

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/C/W/200

3 de octubre de 2001

(01-4750)

---

## Consejo del Comercio de Servicios

### **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**

En el presente documento, preparado a solicitud del Consejo del Comercio de Servicios, se ofrece un resumen ejecutivo de la documentación preparada por la Secretaría en el contexto del examen previsto en el párrafo 5 del Anexo sobre servicios de transporte aéreo (S/C/W/163, S/C/W/163/Add.1 y S/C/W/163/Add.2). Los cuadros en que se indican las posibles correspondencias con la clasificación de la CPC, que son parte esencial de esta documentación, figuran en un anexo.

#### **I. SERVICIOS DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES**

1. Los datos de la OACI indican que la proporción de los gastos totales de explotación de las líneas aéreas correspondiente a los costos de mantenimiento, reparación y revisión general (MRR) ha aumentado constantemente en el curso de los últimos años, lo cual obedece probablemente al endurecimiento de las políticas en materia de seguridad y sobre todo a una mayor rigidez en su aplicación. Por otra parte, según las previsiones también se elevarán los índices de crecimiento. La aviación comercial no es el único cliente de la industria MRR; la aviación general y la aviación militar también recurren a sus servicios (3.500 millones de dólares EE.UU. según uno de los cálculos). Cabe tomar nota asimismo de la importancia económica que reviste el mantenimiento de la línea (5.300 millones de dólares EE.UU.), que por el momento queda fuera del ámbito de aplicación del Acuerdo.

2. Existen distintos tipos de proveedores de servicios MRR: filiales de líneas aéreas, empresas independientes y fabricantes del equipo de origen (OEM), que pueden ser fabricantes de motores, de aeronaves o de equipo de aviónica. Estos participantes tienden cada vez más a formar empresas mixtas. La evolución económica del sector presenta variaciones regionales. En Europa las fusiones se han centrado en torno a filiales de empresas de transporte aéreo (por ejemplo SR Technics, Lufthansa Technik y Air France Industries). Las filiales de transportistas aéreos han empezado muy pronto a trabajar para otras líneas aéreas más que para sus propias compañías matrices ("actividades de terceros"). En América del Norte, los Estados Unidos en particular, las líneas aéreas han conservado sus propios departamentos de mantenimiento y sólo en los períodos de más actividad suelen recurrir a los servicios MRR ofrecidos por terceros. En Asia también la totalidad de las principales líneas aéreas han hecho grandes inversiones en instalaciones de mantenimiento propias. Por otra parte, el crecimiento de los mercados asiáticos y la existencia de mano de obra calificada y relativamente barata atraen a las empresas mixtas, especialmente en China.

3. En cuanto a abastecimiento, la modalidad 2 (por la movilidad de los aviones y la importancia de los clientes con sede en el extranjero) y la modalidad 3 (por la gran inversión que se necesita) son indispensables para esta actividad, si bien la evolución técnica también ha hecho que aumente la importancia del comercio electrónico que se lleva a cabo con arreglo a las modalidades 1 y 2 (por ejemplo el telediagnóstico), mientras que la escasez de mano de obra calificada ha incrementado la importancia que la modalidad 4 solía tener.

4. Los principales hechos de carácter normativo registrados entre 1993 y 2000 tienen su origen en consideraciones de seguridad, uno de cuyos factores determinantes es el mantenimiento. En algunos casos las consiguientes disposiciones sobre seguridad han provocado fricciones comerciales. En el plano universal, el hecho más destacado fue la introducción por la OACI de dos importantes programas de vigilancia de la seguridad en 1994 y 1998. En los Estados Unidos, la Administración Federal de Aviación (*Federal Aviation Administration* - FAA) inició en 1992 un programa de verificación de la seguridad de la aviación internacional (*International Aviation Safety Assessment* - IASA), para determinar la vigilancia que ejercen a este respecto los transportistas extranjeros que prestan o desean prestar servicios hacia los Estados Unidos. En cuanto a Europa, en 1997 se creó el programa SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* - Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras), basado en principios análogos a los del programa IASA.

5. Se observa una clara tendencia hacia la convergencia normativa (armonización y reconocimiento mutuo), sobre todo entre la FAA y las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas Europeas (JAA). De forma similar, seis Estados centroamericanos concertaron el Acuerdo de Ilopango en junio de 1996, por el que se comprometen a llevar debidamente a la práctica procedimientos homogéneos de inspección y, con el fin de ayudar a tales Estados a cumplir con este cometido, se creó, en virtud del mismo instrumento, un servicio de inspección aeronáutica técnica y operacional. El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas también celebró en esta región consultas con los Estados Unidos acerca de la ejecución del programa IASA en 1995. En septiembre de 1998 la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil firmó con la OACI un acuerdo sobre coordinación con respecto a cuestiones de vigilancia de la seguridad. En Asia los ministros de transporte de los Estados miembros del Foro de Cooperación Económica de Asia y el 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.

## **II. SERVICIOS DE RESERVA INFORMATIZADOS (SRI)**

6. La identificación total que existía en 1993 entre SRI y proveedores de SRI ha desaparecido por completo. Por una parte, los proveedores de SRI ya prestan distintos servicios como, por ejemplo, servicios de reserva en otros medios de transporte ("SDM" o servicios de distribución mundial), servicios de agencia de viajes, servicios de informática o incluso servicios de telecomunicaciones. Por la otra, puesto que la definición de SRI no es totalmente clara 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 los transportistas aéreos, de las alianzas de líneas aéreas y de otras entidades que han empezado a ofrecer reservas y pasajes en línea, podrían probablemente clasificarse como servicios de reserva informatizados

### **A. SRI CLÁSICOS**

7. La evolución económica de los SRI clásicos entre 1993 y 2000 se distingue por cinco características.

8. Primeramente, la concentración del sector, en el que actualmente solo quedan cuatro empresas mundiales (Sabre, Galileo, Amadeus y Worldspan) de las doce que había, una sólida empresa regional (ABACUS) y dos notables sistemas locales (Infini y Topaz). Todas las empresas regionales o locales tienen algún vínculo con las de carácter mundial.

9. En segundo lugar, la difusión geográfica y la creciente oposición a una tarifa modelo han fomentado la expansión de estos servicios. Actualmente se cuenta con SRI en más del 75 por ciento de los países miembros de la OACI, si bien no necesariamente a través de compañías nacionales de comercialización, lo que parece demostrar que la modalidad 3 no es la única que viene al caso en relación con los SRI, sino que la modalidad 1 también desempeña una función fundamental en los

países en que no se han creado empresas nacionales de comercialización. A los Estados Unidos por sí solo corresponde más del 30 por ciento de un mercado que alcanza 5.000 millones de dólares EE.UU. al año. Según los únicos datos mundiales de que se dispone sobre la participación en el mercado el 34 por ciento corresponde a Amadeus, el 28 por ciento a Galileo, el 24 por ciento a SABRE y el 13 por ciento a Worldspan. La posición en los mercados regionales de las cinco empresas más importantes también varía enormemente. 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, garantizaba una actividad ajustable en función del volumen de tráfico aéreo, que en cualquier caso seguía aumentando. Es posible que en un futuro próximo la aparición de canales de distribución más baratos para las líneas aéreas (que por lo demás ya no tienen intereses creados en los SRI) constituya una amenaza para este modelo tradicional de tarifa.

10. En tercer lugar, los SRI se han extendido a otros tipos de transporte como, por ejemplo, ferrocarriles, transbordadores o automóviles de alquiler, pero también, en medida más amplia, a sectores relacionados con los viajes como la hostelería, las excursiones de verano, los cruceros y viajes organizados todo comprendido o a actividades de esparcimiento como la opera, el cine y el teatro, e incluso a actividades sin relación alguna con los viajes como los seguros, que en conjunto representan alrededor del 10 por ciento de las actividades totales. Se han pues convertido en "Sistemas de Distribución Mundial" (SDM).

