para oponerse a que las rutas se abran a los transportistas de carga (ya que las primeras tienen más peso económico y político que los últimos). Las empresas de transporte combinado consideran que la partida empezó sin ventajas para nadie ya que, si bien ofrecen tarifas más reducidas, sus vuelos son menos frecuentes que los de los transportistas exclusivamente de carga.

2. Designación

36. Para poder ofrecer sus servicios, el transportista debe estar designado en virtud de los acuerdos bilaterales.[12] Aunque está supeditada a las mismas condiciones bilaterales, la designación múltiple ofrece mayor flexibilidad. Con arreglo al régimen bilateral, la designación múltiple limitada restringe el número de transportistas en una ruta dada, lo cual, como se indica más arriba, puede plantear particulares dificultades

10 La Cámara de Comercio Internacional (ICC) sancionó esta opinión. Documento Nº 322-3/5 Rev.3, 25 de septiembre de 1998, «Policy Statement: Air Cargo and the WTO», distribuido al Consejo del Comercio de Servicios el 18 de mayo de 1999.

11 Véase el documento S/C/W/163/Add.2, 10 de noviembre de 2000, cuadro 23, páginas 57 y 58, que puede obtenerse solicitándolo a la Secretaría de la OMC. Las Libertades del Aire se describen en el documento S/C/W/163/Add.3, gráfico 1, párrafo 4.

12 Véase el documento S/C/W/163/Add.3, párrafos 62 a 67.

a los transportistas exclusivamente de carga y las empresas de servicio expreso.[13]

3. Capacidad

37. Las limitaciones de la capacidad en los acuerdos sobre servicios aéreos, ya sea *ex ante* o *ex post*, restringen la adaptación al mercado, si bien no todos los ASA son igualmente restrictivos. En algunos casos es posible tomar en cuenta la actuación de los transportistas desde el punto de vista de la competitividad. En los últimos años han aparecido varios ASA en que se prevén regímenes más flexibles en materia de capacidad, especialmente para el sector de la carga. Se negocian incrementos globales de la capacidad por períodos de varios años; se especifican niveles mínimos de capacidad con aumentos automáticos, o los incrementos se supeditan al logro de determinados factores de carga. Sin embargo, el reducido número de designaciones en ciertos acuerdos sigue siendo un gran obstáculo para las operaciones.

4. Tarifas

38. Las tarifas de los servicios de carga se ajustan en principio al mismo modelo que las de pasajeros. Así pues, se dan los siguientes casos:

i) Libertad tarifaria total: tratándose de ciertas rutas y tipos de servicio, los transportistas gozan de entera libertad para fijar sus propias tarifas con muy poca o ninguna intervención del gobierno. Así sucede por ejemplo con los servicios de expreso aéreo y mensajerías y las llamadas tarifas unilaterales, que sólo son válidas en las rutas entre dos Estados y para las cuales en algunos casos (por ejemplo Alemania-Estados Unidos) no se necesita aprobación, pues basta con publicarlas. En muchos otros casos, no se exige notificar las tarifas oficiales, ni siquiera a título informativo.

ii) Aprobación de tarifas con arreglo a la reglamentación: la mayoría de las tarifas de carga normales se rigen no obstante por mecanismos normativos, especialmente fuera de los Estados Unidos y de la UE. Esto es lo corriente cuando los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos comprenden disposiciones acerca de la fijación de tarifas y los transportistas están facultados para fijar sus propios precios. En estos casos las líneas aéreas designadas fijan las tarifas de carga, bilateral o multilateralmente, en las Conferencias de la IATA[14] y las someten a la aprobación de los gobiernos. Si éstos las aprueban, las tarifas notificadas son de aplicación a todos los demás transportistas. Unos cuantos gobiernos supervisan o garantizan la aplicación de las tarifas aprobadas.

iii) En las rutas hacia y desde los Estados Unidos y dentro de la UE, la aprobación gubernamental de los acuerdos concertados en la IATA suele estar condicionada a la notificación de las tarifas máximas y a que todo transportista tenga libertad para aplicar tarifas más reducidas, gracias a lo cual no se cobran tarifas superiores a las tarifas de la IATA publicadas. Cuando hay que aumentar una determinada tarifa, el transportista lo hace saber a todas las partes por conducto de la IATA. Si no hay objeciones, la tarifa incrementada se consigna en el correspondiente acuerdo multilateral al expirar el plazo determinado y es de aplicación a todos los transportistas que prestan servicios entre compañías.

39. Un importante aspecto de la reglamentación en materia de tarifas es la «presentación obligatoria de tarifas». Ciertos gobiernos exigen que las tarifas de los transportistas se publiquen oficialmente a fin de evitar la fijación de precios preferencial o discriminatoria. Otros gobiernos no prohíben la diferenciación de tarifas y consideran que la presentación de éstas puede ser causa de rigidez y colusión en la fijación de precios, y que la documentación de las empresas sobre comercialización basta como fuente de información sobre las tarifas. Se han observado grandes discrepancias entre las tarifas de la IATA presentadas y las que aplican de hecho los transportistas aéreos.

13 La designación de UPS, a pesar de la solicitud presentada por una importante línea aérea de pasajeros, en un reciente Acuerdo entre Estados Unidos y China puede considerarse una excepción.

14 Para más información acerca de las conferencias sobre tarifas de la IATA, véase el documento C/W/163/Add.3, gráfico 2, párrafos 104 a 105.

40. Para fijar las tarifas de la carga aérea se tiene principalmente en cuenta la situación del mercado.[15] El equilibrio entre la oferta y la demanda varía según las rutas y el tipo de servicios, y sus fluctuaciones se reflejan en las tarifas fijadas en función del mercado.

5. Otros elementos de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos que repercuten en el sector de la carga

(a) Cambio de capacidad operacional

41. Ciertos ASA aún comprenden disposiciones sobre el cambio de capacidad operacional en relación con las aeronaves. Este cambio reviste importancia capital en el caso de las empresas de transporte expreso que sirven centros aeroportuarios radiales, pues llevan carga hasta tales centros o la distribuyen desde ellos. Por lo general, en los ASA se especifica que no puede considerarse que la finalidad de un cambio de capacidad operacional es proporcionar un «servicio aparte», es decir, ir más allá de los derechos intercambiados en virtud de dichos acuerdos. Se trata de restricciones de importancia que a juicio de las empresas de transporte expreso obstaculizan las operaciones.

(b) Servicios no regulares de carga

42. El temor de que los servicios chárter de pasajeros estén debilitando los vuelos regulares también se presenta en el sector de la carga en relación con los vuelos de fletamento compartido (es decir, los vuelos en que puede revenderse espacio a terceros), y la oposición contra tales servicios es prácticamente general, pues se estima que rivalizan con los servicios regulares. También suele prohibirse el transporte de carga en la bodega de las aeronaves utilizadas en los vuelos de fletamento para turistas, por ser causa de un bajo rendimiento económico, principalmente en las rutas norte-sur. Por el contrario, muchos gobiernos consideran que los «vuelos de fletamento para uso propio» (esto es, para uso de una sola entidad), son un sector distinto del mercado, y disfrutan de un trato más liberal.

(c) Propiedad

43. Los servicios de carga se ajustan a las reglas generales en materia de propiedad descritas más arriba. Normalmente las reglas actuales van desde la propiedad y control de las empresas hasta la propiedad y control de las aeronaves que utilizan. En ciertos casos también se especifica la nacionalidad del personal. Es posible que para obtener una licencia de transportista aéreo la empresa necesite «poseer y utilizar» sus propias aeronaves y emplear como tripulantes a ciudadanos del país, lo cual puede limitar el recurso a una importante práctica comercial: el «arrendamiento», y especialmente el «arrendamiento con tripulación» (alquiler con personal de vuelo), de aeronaves de carga extranjeras. Esta práctica ofrece gran flexibilidad a la industria del transporte aéreo para hacer frente a las cargas máximas estacionales y para organizar vuelos de carga con capitales limitados. Los problemas normativos y de seguridad que pueden plantearse a este respecto se han expuesto en otra parte.[16]

(d) Turnos de despegue y aterrizaje

44. La congestión de los aeropuertos y la prohibición de vuelos nocturnos limitan tanto los vuelos de pasajeros y carga como los vuelos combinados. Aproximadamente 130 de los principales aeropuertos del mundo se consideran oficialmente «congestionados», lo que significa que son de difícil acceso. Actualmente gran parte de las instalaciones de carga más importantes del mundo están en esta situación, por lo que es cada vez mayor el número de empresas exclusivamente de carga y de nuevos transportistas de pasajeros que han empezado a volar desde aeropuertos «secundarios», en los que no hay congestión.[17] Es, pues, posible que con ello obtengan una ventaja sobre las empresas de transporte expreso y transporte combinado, que ya han estructurado sus redes y servicios a partir de los aeropuertos principales.

