

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

Montreal, 19 – 28 de junio de 2000

**Cuestión 1 del
orden del día:** **Situación económica de los aeropuertos, proveedores de servicios de
navegación aérea y su relación financiera con los transportistas aéreos y
otros usuarios**

**Cuestión 2 del
orden del día:** **Organización**

**ASPECTOS RELATIVOS A LA ORGANIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS
Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se abordan las formas de organización conforme a las cuales se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea; la participación del sector privado en las operaciones de aeropuerto; las nuevas tendencias en la gestión de aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y la orientación que ofrece la OACI al respecto. Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 6.1.

1. ANTECEDENTES

1.1 En los años transcurridos desde la Conferencia sobre gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta (CARFM) se ha acelerado el ritmo del cambio en las formas en que se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. Esto se ha traducido en una gama más amplia que nunca de estructuras de propiedad y control. En vista de esto, para obtener la última información disponible sobre el asunto antes de someterlo a la Conferencia, se pidió a los Estados que proporcionaran la información pertinente en el cuestionario previo a la Conferencia (distribuido con la comunicación SR 167/1-99/80, del 6 de agosto de 1999).*

* Aunque en la parte principal y en los apéndices de esta nota se resumen las respuestas recibidas en términos básicamente globales, con ulterioridad se distribuirá un adendo con la información proporcionada por cada Estado que respondió.

2. PRÁCTICAS DE LOS ESTADOS EN MATERIA DE GESTIÓN DE AEROPUERTOS

2.1 En el Apéndice A se puede ver que, por región, la forma de organización predominante en los 82 Estados que respondieron al cuestionario (con un total de 303 aeropuertos) fue la administración aeroportuaria autónoma de propiedad del gobierno (47 Estados). En segundo lugar estuvo la Dirección de aviación civil (22 Estados), seguida por el ministerio u otra dependencia del gobierno nacional (17 Estados), el gobierno regional o municipal (11 Estados), y la explotación privada mediante un acuerdo de concesión o arrendamiento (9 Estados). La forma menos común fue la de administración aeroportuaria de propiedad privada (7 Estados). (Los Estados citados en total son más de 82 porque en algunos de ellos las respuestas fueron diferentes para distintos aeropuertos). La encuesta indicó además que para el futuro se preveía que la forma de explotación de aeropuertos por el sector privado mediante un acuerdo de concesión o arrendamiento y la de administraciones aeroportuarias de propiedad privada serían las que más se propagarían.

2.2 En comparación con la encuesta realizada antes de la CARFM de 1991, el número de Estados en que los aeropuertos están organizados como administraciones autónomas de propiedad del gobierno ha aumentado considerablemente, al igual que el número de Estados con aeropuertos con administraciones de propiedad privada.

2.3 Con respecto a la propiedad de los aeropuertos, 57 Estados informaron sobre su situación actual y 32, sobre sus planes para el futuro. De la encuesta se desprende que actualmente 21 de los principales aeropuertos del mundo (7 Estados en Europa y Asia/Pacífico) son explotados por el sector privado ya sea completamente (11 aeropuertos) o en parte (3 aeropuertos en que el sector privado tiene una participación mayoritaria y 7 aeropuertos en que el sector privado tiene una participación minoritaria). La gran mayoría de los aeropuertos sigue siendo de propiedad del gobierno o del sector público ya sea totalmente o con una participación mayoritaria. Con respecto al futuro, 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.

2.4 La encuesta 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. La respuesta demostró que aunque actualmente el número de administraciones aeroportuarias de propiedad privada se mantiene limitado, hay dos importantes áreas o servicios aeroportuarios, como se indica por región en el Apéndice B, donde el sector privado participa como propietario o explotador en un grado considerable. Estas áreas son, en orden descendente, servicios de escala (64 Estados) y terminales de carga (59 Estados), lo que confirma las tendencias claramente establecidas en la Conferencia CARFM de 1991. Este patrón de distribución se aplica también en general a nivel regional. La participación del sector privado se ha vuelto cada día más importante en la propiedad y explotación de terminales de pasajeros (41 Estados) y servicios de seguridad (40 Estados). El sector privado suministraba servicios de control de tránsito aéreo (comprendidas las comunicaciones) al nivel de aeropuerto, total o parcialmente, en 34 Estados. En general, el sector privado participaba principalmente en el entorno nacional aunque en los casos de los servicios de escala y terminales de carga participaba tanto a nivel nacional como internacional, sobre todo en Europa. La participación de intereses extranjeros, únicamente, era poco frecuente o inexistente.

3. PRÁCTICAS DE LOS ESTADOS CON RESPECTO A LA GESTIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

3.1 La respuesta a la encuesta con respecto a propiedad y explotación de los servicios de navegación aérea se resume por región en el Apéndice C. En algunos casos, los Estados entregaron varias respuestas para la misma pregunta. No fue posible comparar la situación con aquella que había en el

tiempo de la Conferencia CARFM de 1991 ya que entonces no se realizó ninguna encuesta sobre los aspectos de organización de los servicios de navegación aérea.