11. En cuarto lugar, las líneas aéreas -las propietarias iniciales de los SRI- se han deshecho en masa de estos servicios, que pasaron a ser objeto de ofertas públicas de valores iniciales. Esta tendencia obedece a varios factores: con la mejora progresiva de los códigos de conducta (Estados Unidos, UE, CEAC, OACI) se han prohibido ciertas prácticas desleales y la propiedad de un sistema SRI ha perdido importancia como medio de encauzar a los clientes, ha vuelto la tendencia a concentrarse en la función fundamental del transporte aéreo y han aparecido nuevos canales de distribución que reducen la importancia de los SRI y cuyo desarrollo y control por las empresas de transporte aéreo exige inyecciones de capital (véase más abajo). Una última razón para el traspaso de actividades reside en que el crecimiento de las actividades en la esfera de programas de informática y gestión de sistemas subcontratados iniciadas recientemente por los proveedores de SRI para otras líneas aéreas, se veía obstaculizado por el temor de las líneas aéreas clientes de que sus datos confidenciales pudieran ponerse en conocimiento de la compañía matriz del proveedor de SRI.

12. En quinto lugar, la función predominante del proveedor tradicional de SRI en la emisión de pasajes de transporte aéreo se ha erosionado, y ulteriormente los SRI se diversificaron en otras actividades informáticas relacionadas con los viajes ("diversificación descendente": agencias de viajes virtuales, enlace con programas de planificación de recursos de las empresas; "diversificación ascendente": servicios TI comprendida la creación y gestión de sitios Web así como equipo para computadora y telecomunicaciones).

13. Por lo que respecta a reglamentación, se han enmendado o adoptado varios códigos de conducta o legislaciones en relación con el acceso carente de imparcialidad a la presentación de los SRI en pantalla y disposiciones sobre reciprocidad, a saber: el código de conducta de la OACI (1994-1996, revisión); las Comunidades Europeas (1999, revisión); la Comisión Europea de Aviación Civil (2000, revisión); el Canadá (1995, adopción); Australia (1996, revisión) y los Estados Unidos (revisión en curso desde 1997). A raíz de varias quejas presentadas a las autoridades normativas de los Estados Unidos y Europa en relación con las prácticas que seguían para hacer las reservas, los proveedores de SRI han empezado a cambiar de política suprimiendo los cobros por reservas duplicadas y ficticias y modificando los incentivos dirigidos a los agentes de viajes.

14. Desde el punto de vista del AGCS, cuando operan como mecanismo para hacer reservas desde el sitio Web de una agencia de viajes, de un distribuidor, de un transportista aéreo, de una alianza o desde un portal múltiple de líneas aéreas, los proveedores de SRI siguen prestando servicios de reserva informatizados, pero habida cuenta de que los sitios Web de las agencias de viajes,

distribuidores, transportistas aéreos y alianzas o los portales múltiple de líneas aéreas proporcionan reservas en línea cabe preguntarse si también pueden considerarse nuevas formas de proveedores de SRI.

## B. NUEVAS FORMAS DE SRI

15. La distribución de viajes en línea apareció durante el período 1993-2000 como alternativa de los dos circuitos tradicionales para hacer las reservas (agente de viajes y SRI por una parte, y venta directa por la línea aérea a través de las oficinas de emisión de pasajes o centros de llamada por la otra). Este sector se ha ampliado rápidamente gracias, por ejemplo, a la aparición en 1993 de la primera red especializada en que se prescindía de las agencias de viajes (*Electronic Travel Distribution Network*, ETDN); el primer sitio Web puramente internacional creado por líneas aéreas, proveedores de SRI y ciertas agencias de viajes en 1995; la introducción de técnicas de gestión del rendimiento en 1996; la creación de las dos principales agencias virtuales de viajes (Travelocity y Expedia) en ese mismo año; el establecimiento por la IATA en 1997 del primer código normalizado para identificar las reservas electrónicas; el primer servicio "escoja usted el precio" en 1998; los primeros servicios de despacho en línea de pasajeros en 1999 y los primeros portales múltiples de líneas aéreas (Orbitz) en 1999.

16. Desde el punto de vista económico aún se trata de un mercado marginal (entre el 1 y el 3 por ciento del mercado total) si bien sus índices de crecimiento han sido hasta ahora de dos dígitos y a juicio de algunos observadores en cinco años se multiplicarán por ocho, con lo cual el giro de negocios pasará de 2.200 millones de dólares EE.UU. en 1998 a 16.600 en 2003. Puede observarse una disminución progresiva del predominio de las agencias de viajes (85 por ciento en 1993, 75 por ciento en 1996 y 52 por ciento en 1999) en favor de las líneas aéreas (15 por ciento en 1993, 25 por ciento en 1996 y 46 por ciento en 1999). En este mercado pueden distinguirse cinco tipos de proveedores de viajes en línea:

a) Agencias virtuales de viajes: estos sitios Web están "impulsados" por un mecanismo de búsqueda SRI y son propiedad de diversos partícipes: proveedores de SRI, agencias de viajes, bancos, empresas de soporte lógico, etc. Las líneas aéreas que los consideran rivales en la conquista de los mercados de distribución a bajo costo tienden a imponerle condiciones contractuales más rigurosas que a sus homólogas con existencia física. Aunque relativamente nuevo, este mercado ya está concentrado: en los Estados Unidos el 73 por ciento corresponde a las primeras cinco compañías y en Europa el 53 por ciento a las primeras seis. Las líneas aéreas tienden a hacer grandes inversiones en estas empresas (travelprice.com, por ejemplo), como hacían 20 años atrás en las de SRI. En gran medida el mercado no deja de ser inestable; sigue las tendencias generales de la nueva economía y por consiguiente se enfrenta a una posible recesión. Aún no se ha demostrado totalmente la viabilidad económica de su modelo.

b) Sitios Web de líneas aéreas: al mes de enero de 2000, sólo el 40 por ciento de las líneas aéreas ofrecían servicios de reserva en línea, pero un 37 por ciento más proyectaban hacerlo en el curso de los dos años siguientes. Cabe señalar que las líneas aéreas suelen depender de varios sitios Web, que segmentan por tipo de clientela y situación geográfica. Los transportistas que venden a bajo precio recurren en gran medida a estos tipos de reserva (más del 50 por ciento de las reservas en el caso de Easyjet, pero sólo del 1 al 3 por ciento en el de las líneas aéreas regulares tradicionales, que sin embargo proyectan alcanzar el 30 por ciento en los años venideros). Cabe observar que, aunque millones de clientes visitan estos sitios Web, en la práctica sólo se hacen millares o decenas de millares de reservas. La ventaja principal que estos sitios suponen para las líneas aéreas es el bajo costo de distribución (unos 6 dólares EE.UU. por pasaje en comparación con 13 dólares recurriendo a un centro de llamada y 23 dólares a través de una agencia de viajes) y la posibilidad de optimizar el coeficiente de carga de las aeronaves aplicando técnicas de gestión del rendimiento y técnicas de "empuje" y subastando a precios marginales los pocos billetes restantes. Por otra parte, las visitas y reservas permiten reunir información que puede utilizarse ulteriormente en las técnicas de

comercialización por prospección de la Web. Por lo que respecta a venta de pasajes, ciertos sitios Web de líneas aéreas venden únicamente sus propios billetes, mientras que otros también venden pasajes en compañías aliadas (KLM por ejemplo). Determinados transportistas venden pasajes en prácticamente todas las empresas de transporte aéreo e incluso alquilan automóviles y venden viajes organizados (por ejemplo Lufthansa Infoflyway y United.com). En este último caso las actividades de las líneas aéreas se acercan sobremanera a las de los SRI tradicionales, y a los vendedores universales se les plantea la cuestión de la neutralidad de la presentación en pantalla y la de su clasificación con arreglo al AGCS (tratándose por ejemplo de la venta cruzada de pasajes bajo un nombre comercial común).

c) Sitios Web de alianzas: Estos sitios son la consecuencia lógica de las estrategias en materia de alianzas. Hasta el momento no se han integrado con uniformidad y Star Alliance es, como siempre, el más avanzado. En el caso de los sitios Web dedicados a la venta de servicios ofrecidos por alianzas no se presentan problemas de neutralidad en relación con la presentación en pantalla y los códigos de conducta, pero desde el punto de vista del AGCS sí se plantea la cuestión de su amplitud tanto en función de los compromisos SRI como en los relativos a venta y comercialización.

d) Portales múltiples de líneas aéreas: Es posible que estos portales constituyan la próxima innovación de importancia en el sector de la distribución de viajes en línea, pero aún no han entrado en funcionamiento. Sus accionistas son grupos de líneas aéreas (pertenecientes a diversas alianzas y por lo general de carácter regional), sus explotadores son proveedores de SRI tradicionales y venden pasajes en todas las líneas aéreas que los integran. Ya se ha anunciado la aparición de cuatro portales, a saber, dos en los Estados Unidos (Orbitz y Hotwire), uno en Europa (Online Travel Portal) y uno en Asia (aún sin nombre). Estos portales se enfrentan desde el punto de vista normativo a una gran oposición por parte de las agencias de viajes, que temen en particular que determinadas tarifas especiales no queden a su alcance y sólo se anuncien en los sitios Web de los portales en cuestión.