15 Las tarifas de carga corresponden a una serie de productos a la que consignadores y consignatarios asignan distintos valores (principalmente plazos de entrega) y los transportistas, distintos costos de explotación (principalmente volumen y frecuencia de los envíos). Un ejemplo de la forma en que los servicios y precios se determinan en función del mercado es la introducción de la carga agrupada basándose en el fraccionamiento por bultos pesados de la tarifa general de flete en las rutas que atraviesan el Pacífico. El sector de la carga agrupada ha aumentado rápidamente desde el decenio de 1970, cuando los transportistas implantaron la tarifa de utilización a granel, estructura tarifaria que ofrecía mayores beneficios a los grandes agrupadores. Esta estructura tarifaria aumentó aún más la diferencia entre la tarifa contractual para los agrupadores y la tarifa al por menor que éstos cobran a sus clientes (se trata de la tarifa que aplica el agrupador, no de la tarifa del transportista, que es la que paga el usuario por los servicios de carga). Pueden, pues, aparecer grandes diferencias entre los precios al por mayor y los precios al por menor, así como entre las tarifas que se aplican a distintos clientes. Generalmente estas discrepancias no existen entre los servicios de transporte expreso. Hay desde luego diferencias entre estas tarifas, pero son en función del peso y de la velocidad (y de la influencia que ejercen en el mercado los transportistas que explotan cada ruta); además, para cada envío del usuario se exige una carta de porte aéreo.

16 Véase el documento S/C/W/163.

17 Véase el documento S/C/W/163/Add.5, párrafos 2 a 6.

(e) Prácticas fraudulentas en materia de tarifas

45. Las prácticas fraudulentas en materia de tarifas se consideran una grave amenaza para la competencia en el sector del transporte aéreo, debido principalmente a las posibilidades de financiación cruzada entre rutas y mercados. Más aún, la elevada proporción de gastos fijos en la estructura de costos de una línea aérea permite apartarse en gran medida de las prácticas sostenibles en materia de tarifas dependiendo únicamente de los gastos marginales, a fin de desanimar a la competencia. Con todo, sigue siendo muy difícil distinguir entre tales prácticas predatorias y una política agresiva en materia de fijación de precios. Las prácticas predatorias en materia tarifaria pueden presentarse tanto en el mercado del transporte de pasajeros como en el del transporte de carga. Hasta la fecha los debates a este respecto giran en torno a la emisión de pasajes, pero las tarifas de carga no gozan de inmunidad.

(f) Política de competencia

46. De igual forma, los casos más importantes de competencia sólo atañían a empresas de transporte de pasajeros, y consistían en fusiones, adquisiciones, alianzas cooperativas, grandes centros aeroportuarios y sistemas de reserva informatizados (SRI). Las consecuencias de las distorsiones en el mercado de la carga parecen haber despertado mucha menos atención.

(g) Liberalización del sector de la carga (nacional e internacional)

(i) Estados Unidos

47. En el caso de los Estados Unidos, la liberalización de los servicios de carga es anterior al período que se examina (1993-2000) y sirvió de modelo para la desreglamentación del sector del transporte de pasajeros en ese país y, en cierta medida, influyó en la liberalización interna de los servicios de carga en la UE. Las medidas de liberalización más importantes de conformidad con la Ley sobre la Carga Aérea de 1977 y la Ley de Liberalización del Transporte Aéreo de Carga de 1978 son las siguientes:

Liberalización de la expedición de licencias: Las licencias para el transporte exclusivo de carga y transporte combinado de pasajeros y carga están al alcance de todas las entidades «aptas, capaces y dispuestas» que las soliciten. El otorgamiento de licencias no está supeditado a la capacidad del mercado. La *Federal Aviation Administration* (FAA) determina la aptitud técnica mediante la expedición por separado de licencias para el transporte de pasajeros y carga (FAA 401) y licencias para el transporte exclusivo de carga (FAA 418). Estas últimas no dependen de los límites en cuanto a tipo y tamaño de las aeronaves; así pues, pueden utilizarse reactores de fuselaje ancho para el transporte de carga. El Ministerio de Transporte (DOT) se encarga de comprobar la aptitud financiera y administrativa. La concesión de licencias a transportistas indirectos que no utilizan aeronaves propias (expedidores de carga y empresas de expedición que antes estaban sometidos a una rigurosa reglamentación) se ha liberalizado totalmente y sólo se exige el correspondiente seguro de responsabilidad civil.

Apertura de rutas: Las rutas del interior han dejado de figurar en los certificados del transportista, y los transportistas autorizados pueden prestar servicios en todas las rutas de los Estados Unidos. El acceso a las rutas internacionales sigue basándose en los ASA bilaterales, que el Ministerio de Transporte autoriza en función de las ventajas ofrecidas al público. Si las solicitudes de las rutas internacionales son múltiples y entran en conflicto, los beneficios para el público estadounidense se determinan en audiencia pública ante el Ministerio de Transporte. El abandono (salida), para el que antes se necesitaba una autorización de la Junta de Aeronáutica Civil (CAB) confirmando que se hacía en beneficio del público, se ha liberalizado. El transportista sólo tiene la obligación de notificar previamente sus intenciones si proyecta interrumpir los servicios que presta hacia un aeropuerto como parte del Programa de Servicios Aéreos Esenciales (SAE).

Liberalización de las tarifas: Con excepción de las que ofrecen los transportistas que disfrutan de inmunidad contra las leyes antimonopolio estadounidenses en los mercados bilaterales de «cielos abiertos» de ese país, las tarifas internacionales se siguen fijando en las conferencias sobre tarifas de la IATA.

Desaparición de las subvenciones cruzadas: Como los transportistas están facultados para interrumpir sus servicios y no pueden subvencionar las rutas que no son rentables recurriendo a los beneficios que aportan los vuelos rentables, se promulgó un programa de servicios aéreos esenciales. El Ministerio de Transporte administra este programa, fija la cuantía de las subvenciones para cubrir los servicios que deben prestarse al público y convoca licitaciones para que otros transportistas presten tales servicios.

Período de transición: Se concede un período de gracia a los transportistas designados para que puedan adaptarse a la nueva estructura normativa y estar totalmente preparados para competir. En el caso de la carga aérea, este período de transición es de un año, durante el cual sólo se permite que presten servicios los transportistas directos anteriormente autorizados.

48. Esta estructura normativa no ha sufrido grandes cambios. Sus resultados son bien conocidos, ya que coadyuvaron a la aparición de las empresas de transporte expreso.[18]

(ii) Unión Europea (UE)

49. El equivalente europeo de la Ley sobre la Carga promulgada por los Estados Unidos (Reglamento del Consejo Nº 294/91) se conoce comúnmente como Ley de desregulación de la carga aérea de 1991 y se adoptó a raíz de una propuesta específica presentada por la Comisión a los Estados miembros en 1990. Desde muchos puntos de vista, este Reglamento se adelanta al Tercer Paquete, para el que sirvió de ensayo[19], y sus principales disposiciones son las siguientes:

Liberalización de la reglamentación en materia de propiedad: Se suprimieron las condiciones que debían cumplirse en cuanto a propiedad y control nacionales para acceder a las rutas del interior de Europa (que anteriormente se estipulaban en los convenios bilaterales sobre servicios aéreos intraeuropeos). Se abrió a las líneas aéreas el acceso a todas las rutas internacionales siempre que siguieran siendo propiedad de la Comunidad y estuvieran bajo su control. Las licencias para el transporte de carga otorgadas en un país europeo pasaron a ser válidas en otros países de la Comunidad. Ésta fue la primera vez que se llevó a la práctica el principio de las Comunidades Europeas, que se aplica cuando el transportista tiene, y seguirá teniendo, su oficina principal en la Comunidad y su propiedad mayoritaria y control efectivo en manos de nacionales de la Comunidad.