3.2 De los 81 Estados que proporcionaron información sobre la estructura general en cuyo marco se proporcionaban servicios de tránsito aéreo (ATS), la forma más común fue la de administración aeroportuaria autónoma de propiedad del gobierno (37 Estados), seguida de aquella de Dirección de aviación civil (32 Estados). Mucho menos común fueron el ministerio u otra dependencia del gobierno nacional (12 Estados). Las otras alternativas fueron muy poco frecuentes, con cinco Estados que notificaron organizaciones internacionales, dos Estados con administraciones de propiedad privada y un Estado que tenía a otro Estado como proveedor de servicios ATS en su nombre. (El número total de Estados acumulados por forma de estructura es mayor que el número total de Estados que respondieron porque en algunos casos hubo más de una respuesta). Estos resultados deberían interpretarse con precaución porque, por ejemplo, algunos Estados cuyos servicios son proporcionados por organismos internacionales de explotación (principalmente en África y Centroamérica, donde estos organismos funcionan) no han enviado respuesta, lo que da una impresión errónea de la importancia de estas organizaciones a escala mundial. Sin embargo, la conclusión más importante se refiere a la importancia, en términos relativos y absolutos, de las entidades autónomas. Con ocho Estados con una estructura prevista de administraciones aeroportuarias autónomas de propiedad del gobierno y cuatro Estados que prevén administraciones privadas o públicas/privadas, en poco tiempo las entidades autónomas se transformarán en la estructura de organización prevaleciente para la provisión de ATS.

3.3 Con respecto a la recaudación de derechos por servicios de navegación aérea en los 81 Estados que respondieron (Apéndice C), casi todos (56 Estados) se encargan ellos mismos de recaudar los derechos, en tanto que un número relativamente grande (37 Estados) tiene contrato con otro organismo o entidad para efectuar la recaudación (generalmente una organización internacional y en algunos casos otro Estado). Esto es evidente especialmente en Europa, donde EUROCONTROL recauda los derechos por servicios de navegación aérea en ruta para la mayoría de los Estados, algunos de los cuales, sin embargo, recaudan por sí mismos los derechos por servicios en el área terminal (control de aproximación y de aeródromo).

3.4 En la mayoría de los 81 Estados que respondieron, los servicios de control de aproximación y de aeródromo, que se indican en el Apéndice D, los proporcionaba la misma organización que presta los servicios de tránsito aéreo (ATS) en ruta. En un tercio de los países encuestados, estos servicios los proporcionaba la administración aeroportuaria, especialmente en la región Asia/Pacífico.

3.5 Con respecto a los 81 Estados que respondieron, en el Apéndice E se aprecia que los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas (COM) y los servicios de información aeronáutica (AIS) en la mayoría de los Estados (77) y los servicios meteorológicos (MET) en la minoría de los Estados (29) los proporcionaba la misma organización que proporcionaba los ATS. En 51 Estados los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) los ofrecía el proveedor ATS. La única región en que, según las respuestas, en la mayoría de los Estados los servicios SAR no eran proporcionados por el proveedor ATS fue Europa.

4. TENDENCIAS

4.1 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 privatizados 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.

4.2 Otra tendencia nueva es el surgimiento de redes de aeropuertos, estimulado no sólo por la globalización sino que por los acuerdos de cooperación entre aeropuertos. Es posible que lo siguiente sean las alianzas de aeropuertos; en lo que concierne a los usuarios (líneas aéreas, pasajeros, expedidores, etc.), habría que demostrar claramente las ventajas que posiblemente ofrecerían las alianzas de aeropuertos.

5. ORIENTACIÓN DE LA OACI

5.1 En las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre los derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (Doc 9082/5)** sólo se abordan brevemente los aspectos de organización en los dos textos de introducción, que básicamente sugieren que a los Estados quizá les convendría estudiar la posibilidad de establecer administraciones autónomas para explotar los aeropuertos y los servicios de navegación aérea “cuando esto corresponda a los intereses de los proveedores y usuarios” (véanse los párrafos 6 y 27); y con respecto a los servicios de navegación aérea se alienta la formación de empresas de cooperación internacional cuando esto corresponde a los intereses de los proveedores y usuarios (véanse los párrafos 27 y 218).

5.2 Teniendo en cuenta las ventajas financieras que generalmente se han obtenido al asignar la explotación de los aeropuertos y servicios de navegación aérea a entidades financieramente autónomas, tal vez sería oportuno que el tono del texto de los párrafos 6 y 27 de las Declaraciones del Consejo (Doc 9082/5) fuera menos condicional.