### III. VENTA Y COMERCIALIZACIÓN

17. En el sentido del Anexo, por venta y comercialización se entiende la venta por el propio transportista aéreo de pasajes en los vuelos que ofrece. La venta directa representa aproximadamente del 15 al 20 por ciento de las ventas totales. Alrededor del 5 por ciento se efectúa en forma electrónica y el 95 por ciento por los medios clásicos: centros de llamada y oficinas de emisión de boletos en aeropuertos y centros urbanos. Ahora bien, estas cifras pueden cambiar pues la mayoría de las líneas aéreas proyectan duplicar las ventas directas y realizar del 30 al 40 por ciento de estas ventas mediante servicios en línea en el curso de los próximos cinco años. Estas cifras ya han sido alcanzadas por transportistas de precio reducido como Easyjet en Europa y South West en los Estados Unidos. Los hechos precedentes en el sector de los SRI comprenden en gran medida la evolución económica y normativa de las ventas en línea.

18. Por lo que se refiere a la venta y comercialización en conjunto, el hecho más sobresaliente es la aparición de la emisión electrónica de pasajes, que consiste en una simple confirmación que puede imprimirse y evita los gastos que supone extender un billete sobre papel. Este procedimiento está más generalizado en los Estados Unidos que en el resto del mundo, pero probablemente se convertirá en una práctica universal puesto que la IATA en particular está tratando de que se fijen normas de aplicación común a este respecto. Otro hecho digno de atención es la concepción de técnicas de comercialización personalizadas muy perfeccionadas para la gestión de las relaciones con el cliente (GRC), la prospección en la Web, el rendimiento y los programas para viajeros frecuentes.

### IV. FRANQUICIAS

19. Aunque no existe una sola definición a la que se haya llegado de común acuerdo, los conocedores consideran que la propuesta por la CEAC explica satisfactoriamente en qué consiste esta actividad: "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."

20. En la práctica las franquicias suelen utilizarse fundamentalmente en relación con una línea aérea nacional que presta servicios internacionales y una línea aérea regional. En la mayoría de los casos los transportistas regionales con franquicia explotan rutas tributarias que unen pequeñas comunidades y aeropuertos secundarios con el centro aeroportuario internacional del otorgante de la concesión, y no compiten directamente con éste. Ahora bien, las líneas aéreas regionales que disfrutan de una franquicia pueden, y de hecho a menudo lo hacen, operar más allá de las fronteras internacionales (por ejemplo las de Europa). Por otra parte, un transportista con franquicia puede enlazar con el transportista principal en lugares apartados, como hace en Sudáfrica el concesionario Comair de British Airways.

21. Es necesario por consiguiente hacer hincapié en que, si bien en cierto sentido la línea aérea que disfruta de una franquicia es prácticamente igual que una línea aérea regional, la finalidad de la franquicia es diferenciar ambos tipos de empresa. La franquicia se otorga en definitiva para difundir una marca comercial en un mercado más extenso, y es, antes que nada, un instrumento de comercialización muy semejante a las concesiones de otro tipo (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 aun, 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 mantienen 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.

22. Las razones de las franquicias entre líneas aéreas pueden apreciarse tanto desde el punto de vista del otorgante de la concesión como desde el del concesionario. Las ventajas económicas que obtiene la línea aérea que da la franquicia consisten en una mayor eficiencia en las estructuras de rutas y un mejor aprovechamiento de las aeronaves. Por su parte, el concesionario se beneficia económicamente gracias a la utilización de una marca conocida y bien establecida, al acceso a los programas de viajeros frecuentes, al flujo de pasajeros y carga internacionales que recibe y al uso de los sistemas mundiales de distribución. Cabe también señalar que en ciertos casos conservará su marca comercial o utilizará aeronaves que lleven tanto su propia divisa como la del otorgante de la concesión.

23. Desde el punto de vista normativo, en un reciente estudio ratificado por DGCA/108 en diciembre de 1999, la CEAC llegaba a la conclusión de que la práctica de las concesiones entre líneas aéreas no comprendía elemento alguno que no se tuviera presente en la reglamentación vigente en la UE, y que no parecían haberse producido cambios de importancia por lo que respecta a la competencia en las distintas rutas.

24. Aunque no se cuenta con datos detallados que se refieran específicamente a los concesionarios, sí se dispone de información con respecto a las líneas aéreas regionales, comprendidas las que explotan una concesión. Según esta información se observa una clara expansión de las

actividades (103 millones de pasajeros en todo el mundo en 1994 y 174 millones en 1999) y una concentración del mercado en América del Norte (55 por ciento del mercado en 1994 y 49 por ciento en 1999) y en Europa (26 por ciento en 1994 y 34 por ciento en 1999). Cabe observar que América Latina, dado el incremento, de la parte que le corresponde (5,4 por ciento de la totalidad del mercado regional en 1994 y 8,3 por ciento en 1999), que fue superior al registrado en la región Asia-Pacífico (11,1 por ciento en 1993 y 6,8 por ciento en 1999), América Latina ha pasado a ocupar el tercer lugar. Sin embargo, las actividades de las compañías concesionarias son mucho más reducidas que las de los transportistas regionales; por ejemplo, entre las 100 líneas aéreas regionales más importantes en 1999 sólo figuran nueve concesionarios -todos ellos europeos- a los que corresponden en conjunto 12,6 millones de pasajeros.

25. A efectos de clasificación, cabe tener presente que en la definición de servicios de franquicia de la CPC no se excluyen explícitamente las actividades de transporte aéreo, lo cual podría venir muy al caso. En segundo lugar, y a mayor abundamiento, podría considerarse que los servicios de franquicia entran en el rubro de venta y comercialización, ya que constituyen un medio para que el concesionario aumente las ventas de sus propios servicios, atrayendo al cliente con una marca famosa, y para que el otorgante de la concesión venda su marca a mayor número de clientes.

#### **V. SERVICIOS AUXILIARES PARA TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE PRESTADOS EN EL CONTEXTO DEL TRANSPORTE AÉREO (TRANSITARIOS Y ALMACENAMIENTO)**

26. Hablando estrictamente, los servicios de transitarios y almacenamiento no deberían mencionarse en una nota dedicada al transporte aéreo, pues, desafortunadamente, podría surgir la duda de que entren dentro del ámbito de aplicación del AGCS. Es muy cierto que los expedidores y compañías de almacenamiento prestan servicios a la industria del transporte aéreo como eslabones de la cadena de abastecimiento que une al fabricante y al expedidor con el punto de destino final, pero no son en sí servicios de transporte aéreo. Tampoco se trata de transportistas de carga y sus actividades no están comprendidas en los acuerdos sobre servicios aéreos. Ambos son parte de una red más extensa de la industria del transporte que abarca, además del transporte aéreo, el transporte por carretera, el transporte por barco y el transporte por ferrocarril. Otras industrias que prestan servicios auxiliares esenciales para el transporte aéreo son, por ejemplo, la de las compañías de seguros y la de las agencias de turismo, pero no por ello pueden considerarse parte de la industria del transporte aéreo.

27. 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". "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 ni el movimiento reales de los artículos por vía aérea (ni por cualquier otro medio) en relación con estos proveedores de servicios.

28. 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 a largo plazo con dichos transportistas. Los transportistas de carga, integradores y explotadores de servicios pueden por el contrario crear empresas transitarías filiales independientes, concertar

contratos a largo plazo con transitarios independientes o invertir capitales en compañías que presten estos servicios.

29. El transitario tradicional es en definitiva un agente de los expedidores y líneas aéreas y, por consiguiente, las entidades encargadas de la reglamentación lo tratan por separado. 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. También en este caso es difícil reunir cifras mundiales, pero es evidente que la expedición de mercancías y la logística mundial revisten una gran importancia económica. Por ejemplo, los ingresos generados en 1999 exclusivamente por las actividades de expedición de carga de las seis empresas de logística más importantes se elevaron a bastante más de 9.000 millones de dólares EE.UU.