Se encontró una solución *ad hoc* para los transportistas de carga extranjeros establecidos en Europa desde hacía varios años y que se consideraban empresas europeas *de facto*. El Consejo de Europa resolvió el problema insertando en la disposición correspondiente una lista de las líneas aéreas no europeas a las que se concedía la condición de transportista de la Comunidad a efectos normativos. Esta solución no se aleja mucho de la «determinación» *ad hoc* de la ciudadanía estadounidense de las empresas de transporte basándose en la interpretación del Ministerio de Transporte.

Apertura de rutas y derechos de tráfico: Se concedieron derechos de tráfico de Tercera, Cuarta y Quinta Libertades a los transportistas de carga de la Comunidad en todas las rutas interiores. Ulteriormente se concedieron derechos de Séptima y Octava Libertades con el Tercer Paquete (1993).

Flexibilidad operacional: Se garantizó a los transportistas una completa flexibilidad, a saber, frecuencia ilimitada de los servicios, ajuste de la capacidad, tipo de aeronaves y cambio de capacidad operacional. El Parlamento Europeo añadió a esto ciertas consideraciones sobre los permisos de aduana como requisito importante para las «actividades comerciales conexas». Se permitieron ciertas restricciones impuestas por los órganos normativos nacionales: limitaciones de la capacidad aeroportuaria, limitación de turnos, aspectos ecológicos y objetivos en materia de seguridad.

La Comisión inició un escrutinio de la política de los transportistas europeos en materia de competencia.[20]

Libertad tarifaria: La liberalización de 1991 dio a los transportistas de carga europeos libertad total para fijar las tarifas. El principio fundamental de la Comisión de desaprobar las tarifas que se considerasen excesivamente elevadas o reducidas se abandonó a partir de 1991 en el caso de la carga, y se impuso a los transportistas la obligación de dar a conocer sus tarifas normales al público que lo solicitara. En el contexto de su política general en materia de competencia,

18 Para mayores detalles sobre los resultados económicos de la liberalización normativa de la carga en los Estados Unidos, véase el documento de la OCDE DSTI/DOT(99)1 «Regulatory reform in international air cargo transportation», 6 de abril de 1999, párrafos 292 a 310, páginas 81-84.

19 Para más detalles sobre las disposiciones de estos paquetes, véase el documento S/C/W/163/Add.2, 10 de noviembre de 2000, cuadro 26, página 65.

20 Para el acuerdo conjunto entre Lufthansa y Aer Lingus sobre transporte de carga se necesitó la autorización de Comisión, al igual que para la introducción de un sistema informático colectivo para organizar el transporte de la carga (*Global Logistics System*) por Air France, Lufthansa, JAL y Cathay Pacific. Se pidió a estas empresas que utilizasen sus sistemas conjuntos de forma que se respetaran «las condiciones de las exenciones generales SRI aplicables a los servicios de pasajeros».

la Comisión se siguió reservando el derecho de intervenir si las tarifas del mercado se consideraban predatorias o anticompetitivas.

La exención general con respecto a la legislación europea en materia de competencia que permitía hacer consultas sobre las tarifas intraeuropeas de carga expiró en 1997. La IATA ha solicitado, en nombre de sus miembros, exenciones individuales.

Servicios regulares y servicios no regulares: El Consejo Europeo resolvió aplicar la Reglamentación sobre «Liberalización de la Carga de 1991» tanto a los servicios regulares como a los no regulares.[21] A fin de promover una industria de transporte expreso genuinamente europea, el Consejo decidió dejar los servicios no regulares contratados por las empresas de transporte combinado (que son de propiedad extranjera) fuera del ámbito de aplicación de la nueva disposición.

50. En 1993 esta estructura normativa fue anulada en parte por el nuevo, y más liberal, Tercer Paquete, pero no sufrió cambios de fondo.

51. Según la OCDE, los resultados de la liberalización del transporte aéreo de carga en Europa siguen siendo limitados en comparación con los obtenidos en los Estados Unidos. Ello puede obedecer a su volumen relativamente reducido, a las limitaciones que acarrea una gran congestión y a las restricciones relacionadas con el medio ambiente.[22] Estos factores no dieron lugar a modificaciones estructurales de importancia en el sector europeo de la carga aérea inmediatamente después de la liberalización normativa. No han surgido nuevas empresas ni se han producido hechos de importancia en la estructura del tráfico y las redes, que tampoco se ha modificado, pero estas reformas permitieron que los transportistas se adaptasen con varios años de antelación al Tercer Paquete de la liberalización del transporte aéreo.

(iii) Política de cielos abiertos para la carga aérea

52. La política estadounidense de cielos abiertos siempre ha comprendido elementos relacionados con la carga. Por ejemplo, en los acuerdos de cielos abiertos figuraban dos disposiciones que versaban específicamente sobre los servicios exclusivos de carga: apoyo competitivo en tierra (manipulación autónoma, derechos de transporte intermodal, derechos impuestos al usuario) y tratamiento liberal de los servicios no regulares de carga.

53. El primer acuerdo de cielos abiertos -el Acuerdo Estados Unidos-Países Bajos de 1992- contenía varios elementos innovadores. Su aplicación se extendía al transporte de superficie y comprendía la fijación de las tarifas de transporte multimodal.[23] Las disposiciones a este respecto son semejantes a las del modelo de tarifas marítimas para el transporte multimodal del AGCS. En 1996 se suprimió, en virtud de un memorando, el requisito de presentar las tarifas de carga. La inmunidad contra las disposiciones antimonopolio que paralelamente a este acuerdo se concedió a la alianza KLM-Northwest, también permitió crear un servicio conjunto de carga, compartir códigos y coordinar las tarifas.

54. En el caso de Alemania, el acuerdo concertado con los Estados Unidos en 1994 fue el precedente de un acuerdo muy completo en 1996. El acuerdo sobre la carga de 1994 se limitaba a los transportistas regulares y con él se introdujeron los derechos de Séptima Libertad (siempre que en los ASA con terceros países se concedieran los derechos de tráfico). Este Acuerdo comprendía los derechos de los transportistas de carga en relación con el transporte intermodal «a reserva de la legislación en la materia y en régimen de reciprocidad», lo cual permitió conceder una licencia de agente expedidor de carga a la empresa Lufthansa Cargo para el transporte de mercancías por superficie entre Estados de los Estados Unidos.

55. De igual forma, el Acuerdo Estados Unidos-Japón de 1996 sobre transporte exclusivo de carga precedió a un acuerdo bilateral completo en 1998. No se trataba de un acuerdo de cielos abiertos, pues todavía se basaba en la predeterminación de la capacidad, pero aun así permitió conceder derechos complementarios de Tercera, Cuarta y Quinta Libertades.[24] Con arreglo a

21 Hasta 1991 el mercado europeo se dividía en un sector regular al que prestaban servicios líneas aéreas nacionales establecidas con arreglo a estrictos ASA, y en un sector no regular (presente sobre todo en el Reino Unido y en Bélgica) más competitivo y dinámico. El sector no regular de la industria constituyó la base de los servicios expresos en Europa.

22 Por ejemplo, la parte correspondiente a Europa en la carga total transportada por KLM es inferior al 20 por ciento.

23 Según la disposición pertinente «las líneas aéreas podrán optar por proporcionar sus propios servicios de transporte de superficie o prestar tales servicios mediante arreglos con otros transportistas de superficie y proveedores indirectos, comprendidos los servicios de superficie explotados por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de servicios de carga. Estos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte combinado por aire y superficie, siempre que se especifiquen claramente al expedidor las condiciones en que se efectuará el transporte».

24 Para conocer los detalles específicos de este acuerdo, véase el documento de la OCDE DSTI/DOT (99) 1, 6 de abril de 1999, párrafos 369 a 377, páginas 96 y 97.

otro acuerdo de gran alcance entre los Estados Unidos y Francia se conceden derechos de Quinta Libertad a todos los explotadores de servicios exclusivamente de carga.

56. También otros países han seguido una política de cielos abiertos en relación con los servicios exclusivamente de carga. Como ejemplo pueden citarse los acuerdos entre Luxemburgo y la India, y entre los Países Bajos y Malasia. Este último comprende disposiciones acerca de los derechos de Tercera, Cuarta y Quinta Libertades, así como cláusulas liberales sobre «cambio de capacidad operacional», fijación de tarifas, «actividades comerciales conexas» y transporte intermodal. El reciente Acuerdo Asia-Pacífico sobre Cooperación Económica (APEC), firmado el 1º de mayo de 2001 por cinco Estados miembros, es más liberal para el transporte de carga que para el de pasajeros. Este instrumento comprende la concesión de derechos de Séptima Libertad a todos los signatarios y, por lo que se refiere al transporte de pasajeros, les permite optar por los de Séptima Libertad.