5.3 En el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562 y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3) se proporciona orientación detallada y suplementaria sobre las estructuras de organización. Además, en la nota ANSCConf-WP/6 se presenta a la Conferencia el resumen de un estudio sobre la privatización en la provisión de servicios de aeropuerto y de navegación aérea, con la intención de publicar ulteriormente la versión completa del estudio como circular de la OACI. Una importancia similar en el marco de esta nota tiene el reglamento económico de los aeropuertos y los proveedores de servicios aéreos, que se aborda en la nota ANSCConf-WP/9.

6. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

6.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de este documento y a recomendar al Consejo que se refuercen las Declaraciones del Consejo que figuran en el Doc 9082 según lo sugerido en el párrafo 5.2.

— — — — —

**En la nota ANSCConf-WP/4 la Secretaría propone el nuevo título siguiente: *Criterios de la OACI sobre derechos por uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*

APÉNDICE A

Propiedad y explotación de aeropuertos

Región	Administración autónoma de propiedad del gobierno	Dirección de aviación civil	Ministerio u otra dependencia del gobierno	Gobierno regional o municipal	Acuerdo de concesión o arrendamiento	Administración aeroportuaria de 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
Norteamérica (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

* Según la información recibida de los Estados siguientes:

Asia/Pacífico: Australia, Bangladesh, Brunei Darussalam, China (Región administrativa especial de Hong Kong), Japón, Maldivas, Nueva Zelanda, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán, y Viet Nam;

Oriente Medio: Arabia Saudita, Bahrein, Irán (Rep. Islámica del), Jordania, Kuwait, Líbano, Omán y Qatar;

África: Argelia, Botswana, Burkina Faso, Camerún, Egipto, Eritrea, Gambia, Ghana, Kenya, Marruecos, Mauricio, Namibia, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sudáfrica, Swazilandia, Túnez, Uganda, Zimbabwe;

Europa: Alemania, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Eslovaquia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Lituania, Malta, Mónaco, Países Bajos, Noruega, Polonia, Reino Unido, República Checa, República de Moldova, Rumania, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania;

Norteamérica: Canadá y Estados Unidos;

Caribe/Centroamérica/Sudamérica: Barbados, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Ecuador, Jamaica, México, y San Vicente y las Granadinas.

APÉNDICE B

Áreas o servicios fundamentales de propiedad del sector privado o explotados por él

Región	Terminal de pasajeros	Terminal de carga	Servicios de escala	Control de 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
Norteamérica (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
Mixta	4	12	20	3	4	2

* Según la información proporcionada por los Estados que figuran en el Apéndice A.

APÉNDICE C

Propiedad y explotación de los servicios de navegación aérea

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		

* Según la información recibida de los Estados siguientes:

Asia/Pacífico: Australia, Bangladesh, Brunei Darussalam, China (Región administrativa especial de Hong Kong), Maldivas, Nueva Zelandia, Pakistán, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán, y Viet Nam;

Oriente Medio: Arabia Saudita, Bahrein, Irán (Rep. Islámica del), Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, y Qatar;

África: Argelia, Botswana, Burkina Faso, Egipto, Eritrea, Gambia, Ghana, Kenya, Marruecos, Mauricio, Namibia, República Unida de Tanzania, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sudáfrica, Swazilandia, Túnez, Uganda, Zimbabwe;

Europa: Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Bulgaria, Eslovaquia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Irlanda, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Lituania, Malta, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Moldova, Rumania, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania;

Norteamérica: Canadá y Estados Unidos;

Caribe/Centroamérica/Sudamérica: Barbados, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Ecuador, Granada, Jamaica, México, y San Vicente y las Granadinas.

APÉNDICE D

Suministro de servicios de aproximación y de aeródromo

Región	Administración del aeropuerto	Organización que proporciona servicios ATS en ruta	Otras
Asia/Pacífico: (14 Estados)	7	9	0
Oriente Medio (8 Estados)	3	3	2
África (19 Estados)	8	12	2
Europa (29 Estados)	7	25	1
Norteamérica (2 Estados)	0	2	0
Caribe/Centroamérica/ Sudamérica (9 Estados)	4	5	1
Total (81 Estados*)	29	56	6

* Según la información proporcionada por los Estados que figuran en el Apéndice C.

APÉNDICE E

Otros servicios de navegación aérea suministrados por el proveedor ATS

Región	COM*	MET*	SAR*	AIS*
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	11	28
Norteamérica (2 Estados)	2	2	1	2
Caribe/Centroamérica/ Sudamérica (9 Estados)	8	6	5	6
Total (81 Estados**)	77	29	51	77

- * COM: Servicio de telecomunicaciones aeronáuticas
- MET: Servicios meteorológicos para la navegación aérea
- SAR: Búsqueda y salvamento
- AIS: Servicio de información aeronáutica

** Según la información proporcionada por los Estados que figuran en el Apéndice C.