## **VI. SERVICIOS DE ARRENDAMIENTO O ALQUILER SIN OPERARIOS**

30. Las actividades de arrendamiento pueden dividirse en arrendamientos financieros (la aeronave lleva el logotipo del arrendatario y está matriculada en su país y 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), y arreglos de arrendamiento, que se dividen a su vez en arrendamiento sin tripulación y arrendamiento con tripulación. En este campo de actividades ya se han contraído compromisos (19 en el caso de los arrendamientos sin tripulación, 4 en el de los arrendamientos con tripulación y 67 en el de los arrendamientos financieros), sin embargo, debido en parte a las incertidumbres que suscita la terminología puede argüirse que ciertos aspectos dependen de la exclusión prevista en el anexo. Por lo que atañe a estas actividades se carece de definiciones comunes de carácter jurídico y de cifras detalladas. De los datos parciales parece desprenderse que las líneas aéreas sólo son propietarias de la mitad de sus flotas y arriendan el resto a las principales empresas arrendadoras (aproximadamente 15 por ciento), a otros transportistas (aproximadamente 5 por ciento) y a otros arrendadores financieros (aproximadamente 30 por ciento). Las cifras también dan a entender que esta costumbre se ha extendido en los últimos 10 años (en el caso de las aeronaves se ha cuadruplicado), aunque a un ritmo diferente en las distintas regiones.

a) Arrendamiento financiero: el régimen normativo del arrendamiento financiero tiene más en común con los servicios financieros que con el transporte aéreo. Su marco normativo depende de las administraciones fiscales nacionales y del Acuerdo sobre el Sector de Aviones Civiles Grandes de la OCDE. Entre 1993 y 1999 aparecieron varios nuevos programas de financiación, principalmente en el Japón, los Estados Unidos, Francia y Alemania. Otro hecho importante es la participación directa y creciente de los fabricantes en este mercado. Las primeras 40 empresas arrendadoras poseían una flota de 3.800 aeronaves, cuyo valor se elevaba a 74.500 millones de dólares EE.UU. en 1999. Los dos arrendadores más importantes, GECAS y ILFC, poseen, cada uno, una flota valorada en 20.000 millones de dólares EE.UU. Las demás empresas arrendadoras son mucho menos importantes, pero su origen geográfico es muy variado.

b) Arrendamiento con fines de explotación: no se dispone de estadísticas detalladas a este respecto y por consiguiente no es posible determinar la importancia del arrendamiento sin tripulación y del arrendamiento con tripulación ni su rendimiento mundial. Desde el punto de vista normativo, únicamente 41 de los 1.800 acuerdos notificados a la OACI comprenden disposiciones sobre aeronaves arrendadas. En la mayoría de los casos, el arrendamiento no se reglamenta en el plano bilateral, sino en el nacional. Con todo, recientemente se ha renovado el interés por la reglamentación multilateral en esta esfera, tanto en el contexto europeo (Resolución N° 21-1 de la CEAC del 3 de julio de 1997 y JAR-OPS 1.165 del 1° de marzo de 1998) como a escala mundial, pues la OACI enmendó el artículo 83bis del Convenio de Chicago. Cabe observar asimismo que las normas



comunes en materia de arrendamiento son uno de los elementos del proyecto de Acuerdo Común Transatlántico sobre Aviación que las líneas aéreas europeas y la Comisión Europea desearían establecer con los Estados Unidos.

31. La reglamentación del arrendamiento se justifica por dos preocupaciones: la seguridad y los aspectos económicos, esto es, evitar que terceros recurran al arrendamiento para evadir las limitaciones bilaterales que imponen los acuerdos sobre servicios aéreos. Ambas preocupaciones se tienen presentes en la tipología de los acuerdos bilaterales: en algunos se exige únicamente que el arriendo se notifique a las autoridades competentes, mientras que en otros sólo se autoriza bajo la condición de que la tercera parte en cuestión no saque ventaja económica alguna del acuerdo. Por último, en otros instrumentos de este tipo se exige, además de las condiciones anteriores, el "justificante pertinente" (es decir los correspondientes derechos de tráfico) y la reciprocidad por parte del Estado del arrendador.

32. Desde el punto de vista económico, uno de los mercados de arrendamiento más importantes es el de los Estados Unidos. Se calcula que, por sí solo, el arrendamiento con tripulación representa el 40 por ciento de un mercado mundial de 4.000 millones de dólares EE.UU. El arrendamiento de una aeronave estadounidense tripulada a un explotador extranjero sigue supeditado a la autorización del Ministerio de Transporte que, para renunciar a su jurisdicción, exige que el arrendatario demuestre que asumirá efectivamente el control operacional y la responsabilidad en materia de seguridad. Por otra parte, el arrendamiento a largo plazo está supeditado a un trámite especial antes de la autorización basado en tres criterios (conformidad con el acuerdo bilateral aplicable, verdadera reciprocidad y ausencia de infracciones a estas normas por parte del arrendador). Por razones de seguridad, los Estados Unidos no aprueban el arrendamiento con tripulación de aeronaves de matrícula extranjera a transportistas nacionales (disposición FAA119.53 b)).

33. Por lo que respecta a la Unión Europea, según el Reglamento del Consejo (CEE) N° 2407/92, de 23 de julio de 1992 sobre autorización de transportistas aéreos pueden utilizarse aeronaves arrendadas para cumplir con el requisito de que la línea aérea tenga una o más aeronaves a su disposición y, en circunstancias excepcionales, se exime a los Estados miembros de la obligación de matricular en su propio registro las aeronaves arrendadas a corto plazo para hacer frente a necesidades transitorias. El reglamento en cuestión exige la aprobación previa de los contratos y prohíbe que los Estados miembros aprueben los contratos de arrendamiento con tripulación a menos que se cumpla con normas de seguridad equivalentes a las que se aplican para obtener el certificado nacional de transportista aéreo. Desgraciadamente ni siquiera en la OACI se dispone de información similar acerca de la reglamentación en otros países.

## **VII. SERVICIOS DE COMIDAS**

34. La CPC no comprende una clasificación específica de los servicios de comidas para las líneas aéreas. Las subdivisiones 6421 y 6431 de la CPC provisional (que forman parte de la división 64, "Servicios de hotelería y restaurantes") se refieren al suministro de comidas y bebidas en "medios de transporte" como trenes y buques. Estas subdivisiones comprenden también el suministro de comidas para las líneas aéreas. Como se indica en el párrafo 67 de la nota S/C/W/59, es discutible que los servicios de comidas puedan considerarse "relacionados directamente con el ejercicio de los derechos de tráfico".

35. No debe subestimarse la importancia económica de este sector. Los ingresos que produce se elevan a 12.000 millones de dólares EE.UU. y da empleo a 78.000 personas en el mundo. Su crecimiento es evidente (9.000 millones de dólares EE.UU. en 1993, 12.000 millones en 1999) y atraviesa un proceso de gran concentración (el 60 por ciento del mercado correspondía a 12 empresas en 1993 y a cinco en 1996, mientras que en 1999 dos empresas controlaban el 56 por ciento). En ninguna de las fuentes localizadas hasta la fecha hay referencias o información acerca de las disposiciones normativas por regiones geográficas o países. Salvo verificación en contrario, parecería

que los servicios de comidas en vuelo se rigen de la misma manera que los demás servicios de comidas.

## **VIII. ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE**

36. El abastecimiento de combustible suele considerarse un subsector de los servicios de escala. Entre los explotadores figuran compañías petroleras o filiales de éstas que se dedican a la aviación y empresas especializadas en servicios de escala, y la observancia estricta de las normas de seguridad es un elemento primordial en esta industria. Para obtener contratos (generalmente de tres a cuatro años de duración) las empresas de abastecimiento de combustible someten ofertas a las autoridades aeroportuarias y compiten con los usuarios de un aeropuerto cuando éste tiene más de un proveedor. En el cuadro 1 del anexo se indican los posibles vínculos entre el abastecimiento (en sus dos modalidades técnicas, surtidores y cisternas) y la actual clasificación provisional de la CPC de las Naciones Unidas.