57. A pesar de la liberalización que suponen los acuerdos de cielos abiertos para la carga, aún quedan por resolver diversos problemas. En el cuadro 8 *infra*, preparado por la secretaría de la OCDE, se ofrece una lista de las limitaciones e inquietudes a este respecto.

CUADRO 8

Problemas subsistentes en los acuerdos de cielos abiertos sobre carga

Problemas	Situación conforme a los acuerdos	Efectos en el mercado y la competencia
Designación de los transportistas	Designados nominalmente por sus autoridades normativas	Obstáculo directo para el acceso al mercado (designación) si éste no se garantiza a todo transportista certificado
Propiedad y control	No comprenden disposiciones sobre cuestiones de propiedad y control	Las restricciones sobre propiedad y control impiden optimizar límites firmes y el acceso a capitales
Derechos de tráfico entre puntos fijos y entre puntos múltiples	En la aplicación inicial de la mayoría de los acuerdos, sólo las rutas asignadas (designadas) bilaterales y «de más allá» están abiertas a la competencia	Las líneas aéreas no pueden establecer y optimizar libremente sus redes basándose en consideraciones técnicas y económicas invariables
Reflejo (tercer país) de los derechos de 5ª Libertad	Por sí solo, un acuerdo bilateral garantiza únicamente los derechos de 5ª Libertad entre dos países interlocutores	Estos derechos no tienen ningún valor práctico si los posibles países de «más allá» tampoco garantizan que se reflejen los derechos de 5ª Libertad
Derechos de 7ª Libertad	La mayoría no comprenden estos derechos	Las limitaciones al tráfico entre terceros países impiden optimizar las redes de los transportistas
Derechos de 8ª Libertad	No comprenden el cabotaje consecutivo	Se obstaculiza a los transportistas extranjeros el acceso al mercado y la optimización de las redes en los grandes mercados nacionales y regionales
Servicios no regulares	Trato distinto del dispensado en los servicios regulares. Sólo se aplica el reglamento menos restrictivo de uno de los dos países	El trato diferente distorsiona la competencia y la medida en que se complementan ambos tipos de servicios y empresas (sin beneficiar a nadie)
Acceso a los aeropuertos y a la infraestructura	La mayoría no comprenden el acceso a la infraestructura aeroportuaria (ya sea en los períodos punta de tráfico combinado o en los de prohibición de vuelos exclusivamente de carga)	La discriminación en materia de turnos y la escasez de estos pueden erosionar los derechos de tráfico otorgados
Licencias de transporte multimodal (de superficie)	Las disposiciones sobre acceso al transporte por carretera se negocian caso por caso en cada acuerdo	Las restricciones a las entregas por transporte de superficie pueden limitar el acceso de los transportistas internacionales al mercado y la calidad del servicio
Facilitación de los trámites aduaneros	Este aspecto no se trata en la mayoría de los acuerdos	Los retrasos y la discriminación en el despacho de aduanas y las autorizaciones pueden obstaculizar el acceso al mercado y la competencia
Alianzas estratégicas y política de competencia	Los acuerdos no comprenden disposiciones sobre política de competencia. A título de compensación, se suele conceder a las alianzas comerciales internacionales inmunidad contra la reglamentación antimonopolio	No existen normas uniformes sobre competencia en las rutas internacionales. Los casos de inmunidad antimonopolio pueden distorsionar la competencia entre alianzas

Fuente: OCDE (1999).

58. Otra fuente de información acerca de las restricciones y obstáculos a que se enfrentan los explotadores de servicios de carga es la encuesta realizada en 1996 por la Oficina General de Intervención de Cuentas de los Estados Unidos (GAO).[25]

Las 22 empresas estadounidenses de transporte exclusivo de carga que contestaron al cuestionario habían tenido problemas en 81 aeropuertos extranjeros (cuadros A2-A5 *infra*). Sería posible abordar en el actual marco del AGCS algunos de esos problemas, especialmente los indicados en el cuadro A5.

25 GAO/RCED 97-13 «Report to Congressional Requesters: DOT«s Efforts to Promote US Air Cargo Carrier's Interest», octubre 1996.

CUADRO A1

Las 50 líneas aéreas más importantes por tráfico de carga (1999)

Clasificación		Línea Aérea	Flota	País	Tráfico de Carga (RTK)		Tráfico Total (RTK)		Plantilla
1999	1998				millones	diferencia	millones	diferencia	
1	1	United Airlines	603	EE.UU.	4.475	-6,1%	22.648	1,2%	100.001
2	2	American Airlines	714	EE.UU.	3.325	4,7%	19.538	3,1%	101.740
3	3	Delta Air Lines	600	EE.UU.	2.554	-7,6%	17.727		72.000
4	5	Northwest Airlines	424	EE.UU.	3.758	19,5%	14.498	13,2%	52.000
5	4	British Airways	268	Reino Unido	4.536	6,1%	16.256	1,1%	65.640
6	6	Continental Airlines	364	EE.UU.	1.606	4,7%	10.298	10,3%	
7	8	Air France	227	Francia	5.237	6,9%	12.781	11,2%	59.000
8	7	Japan Airline	135	Japón	4.538	11,0%	12.738	7,1%	18.974
9	9	Lufthansa Airlines	233	Alemania	7.072	5,6%	8.059	13,2%	
10	10	US Airways	384	EE.UU.	482	-5,1%	6.503	0,1%	43.028
11	11	Singapore Airlines	92	Singapur	5.668	15,2%	12.038	11,8%	27.386
12	12	Qantas Airways	104	Australia	1.783	-2,5%	8.912	0,3%	28.226
13	13	KLM Royal Dutch	97	Países Bajos	4.149	6,8%	10.070	4,4%	27.302
14	15	Southwest Airlines	327	EE.UU.	216	-0,1%	5.283	16,1%	27.653
15	14	All Nippon Airways	140	Japón	1.510	12,5%	6.615	12,0%	14.639
16	17	TWA[a]	188	EE.UU.	834	2,0%	4.609	5,6%	
17	16	Cathay Pacific	62	China	3.817	15,8%	7.768	7,7%	13.159
18	18	Air Canada	158	Canadá	1.389	3,6%	4.899	4,2%	
19	20	Thai Airways Int'l	77	Tailandia	1.644	6,2%	5.097	11,2%	
20	19	Alitalia	146	Italia	1.637	7,6%	5.277	4,7%	20.770
21	22	Korean Air	111	Corea, Rep. de	5.962	14,1%	9.422	14,0%	14.107
22	23	Malaysia Airlines	93	Malasia	1.670	12,9%	4.856	20,5%	21.687
23	21	Iberia	179	España	778	-4,3%	3.893	4,1%	26.935
24	24	Swissair	74	Suiza	1.724	7,5%	4.955	12,6%	
25	27	America West	132	EE.UU.	138	-7,1%	2.723	8,1%	13.370

Clasificación		Línea Aérea	Flota	País	Tráfico de Carga (RTK)		Tráfico Total (RTK)		Plantilla
1999	1998				millones	diferencia	millones	diferencia	
26	26	Canadian Airlines Int'l[b]	80	Canadá	744	9,3%	3.131	1,1%	16.807
27	32	Virgin Atlantic Airways	28	Reino Unido	901	19,8%	3.304	13,3%	6.500
28	25	Varig	89	Brasil	927	-28,2%	3.274	-14,0%	15.605
29	30	Condor Flugdienst	47	Alemania			2.070	10,0%	2.701
30	33	China Airlines	49	Taipei Chino	3.381	17,8%	5.440	15,7%	8.999
31	28	Britannia Airways	33	Reino Unido	44	-12,6%	1.850	-6,8%	
32	31	SAS	154	Suecia	793	-1,3%	2.835	5,8%	28.863
33	29	LTU Int'l Airways	35	Alemania	160	-7,3%	1.982	-10,0%	5.400
34	34	Air New Zealand	37	Nueva Zelandia	833	-2,1%	2.675	2,4%	9.177
35	35	Saudi Arabian Airlines	99	Arabia Saudita	1.017	8,9%	2.783	5,2%	
36	37	Alaska Airlines	91	EE.UU.	105	-6,3%	1.827	23,7%	
37	36	China Southern Airlines	74	China	616	10,4%	2.003	4,6%	
38	38	Japan Air System	82	Japón	193	27,1%	1.244	-6,5%	5.667
39	40	EVA Air	35	Taipei Chino	3.150	23,9%	4.783	18,3%	
40	46	Sabena	53	Bélgica			1.594	15,5%	12.717
41	44	South African Airways	52	Sudáfrica	689	88,8%	2.244	26,9%	9.014
42	45	American Trans Air	56	EE.UU.			1.533	8,8%	
43	41	Aeroflot	110	Rusia	584	13,9%	2.061	3,4%	
44	43	Airtours Int'l	31	Reino Unido	44	-6,2%	1.421	-0,4%	
45	65	Air 2000	27	Reino Unido	14	880,3%	1.437	44,7%	2.345
46	48	Emirates	32	EAU	1.074	29,4%	2.613	21,1%	4.978
47	42	Ansett Australia	64	Australia	102	-63,7%	1.559	-13,0%	14.876
48	47	Air China	65	China	1.526	42,6%	2.934	23,5%	12.900
49	49	THY Turkish Airlines	75	Turquía	313	20,3%	1.578	6,6%	9.527
50	57	Asiana Airlines	51	Corea, Rep. de	2.252	26.7%	14.312	22,1%	5.835
Total			**7.481**		**89.964**	**Media de 24,4%**	**309.950**	**Media de 8,6%**	**+1 millón[c]**

a TWA ha sido adquirida por American Airlines.

b Canadian Airlines fue adquirida por Air Canada y actualmente está totalmente incorporada a Air Canada.

c Esta cantidad es aproximada, pues se asignó un valor estimativo a las cifras desconocidas.

Fuente: *Airline Business*, septiembre de 2000.

CUADRO A2

Dificultades relacionadas con la reglamentación gubernamental en aeropuertos extranjeros
(notificadas por transportistas estadounidenses exclusivamente de carga)

Problemas	N° de líneas aéreas que contestaron	Número de aeropuertos					
		N°de aeropuertos mencionados	América Latina	Europa	Oriente Medio/ África	Región Asia/ Pacífico	Canadá
Requisitos jurídicos y administrativos gravosos[a]	6	25	13	0	1	11	0
Denegación de derechos de tráfico[b]	4	17	8	1	0	3	5
Dificultades para obtener autorizaciones o permisos de vuelo	8	15	6	2	1	6	0
Derechos intermodales restringidos[c]	3	12	3	0	0	8	1
Dificultades o retrasos para el despacho de aduanas	5	10	6	1	1	2	0
Prohibición de volar a ciertas horas	7	10	2	3	0	4	1
Turnos insuficientes de despegue o aterrizaje en los aeropuertos congestionados	7	7	1	1	0	5	0
Operaciones limitadas a aeropuertos menos convenientes	4	7	2	1	0	2	2
Impuestos discriminatorios	2	5	1	1	0	3	0
Multas excesivas por infracción al reglamento	1	3	3	0	0	0	0
Problemas para convertir moneda o hacer repatriar beneficios[d]	2	3	3	0	0	0	0
Recargos excesivos	2	3	1	0	0	2	0
Derechos de aduana excesivos	1	1	0	0	0	1	0
Otros[e]	1	1	0	0	0	1	0
Total[f]	**13**	**50**	**19**	**6**	**3**	**16**	**6**

Nota: A los efectos de la encuesta, por recargos discriminatorios se entiende distintos pagos o impuestos por los mismos artículos o servicios; y por recargos excesivos los que superan en gran medida el costo de las mercancías, los servicios o el uso de las instalaciones después de prever un margen de rendimiento razonable del capital.

a Requisitos que imponen una carga considerable a las líneas aéreas en concepto de gastos o supervisión administrativa.

b Prohibición de prestar servicios en rutas autorizadas por acuerdos bilaterales.

c Restricciones de la capacidad para utilizar camiones en los servicios de recogida y entrega.

d Dificultades para convertir en dólares los ingresos percibidos en moneda local o para enviar los beneficios a los Estados Unidos.

e Incluye los recargos por operaciones que superan los niveles especificados para el ruido o las emisiones de las aeronaves.

f Por lo que respecta los cuadros A2 a A5 inclusive, el total indicado al final de la primera columna («N° de líneas aéreas que contestaron») indica el número de líneas aéreas que contestaron al cuestionario. Los totales indicados al final de las columnas 2 a 7 (que van de «N° de aeropuertos mencionados» a «Canadá») indican el número de aeropuertos mencionados en las respuestas al cuestionario. Ésta es la razón de que las cifras de las columnas no coincidan con los totales indicados en la última línea de los cuadros A2 a A5.

Fuente: Respuestas de los transportistas aéreos estadounidenses exclusivamente de carga al cuestionario de la GAO (página 53, GAO/RCED-97-13 International Aviation).

CUADRO A3

Dificultades relacionadas con las políticas y servicios de aeropuertos extranjeros

(notificadas por transportistas estadounidenses exclusivamente de carga)

Problemas	N° de líneas aéreas que contestaron	Número de aeropuertos					
		N°de aeropuertos mencionados	América Latina	Europa	Oriente Medio/ África	Región Asia/ Pacífico	Canadá
Derechos de aterrizaje excesivos	8	15	4	2	0	8	1
Derechos de aterrizaje discriminatorios	5	13	5	0	0	8	0
Condiciones de pago discriminatorias[a]	5	12	5	6	0	1	0
Precios de combustible excesivos	7	11	7	1	0	3	0
Otros problemas ocasionados por las tasas del usuario[b]	3	9	4	2	0	3	0
Precios de combustible discriminatorios	4	7	6	0	1	0	0
Problemas relacionados con el mantenimiento y el apoyo técnico[c]	3	6	3	1	0	2	0
Otros problemas relacionados con los servicios de aeropuerto y para la aeronave[d]	2	5	0	0	0	5	0
Total	**14**	**48**	**20**	**10**	**1**	**16**	**1**

Nota: A los efectos de la encuesta por recargos discriminatorios se entiende distintos pagos o impuestos por los mismos artículos o servicios; y por recargos excesivos los que superan en gran medida el costo de las mercancías, los servicios o el uso de las instalaciones después de haber previsto un margen de rendimiento razonable de capital.

a Por ejemplo, las líneas aéreas extranjeras deben pagar los servicios en dólares estadounidenses, mientras que los nacionales pueden pagar en moneda local.

b Otros problemas citados por los participantes en la encuesta en relación con las tasas del usuario comprenden la imposición de derechos que tienen muy poco o nada que ver con el servicio prestado.

c Imposibilidad de obtener los servicios de mantenimiento y el apoyo necesarios para un servicio eficiente o imposición de restricciones a la línea aérea para proveer sus propios servicios de mantenimiento y apoyo técnico.

d Comprende impuestos sobre el valor añadido e impuestos en ruta discriminatorios.

Fuente: Respuestas de los transportistas estadounidenses exclusivamente de carga al cuestionario de la GAO (página 54, GAOIRCED-97-13 International Aviation).

CUADRO A4

Dificultades relacionadas con los servicios de escala en aeropuertos extranjeros
(notificadas por transportistas estadounidenses exclusivamente de carga)

Problemas	N° de líneas aéreas que contestaron	Número de aeropuertos					
		N°de aeropuertos mencionados	América Latina	Europa	Oriente Medio/ África	Región Asia/ Pacífico	Canadá
Restricciones de manipulación de la carga	6	16	4	2	0	10	0
Derechos excesivos por manipulación de la carga	8	14	7	3	0	4	0
Almacenamiento insuficiente	2	12	1	2	0	9	0
Restricciones para manejar la pasarela	5	11	3	1	0	7	0
Derechos discriminatorios de manipulación de la carga	4	8	3	0	0	5	0
Derechos excesivos de manejo de la pasarela	4	8	3	3	0	2	0
Otros problemas ocasionados por los servicios de escala[a]	2	7	0	0	0	4	3
Derechos discriminatorios de manejo de la rampa	2	7	2	0	0	5	0
Total	**13**	**31**	**9**	**7**	**0**	**12**	**3**

Nota: A los efectos de la encuesta, por recargos discriminatorios se entiende distintos pagos o impuestos por los mismos artículos o servicios; y por recargos excesivos, los que superan en gran medida el costo de las mercancías, los servicios o el uso de las instalaciones después de haber previsto un margen de rendimiento razonable del capital.

a Entre otros problemas se mencionó el poco espacio disponible para la carga en la plataforma.

Fuente: Respuestas de los transportistas estadounidenses exclusivamente de carga al cuestionario de la GAO.