## **IX. SERVICIOS DE ESCALA**

### **A. DEFINICIÓN**

37. La más extendida de las numerosas definiciones de estos servicios -la que los explotadores utilizan en sus relaciones contractuales- es la de las "normas generales sobre servicios de escala" del Consejo Internacional de Servicios de Escala de la IATA. Los servicios de escala se dividen en 14 subsectores, a saber: representación y facilitación de espacio, control de la carga, sistema de control de salida y comunicaciones, control de elementos unitarios de carga, pasajeros y equipaje, mercancías y correo, rampa, servicios a los aviones, combustible, aceite y anticongelante, mantenimiento de aeronaves, operaciones de vuelo y asistencia a la tripulación, transporte en tierra, servicios de suministro de comidas, supervisión y administración y seguridad. Estos 14 subsectores pueden agruparse a su vez en tres sectores: parte pública, servicios técnicos y administrativos y parte aeronáutica. En el cuadro 2 se ofrece una definición detallada de estos subsectores y se indica su posible correspondencia con la CPC provisional. Cabe observar que muchos no tienen correspondencia con rubros de transporte aéreo. También es posible distinguir los servicios de escala por su índole (servicios completos en comparación con servicios especializados), por tipo de proveedor (autoasistencia, monopolios, prestación de servicios por cuenta ajena), y por tipo de actividad (sobre el terreno o administrativas). La OACI distingue entre servicios en la terminal (despacho de pasajeros, manipulación de equipaje y carga) y servicios en la plataforma (despacho de aeronaves, limpieza y otros servicios). También se prestan servicios de escala a las aeronaves que no se dedican a actividades de transporte comercial (las de aviación general, por ejemplo).

38. Desde el punto de vista normativo, los proveedores de servicios de escala deben dirigirse a las autoridades aeroportuarias para obtener licencias para todas las categorías de servicios o adquirir únicamente las necesarias para determinados servicios. Habida cuenta de los distintos procedimientos que se siguen a este respecto en cada aeropuerto, es imposible saber con certeza qué categorías comprende cada licencia, ni si se permite a determinados transportistas utilizar sus propios servicios de escala, si todos los transportistas pueden hacerlo o si está prohibido. Sin embargo todos los proveedores de servicios de escala deben adquirir una o más licencias o autorización para recurrir a sus propios servicios o prestarlos a otros por cuenta ajena. Fundamentalmente, los servicios de escala vienen funcionando de la misma forma desde hace muchos años, comprendidos todos los niveles de las estructuras institucionales: multilateral (normas de la OACI), bilateral (acuerdos sobre servicios aéreos para tener acceso al mercado), nacional (disposiciones nacionales implantadas por las autoridades aeronáuticas del país, que también aseguran su cumplimiento) y local (aplicación de las disposiciones normativas y concesión de licencias por las autoridades aeroportuarias). Desde antes de 1993 y a partir de ese año la estructura básica sigue siendo la misma.

B. EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y NORMATIVA

39. El mercado mundial de los servicios de escala alcanza, según se calcula, un valor de 11.500 millones de dólares EE.UU. Su estructura normativa ha evolucionado considerablemente en el curso de los últimos 10 años, pasando de los servicios monopolistas (generalmente en el caso de los aeropuertos, pero a veces también en el de las líneas aéreas nacionales por concesión local) a la libre competencia, gracias a la cual es posible recurrir a servicios propios o mutuos, las líneas aéreas abordaron las actividades de prestación de servicios de escala, los aeropuertos empezaron a dar concesiones a proveedores múltiples y la prestación de estos servicios por parte de terceros se ha desarrollado considerablemente en general.

40. Hoy en día existen aproximadamente 300 proveedores de servicios de escala, de los cuales sólo ocho operan en más de dos países. De este grupo, dos son propiedad de explotadores aeroportuarios ("*Frankfurt Airport's Aviation Ground Service*" y "*Singapur Air Terminal Services*") dos son filiales totalmente independientes de líneas aéreas (Swissport y GlobeGround) y cuatro empresas independientes sin relación alguna con líneas aéreas (WFS, Servisair, AviaPartner y Ogden). El mercado, que se ha unificado con extrema rapidez, está dominado por un puñado de empresas, filiales de líneas aéreas (Swissport, Globe Ground de Lufthansa) y explotadores independientes (Ogden, Servisair, Aviapartner, Worldwide Flight Services, ASIG).

41. El IGHC ha creado un banco de datos (<http://www.iata.org/ighc>) que comprende detalles con respecto a cada aeropuerto y a cada uno de los 14 subsectores, al grado de competencia y a la presencia de proveedores extranjeros. De su análisis se desprende que aunque los proveedores de servicios por cuenta ajena predominan en la mayoría de los aeropuertos del mundo, se permite que los explotadores con sede en el extranjero compitan en pie de igualdad. Por otra parte, el número de aeropuertos internacionales en que se cuenta con proveedores por cuenta ajena se ha ampliado y el giro de negocios actual de cada compañía ha aumentado considerablemente. Fuera de África y Oriente Medio la tendencia dominante se orienta hacia: a) la competencia, b) la inversión extranjera mediante adquisiciones, fusiones o empresas mixtas y c) un número de proveedores nacionales de servicios de escala superior al de proveedores extranjeros. Reviste especial interés la aparición de proveedores mundiales de servicios que no son empresas multinacionales con sede en los Estados Unidos, lo cual contrasta sobremedida con el período anterior a 1996, en el que los proveedores independientes con sede en los Estados Unidos (DynAir, Hudson General y Ogden) figuraban entre los más importantes a causa del gran volumen del mercado estadounidense y de la aplicación de políticas que prohibían a las compañías recurrir a sus propios servicios o que existiera un mercado competitivo de servicios por cuenta ajena.

42. La evolución económica se vio facilitada por la ausencia de restricciones a la propiedad extranjera y la prohibición de proveedores monopolistas como condición para que los aeropuertos recibieran fondos federales en los Estados Unidos, y por la liberalización interna que emprendió la UE de conformidad con la Directiva N° 3975/96 del 14 de diciembre de 1996. Esta disposición impone la autoasistencia y la autorización de por lo menos dos proveedores de servicios por cuenta ajena en las cuatro categorías principales de servicios de escala (equipaje, plataforma, combustible y carga) y extiende este trato *erga omnes* en condiciones de reciprocidad, y se aplica paulatinamente y sólo a los aeropuertos importantes cuyo tráfico alcanza ciertos umbrales. Comprende asimismo salvaguardias y exenciones en función de la seguridad o las limitaciones de espacio y, por último, prohíbe la financiación con cargo a otras actividades. Ahora bien, la evolución no se limita a los dos mercados principales. Alrededor del 10 por ciento de los acuerdos bilaterales contienen disposiciones sobre los servicios de escala, pero no así, por ejemplo, los acuerdos sobre cielos abiertos firmados por los Estados Unidos desde 1992. La OACI ha preparado una cláusula especial para los acuerdos bilaterales cuyo tenor es el siguiente: "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."

Cabe tener presentes asimismo los esfuerzos del APEC para implantar una política liberal en este sector. Con excepción de seis miembros que han contraído compromisos en servicios de escala o en servicios relacionados con los servicios de escala<sup>1</sup>, esta liberalización no se ha consolidado hasta ahora a través de compromisos de la OMC.

## **X. SERVICIOS AEROPORTUARIOS**

43. Los servicios aeroportuarios constituyen uno de los sectores del transporte aéreo que han experimentado los cambios más radicales en el curso de los últimos 10 a 15 años. Durante este período, el modelo tradicional de sistema aeroportuario perteneciente a un monopolio público y administrado por él ha dado paso en muchos países a la privatización y la competencia. La transformación de las empresas estatales en sociedades anónimas y la autonomía administrativa también se han generalizado, incluso en sistemas que no han ido más allá de la simple privatización. Muchas tareas se contratan con terceros o se subcontratan y los empleados privados se han convertido en la norma. La mayor parte de los ingresos aeroportuarios proceden ahora de servicios no aeronáuticos. Nuevos partícipes -líneas aéreas, empresas de construcción, de gestión de la propiedad e incluso de autobuses- han empezado a administrar los aeropuertos y a financiar sus inversiones, mientras que los proveedores tradicionales de servicios aeroportuarios han extendido sus actividades a la administración, a los aspectos técnicos, a la distribución y a la gestión de la propiedad. Los derechos de aterrizaje dependen más directamente de los gastos de explotación y la financiación privada es la fuente principal de inversiones. Esta tendencia es general e influye tanto en el mundo en desarrollo como en el desarrollado. En efecto, ciertos países en desarrollo -debido probablemente a su acuciante necesidad de inversión privada- están más adelantados en el proceso de privatización y comercialización que algunos países desarrollados.