CUADRO A5

Problemas de importancia, por regiones, relacionados con la comercialización y la distribución locales en aeropuertos extranjeros, notificados por transportistas estadounidenses exclusivamente de carga

Problemas	N° de líneas aéreas que contestaron	Número de aeropuertos					
		N°de aeropuertos mencionados	América Latina	Europa	Oriente Medio/ África	Región Asia/ Pacífico	Canadá
Restricciones de las redes locales de distribución[a]	3	12	3	0	0	9	0
Restricciones en cuanto al número de puntos de venta, plantilla y tipos de personal	2	2	1	0	0	1	0
Restricciones de publicidad local	1	2	0	0	0	2	0
Total	**4**	**13**	**4**	**0**	**0**	**9**	**0**

a Las redes locales de distribución son el medio de que se valen las líneas aéreas para llevar la carga hasta su destino final una vez desembarcada de la aeronave.

Fuente: Respuestas de los transportistas estadounidenses exclusivamente de carga al cuestionario de la GAO (página 55, GAOIRCED-97-13 International Aviation).

IV. SERVICIOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL[26]

1. Servicios de transporte multimodal para la carga aérea

(a) Transporte por aire y carretera

59. Existen dos modalidades principales de transporte multimodal: el transporte por aire y carretera y el transporte por aire y mar. Por transporte por aire y carretera se entiende una combinación de empresas de transporte combinado y empresas de transporte expreso que recurren en gran medida al transporte de superficie para acarrear la carga. La finalidad del transporte por aire y carretera era evitar las restricciones a los vuelos de Quinta Libertad. El transporte por aire y carretera no sólo es más eficiente y económico, sino que permite obviar otras dificultades, a saber: i) la falta de espacio en los vuelos regulares; ii) la incapacidad del explotador de aeronaves para manipular ciertos envíos demasiado voluminosos o pesados, etc.; iii) las dificultades que impiden al explotador entregar el envío dentro de las 12 horas siguientes a su aceptación (principalmente en el caso de los servicios de transporte expreso); iv) la pérdida de vuelos de enlace; y v) la congestión de los aeropuertos. Los servicios de transporte por aire y carretera entregan la mercancía en los aeropuertos de entrada o salida (servicio aéreo secundario para los transportistas aéreos). En Europa el transporte por aire y carretera sólo puede efectuarse al amparo de una carta de porte aéreo y del conocimiento de embarque del Convenio sobre contratación del transporte internacional de mercancías por carretera (CGR).

60. Se calcula que en los Estados Unidos se prestan servicios de transporte por aire y carretera a aproximadamente 1.000 pares de ciudades, con una frecuencia de 16.000 entregas por semana; en Europa estas cifras son, respectivamente, 400 y 7.000. Por ejemplo, del volumen total que alcanzó en 1997 la carga aérea en Alemania (2.880.000 toneladas) a este tipo de transporte correspondió alrededor de la cuarta parte (767.000 toneladas). Dada la geografía europea, y gracias a la tolerancia de la reglamentación, el transporte por aire y carretera se ha desarrollado mucho en el mercado de este continente.[27]

(b) Transporte por aire y mar

61. En términos generales, el transportista recurre al transporte por aire y mar si no goza de derechos de tráfico en el país de donde procede la mercancía. En este caso la carga se envía a un punto en que se pueda disfrutar de esos derechos. Este tipo de transporte reviste especial importancia para los envíos entre Asia-Pacífico y Europa a través del Golfo y en ciertas rutas que atraviesan el Pacífico.

62. Para el transporte por aire y mar se necesita una licencia especial. Hasta hace algún tiempo, las licencias de transporte se concedían específicamente para una determinada modalidad y dependían de políticas que limitaban el acceso al mercado (principalmente en el caso del transporte por aire y carretera). Aunque estas restricciones han desaparecido en gran medida, aún se observan vestigios de las modalidades a que se destinaban. Por ejemplo, de conformidad con la política de los Estados Unidos en materia de concesión de licencias, la actividad principal del transportista aéreo debe ser el transporte por vía aérea exclusivamente o al mismo tiempo que una actividad comercial que implique la utilización, reparación o mantenimiento de aeronaves. Esta tendencia «exclusivamente aérea» se refleja en la reglamentación aplicable a las licencias para otras modalidades de transporte. En varios países, las licencias exigidas para el transporte por carretera y ferrocarril se limitan a un sector específico. La expedición de licencias exclusivamente por sectores es onerosa y plantea dificultades para el transporte multimodal.

(c) Observaciones generales

63. Las repercusiones económicas de las restricciones para la obtención de licencias de transporte multimodal se moderaron cuando los transportistas (empresas de transporte expreso y expedidores de carga) empezaron a subcontratar transportistas especializados. Sin embargo, los gastos que ello supone han tendido a aumentar, pues el transporte multimodal se ha hecho cada vez más exigente desde el punto de vista técnico y administrativo. A juicio de la OCDE convendría que la reglamentación formal para la concesión de licencias fuese más clara y previsible, y permitiera totalmente prestar servicios de transporte multimodal.

64. Los principales transportistas apoyan en gran medida el parecer de la OCDE. A título de información para las negociaciones AGCS 2000, dos grandes empresas de transporte integrado determinaron los obstáculos a que se enfrentan en su cometido. Puede decirse que algunos de estos obstáculos son de carácter «multimodal», pues no se refieren al transporte aéreo y

26 La exposición que sigue complementa la información contenida en el documento S/C/W/129, párrafo 15 a).

27 Sin embargo, la OCDE considera que las líneas aéreas europeas que organizan y explotan servicios de transporte por carretera pueden estar en conflicto con la actual legislación de la Comunidad en materia de licencias de transporte aéreo.

están estrechamente vinculados con el transporte por tierra o los servicios de apoyo para todas las modalidades de transporte.[28]

65. Desde la perspectiva del AGCS, las restricciones al transporte intermodal no pueden abordarse de la misma manera que las restricciones de este tipo en las listas marítimas sobre transporte modal. En este caso, los compromisos que facilitan el transporte multimodal pueden revestir dos formas. En primer lugar pueden ser compromisos complementarios acerca de la capacidad para alquilar, arrendar, fletar o utilizar por otros medios camiones, vagones de ferrocarril y gabarras, así como el equipo correspondiente, con el fin de enviar a destino carga internacional. Estos compromisos complementarios dependerán de que en la lista figure el transporte marítimo. En segundo lugar se puede intentar liberalizar directamente el modo de transporte, lo cual supone la remisión al transporte marítimo que comprende servicios multimodales en la columna de la lista correspondiente a los sectores.[29] Ahora bien, estas posibilidades no existen en el caso del transporte aéreo.

2. Servicios multimodales para el tráfico de pasajeros

66. Los servicios multimodales para el tráfico de pasajeros no son los mismos que para la carga, lo cual refleja el entorno económico y normativo característico del sector. Las actividades multimodales parecen haberse limitado a dos tipos en el caso del transporte de pasajeros. En primer lugar está la participación financiera y administrativa de las líneas aéreas en las empresas de transporte por superficie que prestan servicio a un aeropuerto. Estas actividades, que corresponden a las partidas CPC 71112, CPC 71212 y CPC 71214 de la Clasificación Central de Productos, quedarían comprendidas en el AGCS. Por ejemplo, la partida CPC 71212 comprende «el transporte regular entre un centro urbano y los aeropuertos ... realizado por autobuses y limusinas ... con conductor», mientras que la CPC 71214 comprende el mismo servicio entre dos centros urbanos. Un segundo ejemplo es el de los códigos compartidos entre ferrocarriles y líneas aéreas, procedimiento por el que se substituyen vuelos y que se rige por normas similares a las de las líneas aéreas en la materia, y hasta ahora se ha limitado principalmente a Europa.

67. En un principio, las líneas aéreas consideraban a los trenes de gran velocidad como sus rivales en el mercado de los servicios de corta distancia. Por ejemplo, el TGV francés se ha apoderado de gran parte del tráfico entre ciudades, y algo semejante se observa en las rutas intraeuropeas, como París-Londres (Eurostar),

28 En el caso de FedEx los obstáculos residían en i) aprobación discriminatoria o no transparente de las licencias de corretaje aduanero; ii) restricciones a las compañías de transporte expreso para poseer y explotar sus propios vehículos terrestres y servicios de transporte por carretera, almacenamiento y corretaje de aduanas, requisito obligatorio de constituirse en empresa mixta y limitaciones a la libertad de contratar la prestación de servicios; iii) prohibición de servicios integrados que sean enteramente propiedad de extranjeros y que comprendan el encaminamiento, el transporte por carretera, la comisión de almacenamiento y despacho en aduana, las prescripciones obligatorias en materia de empresas comunes y las limitaciones en la libertad de contratar prestaciones de servicios; iv) el requisito de contar con una autorización por separado para prestar diversos servicios (por ejemplo, de expedición de carga, despacho de aduanas, almacenamiento, recogida y entrega, venta de servicios expresos); v) prohibición de que los transportistas aéreos obtengan licencias de expedición de carga y de utilizar sus propios vehículos de superficie; vi) restricciones del derecho a proporcionar servicios de vehículos de tierra para recoger envíos internacionales para otro transportista aéreo; vii) limitación del valor de los envíos que pueden transportar las compañías de servicios expresos, y viii) limitación de acceso a las frecuencias radioeléctricas necesarias para rastrear y localizar los envíos y las entregas. En el caso de UPS, esos obstáculos eran: i) la duplicación de documentos que solía exigirse para expedir una carta de porte por superficie además de la carta de porte aéreo; ii) la prohibición en ciertos países de utilizar grandes vehículos tributarios (de más de cuatro toneladas, por ejemplo), con lo cual se obliga a la empresa de transporte expreso a utilizar varias camionetas con el consiguiente aumento de los gastos y los riesgos; iii) restricciones al derecho de que las empresas de transporte aéreo presten servicios afines como transporte por carretera, servicios de escala y expedición de carga; iv) restricciones que exigen a las líneas aéreas y a los transportistas indirectos recurrir únicamente al transporte por superficie en relación con el transporte aéreo internacional; y v) restricciones para explotar servicios de transporte de superficie entre puntos situados en territorio de las partes en un acuerdo bilateral sobre servicios aéreos o hacia terceros países, comprendidas las que se aplican a la clase o tipo de equipo.

29 Existen las siguientes listas de transporte modal: Transporte marítimo internacional de carga, que comprende servicios de transporte multimodal: transporte de carga internacional por buques de navegación marítima desde el puerto donde se embarca la carga en un país hasta el puerto en el que se desembarca en otro país. En este caso el transporte puede combinarse con [servicios de almacenamiento y depósito marítimos/servicios de estacionamiento y depósito de contenedores/servicios de expedición de carga] y servicios de carga [carretera/ferrocarril/canales navegables] desde el punto en que una empresa de transporte multimodal embarca la mercancía en un país hasta el punto en que la entrega en otro país con arreglo a un contrato de prestación de servicios de transporte multimodal. Servicios de transporte multimodal: el acarreo de bienes por dos medios de transporte como mínimo por una empresa de transporte multimodal con arreglo a un contrato único de transporte multimodal directo desde un punto del país en el que se embarca la carga hasta un punto en que se entrega en otro país. Explotador de servicios de transporte multimodal o proveedor de servicios de transporte marítimo internacional: toda persona que, en nombre propio o por intermedio de otra que obra en su nombre, cumple un contrato único de transporte multimodal directo y procede como poderdante, y no como agente ni en nombre del consignador o de los transportistas que participan en la prestación de los servicios de transporte multimodal y que asume la responsabilidad de cumplir el contrato.

París-Bruselas-Amsterdam (Thalys) y París-Colonia. Sin embargo, tales empresas se han percatado recientemente de las ventajas de colaborar con las redes ferroviarias por razones como la creciente congestión de los aeropuertos, la aparición de alianzas mundiales, los servicios radiales y la convergencia de sus respectivos sistemas de reservas.[30] Los acuerdos de cooperación pueden considerarse acuerdos tradicionales de códigos compartidos para determinados puntos de destino. Hasta la fecha, las empresas de transporte por ferrocarril siguen concertando acuerdos con distintas líneas aéreas y alianzas. La SNCF, por ejemplo, tiene acuerdos de este tipo con Air France (Skyteam), United Airlines y Lufthansa (Star). Con todo, el volumen del tráfico sigue siendo sumamente reducido en comparación con el tráfico total por ferrocarril.

68. La cooperación puede coadyuvar a reducir la congestión y a liberar espacio para los servicios más rentables de larga distancia, y fomentar así el crecimiento de los centros secundarios. Los ferrocarriles franceses y belgas estudian al parecer la posibilidad de enlazar tres centros principales: Schiphol, Zaventem y Francfort. De forma semejante, las dos empresas de ferrocarriles mencionadas y British Airways administran conjuntamente la ruta Eurostar-UK, que es el tramo británico de Eurostar. Se han planteado interrogantes en cuanto a la situación normativa de la utilización de códigos compartidos para el transporte intermodal, y se dice que Francia y los Estados Unidos están negociando la reglamentación de este tipo de códigos.

30 Por ejemplo, *Socrate*, el sistema de reservas de los ferrocarriles franceses, se basa en los SRI de las líneas aéreas. La reglamentación de las Comunidades en materia de SRI también se aplica a los ferrocarriles.

LISTA DE DOCUMENTOS PRESENTADOS DURANTE EL PRIMERO DE LOS EXÁMENES PRESCRITOS EN EL PÁRRAFO 5 DEL ANEXO SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

I. DOCUMENTOS ELABORADOS PARA LAS CUATRO REUNIONES ESPECÍFICAS DEL EXAMEN Y EXAMINADOS EN ESAS REUNIONES 321

A. DOCUMENTOS ELABORADOS POR LA SECRETARÍA 321

B. COMUNICACIONES DE LAS DELEGACIONES 322

C. COMUNICACIONES DE LOS OBSERVADORES 323

II. DOCUMENTOS RELACIONADOS CON EL EXAMEN ANTERIORES O POSTERIORES A LAS CUATRO REUNIONES ESPECÍFICAS DEL EXAMEN 323

A. DOCUMENTOS ELABORADOS POR LA SECRETARÍA 323

B. COMUNICACIONES DE LAS DELEGACIONES 323

C. COMUNICACIONES DE LOS OBSERVADORES 324

LISTA DE DOCUMENTOS PRESENTADOS DURANTE EL PRIMERO DE LOS EXÁMENES PRESCRITOS EN EL PÁRRAFO 5 DEL ANEXO SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

I. Documentos elaborados para las cuatro reuniones específicas del examen y examinados en esas reuniones

A. DOCUMENTOS ELABORADOS POR LA SECRETARÍA

1. S/C/W/163, de fecha 3 de agosto de 2000: «Evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay, primera parte (reparación y mantenimiento de aeronaves, servicios de reserva informatizados, venta y comercialización, franquicias, arrendamiento o alquiler sin operarios, servicios de comidas)», Nota de la Secretaría.

2. S/C/W/163/Add.1, de fecha 25 de octubre de 2000: «Evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay, segunda parte (abastecimiento de combustible, servicios de escala y servicios aeroportuarios)», Nota de la Secretaría.

3. S/C/W/163/Add.2, de fecha 10 de noviembre de 2000: «Evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay, tercera parte (servicios del control del tráfico aéreo, incluidos los sistemas de facturación, servicios de aviación general y trabajos aéreos y servicios de transporte aéreo comercial)», Nota de la Secretaría.

4. S/C/W/163/Add.3, de fecha 13 de agosto de 2001: «Evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay, cuarta parte (libertades del aire, acuerdos bilaterales, plurilaterales y multilaterales)», Nota de la Secretaría.

5. S/C/W/163/Add.4, de fecha 15 de agosto de 2001: «Evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay, quinta parte (propiedad y la cooperación entre líneas aéreas - incluidas alianzas y coparticipación en los códigos)», Nota de la Secretaría, y S/C/W/163/Add.4/Corr.1, de fecha 8 de enero de 2002.

6. S/C/W/163/Add.5, de fecha 13 de agosto de 2001: «Evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay, sexta parte (asignación de turnos)», Nota de la Secretaría.

7. S/C/W/163/Add.6, de fecha 16 de agosto de 2001: «Evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay, séptima parte (servicios regulares de pasajeros, servicios no regulares de pasajeros, servicios de carga y servicios de transporte multimodal)», Nota de la Secretaría.

8. S/C/M/49, de fecha 1º de diciembre de 2000: «Informe de la primera reunión del examen según lo dispuesto en el párrafo 5 del Anexo sobre Transporte Aéreo celebrada los días 28 y 29 de septiembre de 2000», Nota de la Secretaría.