### **A. DEFINICIONES**

44. La definición de servicios aeroportuarios de la CPC provisional<sup>2</sup> no parece dar una idea tan completa y detallada de esta industria como la que ofrece, por ejemplo, el "Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos" de la OACI. En los cuadros 3 y 4 del anexo, preparados basándose en dicho manual, se indican las posibles correspondencias con la CPC provisional. De ambos cuadros se desprende que numerosas actividades que se desarrollan en los aeropuertos también tienen lugar en muchos otros contextos y que no corresponden a partidas de la CPC relacionadas directamente con el transporte aéreo. Cabría esperar por consiguiente que quedaran dentro del actual ámbito de aplicación del AGCS. Así sucede por supuesto en el caso de las actividades no aeronáuticas de los aeropuertos, que representan por término medio el 50 por ciento de sus ingresos, pero también en el de algunas actividades aeronáuticas.

45. También cabe observar que en ningún caso existe correspondencia con la división de transporte aéreo (CPC 73). Aun así, la correspondencia de ciertas actividades puede tener relación con el transporte aéreo (las del grupo 743, "Servicios auxiliares del transporte aéreo" o las del grupo 741, "Servicios de carga y descarga", pertenecientes ambos a la división 74, "Servicios de transporte complementarios y auxiliares"). Es lógico pues preguntarse si tales actividades tienen una relación directa con los derechos de tráfico. Por último, no pudo darse con una correspondencia satisfactoria en el caso de determinadas categorías, entre ellas la de "Servicios de gestión de

---

<sup>1</sup> Véase S/C/W/59, cuadro 6, páginas 54-55.

<sup>2</sup> "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."

aeropuertos", que son las actividades principales de los proveedores de servicios aeroportuarios. Sin embargo la CPC provisional comprende la partida p86609 titulada "Otros servicios de gestión no cubiertos en otra parte", sin definición, que podría englobar los servicios de gestión de aeropuertos. En la CPC Rev.1 se 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 comprende la antigua categoría p86601 "Servicios de administración de proyectos, excepto de construcción". La definición de la categoría "Otros servicios de gestión" comprende en especial el siguiente enunciado: "... estos servicios incluyen los servicios de gestión generales y de oficinas con o sin asignación de personal propio". Convendría que los Miembros determinaran si los servicios de gestión de aeropuertos deben considerarse directamente relacionados con los derechos de tráfico y, de no ser así, si entran en la definición de la categoría 86609 de la CPC provisional. Otra solución consistiría en pedir que se elaborase una definición *sui generis* a fin de facilitar los compromisos en esta esfera.

## B. EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y NORMATIVA

46. Las estadísticas de tráfico denotan tres tendencias principales: el crecimiento ininterrumpido -a un ritmo más rápido que el del PIB mundial- del número de pasajeros; el aumento constante del número de aeropuertos internacionales y la gran concentración del tráfico (los 25 aeropuertos más importantes representan entre el 2,5 y el 2 por ciento del 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). Recientes estudios de la OACI indican que en general los aeropuertos son rentables y que su rentabilidad va en aumento. Sin embargo se enfrentan a grandes necesidades en materia de inversión que no pueden autofinanciar, por lo que se han visto obligados a recurrir a diversas opciones: subvenciones, empréstitos, concesiones y, en última instancia, a cotizar en bolsa mediante ofertas públicas iniciales. En ciertos casos estas estrategias financieras han repercutido sobre la política en materia de propiedad.

47. Por lo que respecta a la propiedad, un reciente estudio de la OACI indica que la forma de organización más común en los 82 Estados que contestaron al cuestionario (que abarcaba 303 aeropuertos) sigue siendo la del aeropuerto autónomo propiedad del Estado (47 Estados). La segunda forma más extendida es la de que los aeropuertos sean propiedad de la Dirección de Aviación Civil (22 Estados) y, seguidamente, de otras entidades gubernamentales (17 Estados), de administraciones regionales o municipales (11 Estados) y de empresas privadas que los explotan en virtud de una concesión o acuerdo de arrendamiento (9 Estados). La forma menos común es la de los aeropuertos de propiedad privada (7 Estados). Sin embargo, el estudio también indica que las formas de organización con más probabilidades de extenderse son la del aeropuerto explotado por intereses privados en virtud de una concesión o contrato de arrendamiento y la del aeropuerto de propiedad privada. Aunque el número de administraciones aeroportuarias privadas sigue siendo reducido, el sector privado participa en gran medida en la propiedad o explotación de los servicios de escala (64 Estados) y terminales de carga (59 Estados). En términos generales, esta distribución se observa también en el plano regional. La participación del sector privado ha adquirido creciente importancia en la propiedad y explotación de terminales de pasajeros (41 Estados) y servicios de seguridad (40 Estados). Se trata principalmente de empresas nacionales, aunque en el caso de los servicios de escala y las terminales de carga participan por igual empresas nacionales y empresas extranjeras, sobre todo en Europa. La participación exclusiva de intereses extranjeros era reducida, por no decir inexistente.

48. En Europa, la privatización prosigue con gran rapidez. La mayoría de los grandes aeropuertos, con la importante excepción de "Aéroports de Paris", se han privatizado parcial o totalmente o están destinados a serlo. En los Estados Unidos casi todos siguen siendo de propiedad pública, generalmente de municipios o condados (por ejemplo el condado de Dade en el caso del aeropuerto de Miami), aunque la subcontratación y los contratos de administración son comunes. En 1996, la FAA también emprendió un programa piloto de privatización en relación con

cinco aeropuertos. Según el Banco Mundial, en el decenio de 1990 la inversión privada participó en proyectos relacionados con 29 aeropuertos en 23 países en desarrollo o en transición, que alcanzan un total de 5.400 millones de dólares EE.UU. Esta participación privada en el sector aeroportuario se encuentra aún en sus etapas iniciales y ha atraído menos inversiones que los proyectos patrocinados por el sector privado en otros segmentos de la industria del transporte.

49. Los proveedores de servicios aeroportuarios son extremadamente variados. Puede tratarse de explotadores de aeropuertos, pero también de grupos de inversión inmobiliaria, empresas de construcción, empresas de servicios financieros, líneas aéreas o consorcios *ad hoc*. En cuanto a la explotación caben muchas variantes, pero todas tienen ciertas características comunes: la imposición de un límite a los derechos aeronáuticos<sup>3</sup> (al menos por un período determinado), una obligación muy detallada y rigurosa para el proveedor en cuanto a la inversión y, desde luego, el pago de un derecho de concesión.

50. Entre otros aspectos importantes de la evolución económica está la creciente influencia de la política de competencia en el contexto de los sistemas de rutas radiales (la adjudicación de turnos, la asignación de terminales, la política de facturación y el abuso de posiciones dominantes a este respecto), la congestión mundial (prohibición de vuelos nocturnos, limitación del ruido, retraso de las encuestas públicas para construir nuevas pistas, anulación -debida al incremento del tráfico- del progreso alcanzado por unidad en relación con las emisiones y el ruido, multiplicación de las frecuencias y de las molestias ocasionadas por el sistema de rutas radiales, etc.), la creación de agrupaciones de aeropuertos y alianzas (cuya sinergia queda aún por demostrar), la aparición de centros secundarios y de bajo costo, la adaptación exigida por la nueva generación de aeronaves de grandes dimensiones (super jumbo) y casi sónicas, las repercusiones de las técnicas de automatización e información en el tratamiento y despacho de pasajeros y equipaje.

#### C. SISTEMA INTERNACIONAL DE FACTURACIÓN

51. Tras complejas y prolongadas negociaciones, la OACI ha revisado el criterio seguido para la facturación en el caso de los aeropuertos y los resultados de esta revisión se comunicaron a los Miembros de OMC en el documento S/C/W/188 del 7 de febrero de 2001. Se trata de una norma de actuación que, con excepción de un artículo del Convenio de Chicago, no es de cumplimiento obligatorio. Por otra parte, establece, de forma muy detallada, responsabilidades en cuanto a trato nacional, NMF, costos y consultas.

### XI. SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

52. La situación de los servicios de navegación aérea es muy semejante a la de los servicios aeroportuarios en lo que atañe, por ejemplo, a facturación y a evolución económica y normativa. Sin embargo, los servicios de navegación aérea están estrechamente vinculados con la seguridad de las operaciones aeronáuticas y tienen repercusiones en la defensa nacional y en las relaciones exteriores y, además, se consideran estrechamente ligados a la soberanía del Estado. Así pues, la mayoría de los gobiernos prefieren mantenerlos bajo su control.