9. S/C/M/50, de fecha 5 de marzo de 2001: «Informe de la segunda reunión del examen prescrito en el párrafo 5 del Anexo sobre Transporte Aéreo celebrada el 4 de diciembre de 2000», Nota de la Secretaría.

10. S/C/M/57, de fecha 13 de febrero de 2002: «Informe de la tercera reunión dedicada al examen prescrito en el párrafo 5 del Anexo sobre Transporte Aéreo, celebrada el 9 de octubre de 2001», Nota de la Secretaría.

11. S/C/M/62, de fecha 17 de octubre de 2002: «Informe de la cuarta reunión dedicada al examen prescrito en el párrafo 5 del Anexo sobre Transporte Aéreo, celebrada el 18 de marzo de 2002», Nota de la Secretaría.

12. S/C/W/181, de fecha 27 de noviembre de 2000: «Extractos del documento de la OCDE 'Principios para la liberalización del transporte aéreo de carga'», Nota de la Secretaría.

13. S/C/W/182, de fecha 30 de noviembre de 2000: «Tipología de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos que incluyen disposiciones de arrendamiento», Nota de la Secretaría.

14. S/C/W/200, de fecha 3 de octubre de 2001: «Resumen ejecutivo de la documentación preparada para las dos primeras sesiones dedicadas al examen prescrito en el párrafo 5 del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo», Nota de la Secretaría.

15. S/C/W/200/Add.1, de fecha 28 de febrero de 2002: «Resumen ejecutivo de la documentación preparada para la tercera reunión dedicada al examen prescrito en el párrafo 5 del Anexo del AGCS sobre Servicios de Transporte Aéreo», Nota de la Secretaría.

B. COMUNICACIONES DE LAS DELEGACIONES

16. Documento sin signatura Nº 1430, de fecha 8 de marzo de 2000: Comunicación de la República de Polonia, «Examen del transporte aéreo», Nota no oficial.

17. S/C/W/165, de fecha 15 de septiembre de 2000: Comunicación de Nueva Zelandia, «Evolución del Sector de los Servicios de Transporte Aéreo».

18. S/C/W/166, de fecha 15 de septiembre de 2000: Comunicación de Chile, «Evolución del Transporte Aéreo en Chile» y S/C/W/166/Corr.1, de fecha 6 de noviembre de 2000.

19. S/C/W/167, de fecha 18 de septiembre de 2000: Comunicación de Australia, «Examen prescrito del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS» y S/C/W/167/Corr.1, de fecha 28 de noviembre de 2000.

20. S/C/W/168, de fecha 26 de septiembre de 2000: Comunicación de las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, «Revisión del Anexo del AGCS sobre servicios de transporte aéreo».

21. S/C/W/179, de fecha 14 de noviembre de 2000: Comunicación de Australia, «El Examen del AGCS: Una oportunidad para llevar a cabo una reforma gradual de los Servicios de Transporte Aéreo».

22. S/C/W/185, de fecha 1º de diciembre de 2000: Comunicación de Nueva Zelandia, «Examen del Anexo del AGCS sobre servicios de transporte aéreo».

23. S/C/W/186, de fecha 4 de diciembre de 2000: Comunicación de las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, «Examen del Anexo del AGCS sobre servicios de transporte aéreo».

24. S/C/W/198, de fecha 3 de octubre de 2001: Comunicación de los Estados Unidos, «Examen del Anexo del AGCS sobre servicios de transporte aéreo» y S/C/W/198/Corr.1, de fecha 18 de marzo de 2002.

25. S/C/W/201, de fecha 4 de octubre de 2001: Comunicación del Brasil, «Examen del Anexo del AGCS sobre Servicios de Transporte Aéreo» y S/C/W/201/Corr.1, de fecha 18 de marzo de 2002.

26. S/C/W/206, de fecha 18 de marzo de 2002: Comunicación de Australia, Chile y Nueva Zelandia, «Examen del Anexo del AGCS sobre servicios de transporte aéreo».

27. JOB(01)/153, de fecha 17 de octubre de 2001: «Examen del Transporte Aéreo de conformidad con el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo», Preguntas de Chile.

28. JOB(02)/27, de fecha 12 de marzo de 2002: Comunicación del Brasil, «Examen previsto en el Anexo del AGCS sobre Servicios de Transporte Aéreo» (respuestas a las preguntas formuladas en el documento JOB(01)/153).

C. COMUNICACIONES DE LOS OBSERVADORES

29. Documento sin signatura Nº 7769, de fecha 30 de noviembre de 2000: Comunicación de la Organización de Aviación Civil Internacional, «Función de la OACI en materia de la liberalización del transporte aéreo».

30. S/C/W/188, de fecha 7 de febrero de 2001: Comunicación de la Organización de Aviación Civil Internacional, «Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea».

II. Documentos relacionados con el examen anteriores o posteriores a las cuatro reuniones específicas del examen

A. DOCUMENTOS ELABORADOS POR LA SECRETARÍA

31. S/C/M/38, de fecha 13 de septiembre de 1999: Informe de la reunión del Consejo del Comercio de Servicios celebrada los días 19 y 20 de julio de 1999, Nota de la Secretaría, punto E, párrafos 53 a 62.

32. S/C/M/39, de fecha 15 de octubre de 1999: Informe de la reunión del Consejo del Comercio de Servicios celebrada el 21 de septiembre de 1999, Nota de la Secretaría, punto E, párrafos 70 a 77.

33. S/C/M/40, de fecha 5 de enero de 2000: Informe de la reunión del Consejo del Comercio de Servicios celebrada el 18 de octubre de 1999, Nota de la Secretaría, punto C, párrafos 23 a 44.

34. S/C/M/41, de fecha 3 de abril de 2000: Informe de la reunión del Consejo del Comercio de Servicios celebrada el 25 de febrero de 2000, Nota de la Secretaría, punto C, párrafos 49 a 76.

35. S/C/M/42, de fecha 9 de mayo de 2000: Informe de la reunión del Consejo del Comercio de Servicios celebrada el 14 de abril de 2000, Nota de la Secretaría, punto B, párrafos 16 a 37.

36. S/C/M/43, de fecha 28 de junio de 2000: Informe de la reunión del Consejo del Comercio de Servicios celebrada el 26 de mayo de 2000, Nota de la Secretaría, punto A, párrafos 4 a 18.

37. S/C/W/129, de fecha 15 de octubre de 1999: «Actividades recientes relacionadas con el comercio llevadas a cabo por las organizaciones internacionales intergubernamentales en el sector del transporte aéreo», Nota de la Secretaría.

38. S/C/M/68, de fecha 28 de noviembre de 2003: Informe de la reunión del Consejo del Comercio de Servicios celebrada los días 2, 9 y 24 de octubre de 2003, párrafos 12 a 116.

39. Documento sin signatura Nº 2451, de fecha 19 de abril de 2000: «Cuestiones que cabe considerar en el examen del transporte aéreo», Nota informal de la Secretaría.

B. COMUNICACIONES DE LAS DELEGACIONES

40. S/C/W/113, de fecha 15 de julio de 1999: Comunicación de Nueva Zelandia, Chile y Singapur, «Servicios de transporte aéreo», documento para debate.

41. S/C/W/134, de fecha 10 de febrero de 2000: Comunicación del Japón, «Programa de trabajo para el examen de los servicios de transporte aéreo».

42. Documento sin signatura Nº 753, de fecha 10 de febrero de 2000: Comunicación de Nueva Zelandia, «Examen del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo», documento informal.

43. Documento sin signatura Nº 3203, de fecha 19 de mayo de 2000: Comunicación de Australia, «Puesta en práctica de las ocho recomendaciones para unos servicios de transporte aéreo más competitivos», documento de información.

44. JOB(03)/193, de fecha 2 de octubre de 2003: Comunicación de Australia y Nueva Zelandia, «Examen del Anexo sobre servicios de transporte aéreo y fecha del próximo examen».

C. COMUNICACIONES DE LOS OBSERVADORES

45. Documento sin signatura Nº 679, de fecha 8 de febrero de 2000: Comunicación de la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO resolutions of 31 October 1998 and 2 November 1999 (Resoluciones de la OACI de 31 de octubre de 1998 y de 22 de noviembre de 1999)).

46. JOB(03)/117, de fecha 20 de junio de 2003: Comunicación de la Organización de Aviación Civil Internacional, «Conclusiones refundidas, cláusulas modelo, recomendaciones y Declaración aprobadas por la Conferencia mundial de transporte aéreo».