53. Con todo, estas características no han evitado que se produjeran importantes cambios económicos y normativos en el curso de los últimos 10 años, cambios que parecen obedecer antes que nada al incremento constante del tráfico, con lo cual la organización del servicio de control de tránsito aéreo se ha convertido en una perpetua carrera contra una congestión que no deja de empeorarse. Para tratar de remediar el problema los Estados buscan constantemente innovaciones técnicas y mejoras tanto de procedimiento como institucionales y normativas. La necesidad de financiar estas costosas innovaciones sin recurrir al presupuesto general del Estado y de disponer de organizaciones

---

<sup>3</sup> A efectos de comparación con los derechos no aeronáuticos, véase el cuadro 3 del anexo.

con mayor capacidad de reacción y más orientadas hacia el usuario ha dado lugar en ciertos países a cambios institucionales limitados pero significativos. Sin embargo, las compañías aéreas y los consumidores, que se enfrentan a retrasos cada vez mayores, consideran que no basta con estas tentativas. El debate se ha enconado recientemente en Europa y, en menor medida, en los Estados Unidos, y probablemente se extenderá en los próximos años al resto del mundo.

#### A. DEFINICIÓN

54. La definición de servicios de control de tránsito aéreo que figura en la CPC provisional<sup>4</sup> no parece abarcar el conjunto de actividades que se consideran servicios de navegación aérea tanto en el sector como en el Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea de la OACI. En el cuadro 5 del anexo (preparado basándose en dicho manual) se indica la posible correspondencia de esas actividades con la CPC.

#### B. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

55. Desde el punto de vista de la organización, el funcionamiento y la financiación, las características del sector parecen algo complejas y entremezcladas.

56. En primer lugar, por lo que respecta a estructura, aparentemente el sector siempre entraña monopolios naturales, que pueden estar agrupados o separados en distinta medida según la forma de organización escogida. Por otra parte, en ciertos casos también combina las actividades de los proveedores públicos y, en otras regiones, las de proveedores privados. Se permite que en él coexistan proveedores nacionales (públicos o privados) y organizaciones intergubernamentales nacionales, dos tipos de proveedores cuyas actividades se superponen (como en el caso de Eurocontrol).

57. En segundo lugar, por lo que respecta a funcionamiento, habida cuenta de que estos servicios suponen la presencia de una policía de tránsito, una asignación cotidiana de recursos limitados y una labor administrativa, dan lugar a una combinación de funciones normativas y operacionales cuyos límites y definiciones no se han establecido claramente.

58. Por último, por lo que respecta a financiación, el cobro de los derechos puede delegarse en ciertos casos en un organismo nacional público o privado o en un organismo intergubernamental internacional. La naturaleza de los derechos no viene al caso en el contexto normativo actual, por lo que puede dar lugar a interpretaciones contradictorias (de conformidad con la norma general de la OACI -que no tiene carácter obligatorio- los derechos pueden ser función de los costos y ofrecer un rendimiento razonable del activo, y, por consiguiente, no está claro si se trata de derechos administrativos o de derechos comerciales).

#### C. EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y NORMATIVA

59. En el caso de estos servicios el factor dominante es el incesante aumento de la congestión. En efecto, según la OACI "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, pasando 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

---

<sup>4</sup> 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."

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. "Entre las causas de esta congestión figura el crecimiento del tráfico debido a la creciente popularidad 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 fomentan la utilización de aeronaves más pequeñas con una mayor frecuencia (puente aéreo).

60. En las dos regiones más saturadas, Europa y Norteamérica, los retrasos y las congestiones han pasado de debate técnico a convertirse en debate político, que en Europa se ha centrado en la unificación del espacio aéreo. En la comunicación del 6 de diciembre de 1999 relativa a "La creación del espacio único europeo", la Comisión Europea estima que en 1998 el costo indirecto de los retrasos del tráfico aéreo se elevó a 5.400 millones de euros, y que los gastos directos de explotación de las líneas aéreas se situaban en 600 millones de euros. Así pues, la Comisión sugiere que, a fin de resolver estos problemas, la gestión del espacio aéreo europeo, tanto en el plano estratégico como en el táctico, se encomiende por entero a un organismo central. Propone además que, cuando se presten en régimen de monopolio, dichos servicios estén supeditados a una reglamentación económica que garantice el rendimiento y el funcionamiento convenientes. La Comisión también propone que la función normativa se separe de la prestación de servicios, y los organismos que se ocupan de la reglamentación económica de los que se encargan de la reglamentación en materia de seguridad. Esta distinción debe aplicarse en especial a Eurocontrol. También deben crearse nuevos incentivos basados en recompensas o sanciones. Por último la Comisión determinará la viabilidad tanto técnica como económica de separar los servicios de control de tránsito aéreo. Esta importante comunicación provocó un intenso debate y sigue siendo objeto de negociaciones.

61. 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. Con todo, el debate público sobre los retrasos del tráfico aéreo también se han exacerbado, pues las reclamaciones de los pasajeros en 1999 se elevaron a más del doble que en 1998. Para hacer frente a las crecientes críticas la FAA ha propuesto varios planes de emergencia, además de modificar su estructura interna y convertirse en una "organización semiautónoma que funciona con criterios de rentabilidad". Como en muchos otros casos la prensa especializada carece de datos sobre el resto del mundo y la información que ofrecen los organismos internacionales es muy escasa. Convendría pues que los Miembros reflexionen acerca de las posibilidades y medios de reunir tal información.

62. Al igual que en el caso de los aeropuertos, la situación financiera de los proveedores de servicios de control de tránsito aéreo es relativamente buena y sigue mejorando, aunque se deja sentir una gran necesidad de inversiones en infraestructura y tecnología de la información que supera la capacidad de autofinanciamiento del sector. Una vez más la propiedad evoluciona, aunque en una escala mucho más reducida. En recientes estudios de la OACI junto a los proveedores gubernamentales se enumeran 37 "administraciones autónomas de propiedad del Estado" actuales y 17 previstas; 2 "administraciones de propiedad privada" actuales y 2 previstas; y 3 "otras entidades" actuales y 2 previstas, mientras que los miembros que integran la Asociación de empresas que prestan servicios de aviación civil (CANSO) son hasta ahora 21. Esta tendencia a la "comercialización" no puede compararse en escala a la que se observa 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. 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, competencia que terminó por ganar el "Airlines Group" (British Airways - British Midlands - Virgin



Atlantic - Airtours - Britannia - JMC - EasyJet - Monarch) en asociación con la Administración Irlandesa de Aviación.

#### D. SISTEMA DE FACTURACIÓN

63. Los principios de la OACI en relación con el cobro de los derechos de navegación aérea son parecidos a los que se aplican en el caso de los aeropuertos. Con excepción de un artículo del Convenio de Chicago, no tienen carácter obligatorio e implican responsabilidades en cuanto a trato nacional, trato NMF, consultas y fijación de los derechos en función de los costos. Han sido objeto recientemente de una revisión cuyo texto se transmitió a los Miembros de la OMC. Cabe observar asimismo que en ellos se tiene en cuenta la cuestión del cobro no discriminatorio de derechos por tránsito aéreo, que constituye un importante problema para los Miembros de la OMC, especialmente en relación con Rusia.

## XII. AVIACIÓN GENERAL

#### A. DEFINICIÓN

64. En el caso de estas actividades, no hay una definición establecida de común acuerdo y de aplicación universal, pero las diversas definiciones con que se cuenta se refieren a dos grupos principales: aviación de negocios (es decir, taxi aéreo) y aviación de empresa por una parte y trabajos aéreos por la otra. Según la definición de la OACI se trata de "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.". Pueden encontrarse definiciones más refinadas y detalladas en, por ejemplo, el TLCAN y la legislación de diversos países. Tomando estos elementos como punto de partida, en el cuadro 6 del anexo se trata de establecer en detalle la posible correspondencia entre las actividades de aviación general y la CPC provisional. Cabe señalar que, con excepción de los taxis aéreos, todas las correspondencias remiten a partidas ajenas al transporte aéreo. Cabe señalar asimismo que en sus compromisos ciertos Miembros excluyen la modalidad aérea del ámbito de actividades como servicios de publicidad, servicios de fotografía y servicios inherentes a la agricultura, de lo cual parece desprenderse que, a su juicio, tales actividades quedan dentro de la esfera de aplicación del AGCS, ya que se consideró necesaria una exclusión explícita además de la comprendida en el anexo.

#### B. CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS Y NORMATIVAS

65. En términos generales, la importancia económica de estas actividades se subestima enormemente. Según la OACI, constituyen "el fundamento del sistema de transporte mundial". En el sector trabajan más de 600.000 pilotos y se utilizan 300.000 aeronaves, y tan sólo en los Estados Unidos produce 17.000 millones de dólares EE.UU. en ingresos directos y 51.000 millones en ingresos indirectos. Los mercados más importantes son los Estados Unidos (9.525 empresas de aviación de negocios que utilizan 13.766 aeronaves), seguido muy por detrás de Europa (1.225 empresas, 2.405 aeronaves) y Sudamérica (1.066 empresas, 1.547 aeronaves). No se dispone de datos sobre distribución geográfica en el sector de trabajos aéreos. En los Estados Unidos, que posee el 70 por ciento de la flota mundial, el 62 por ciento de los movimientos de tráfico aéreo corresponde a la aviación general, esto es, más del doble que a los transportistas aéreos comerciales (30 por ciento) y nueve veces más que a la aviación militar (7 por ciento). En Europa las cifras son ligeramente diferentes, pues a la aviación general le corresponde entre el 5 y el 10 por ciento de los movimientos de aeronave. El siguiente desglose por horas de vuelo de las diversas actividades de la aviación general en los Estados Unidos, da una idea de la importancia que reviste cada servicio: aviación de empresa, 10,4 por ciento; aviación de negocios, 12,1 por ciento; utilización personal, 34,7 por ciento; fumigación, 6,8 por ciento; observación, 4 por ciento; carga externa, 0,8 por ciento; otros trabajos, 1 por ciento; vuelos panorámicos, 0,7 por ciento; excursiones, 0,3 por ciento; otros, 9 por ciento.

66. Habida cuenta de las diferencias entre las definiciones de aviación general y de trabajos aéreos, la mayoría de los países cuentan con una reglamentación específica para cada tipo de vuelo. La finalidad de esta reglamentación es garantizar el respeto de las normas de seguridad por parte de las aeronaves, tanto extranjeras como nacionales, y sus explotadores, y regular el acceso al mercado por lo que respecta a trabajos aéreos y servicios de taxi aéreo.

67. La propiedad fraccionaria -que se está extendiendo con gran rapidez (4 proveedores en 1986; 989 en 1993 y 1.693, entre ellos filiales de fabricantes de reactores para la aviación de negocios, en 1999) constituye un caso especial desde el punto de vista normativo. Se trata de un programa concebido para permitir la propiedad conjunta de aeronaves, con arreglo al cual una sola empresa se encarga de los servicios de gestión (comprendido el mantenimiento de los aparatos) en nombre de todos los propietarios fraccionarios. Este programa se basa en el concepto de la participación conjunta en la propiedad y la explotación de aeronaves (mediante un acuerdo de arrendamiento sin tripulación), lo cual se facilita recurriendo a una empresa común de gestión. Tanto la FAA en los Estados Unidos como las JAA en Europa preparan proyectos de reglamentación para estas actividades.

### **XIII. OTROS SERVICIOS AUXILIARES**

68. Entre los "otros servicios auxiliares" que deben examinarse están los de limpieza y desinfección, lucha y protección contra incendios, y servicios de hangar. Se considera que cada uno de estos servicios constituye un subsector de los servicios de escala o de gestión de aeropuertos. Así pues, se ruega al lector que consulte la sección de servicios de escala y la sección de servicios de gestión de aeropuertos para informarse sobre los servicios de limpieza y desinfección, y los de lucha contra incendios y hangar, respectivamente.

### **XIV. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL**

69. Estos servicios se describen en detalle en los documentos S/C/W/163, Add.3 a Add.6, que aún no se han examinado. Una vez que hayan sido objeto de un primer examen, la Secretaría facilitará un resumen ejecutivo de dichos documentos a todos los Miembros que lo soliciten.

**ANEXO: CUADROS DE LAS POSIBLES CORRESPONDENCIAS CON  
LA CPC PROVISIONAL**

**CUADRO 1  
ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE**

Gestión y explotación de camiones cisterna para aeronaves y vehículos automóviles de los aeropuertos	<p>74220 - Almacenamiento a granel y servicios de almacenamiento de líquidos y gases Además, hay tres categorías posibles:</p> <p>74610 - Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga); u</p> <p>74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo; u</p> <p>74900 - Otros servicios de transporte complementarios y auxiliares.</p>
Gestión y explotación del repostaje por manguera para aeronaves y vehículos automóviles de los aeropuertos	Véase apartado anterior.
Distribución de productos combustibles	<p>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.</p> <p>62113 - (Servicios de intermediación) Venta de combustibles a comisión o por contrata.</p> <p>62271 - Servicios comerciales al por mayor de combustibles sólidos, líquidos y gaseosos y productos conexos.</p>

## CUADRO 2 SERVICIOS DE ESCALA

Servicios prestados (funciones)	Posibles clasificaciones correspondientes en la CPC
<b>Representación y facilitación de espacio</b> (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
<b>Control de la carga, sistema de control de salidas (DCS) y comunicaciones</b> (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
<b>Control de elementos unitarios de carga</b> (administración/almacenamiento)	74110 - Servicios de carga y descarga de contenedores
<b>Pasajeros y equipaje</b> (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
<b>Mercancía y correo</b> (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
<b>Rampa</b> (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
<b>Servicios al avión</b> (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
<b>Combustible, aceite o anticongelante</b>	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)
<b>Mantenimiento del avión</b> (servicios rutinarios/no rutinarios, asistencia referente al material, estacionamiento en plataforma y en hangar)	74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo

Servicios prestados (funciones)	Posibles clasificaciones correspondientes en la CPC
<b>Operaciones de vuelo y asistencia a la tripulación</b> (preparación de documentos de llegada y salida, asistencia y despacho durante el vuelo)	74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo
<b>Transporte en tierra</b> (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
<b>Servicios de suministro de comidas</b>	74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo (para más información, véase el documento S/C/W/163, página 56, sobre suministros de comidas)
<b>Supervisión y administración</b>	74610 - Servicios de explotación de aeropuertos (con exclusión de la manipulación de la carga) 74690 - Otros servicios auxiliares del transporte aéreo
<b>Seguridad</b> (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

**CUADRO 3**  
**CLASIFICACIÓN DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS POR INGRESOS Y COSTOS**

<b>Ingresos</b>	<b>Costos</b>	<b>Posibles categorías pertinentes de la CPC</b>
<b>Ingresos aeronáuticos (AEM 4.43 a 4.55)</b>	<b>Costos aeronáuticos (AEM 4.43 a 4.55)</b>	
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 conexas, 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..."

Ingresos	Costos	Posibles categorías pertinentes de la CPC
<b>Ingresos aeronáuticos (AEM 4.43 a 4.55)</b>	<b>Costos aeronáuticos (AEM 4.43 a 4.55)</b>	
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"
<b>Ingresos no aeronáuticos (AEM 4.56 a 4.63)</b>	<b>Costos no aeronáuticos (AEM 4.56 a 4.63)</b>	
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, rafles, 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"

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)	
	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
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 <i>supra</i> 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"



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)	
<p>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</p>		<p>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"</p>
<p>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</p>		<p>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"</p>
<p>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</p>		<p>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"</p>

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)	
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 ( <i>v.gr.</i> , 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, <i>v.gr.</i> , vigilancia de ruidos y medidas de reducción. AEM 3.77. Nota: Existe una correspondencia parcial con la categoría de los derechos por ruido ( <i>supra</i> ) 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 4**  
**SERVICIOS AEROPORTUARIOS CLASIFICADOS POR INSTALACIONES**

<b>Instalaciones y servicios que deben contabilizarse entre los costos del transporte aéreo</b>	<b>Posibles correspondencias con la CPC</b>
<i>Instalaciones y servicios básicos de aproximación, aterrizaje y despegue</i>	
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"
<i>Instalaciones y servicios especiales de aproximación, aterrizaje y despegue</i>	
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.

Instalaciones y servicios que deben contabilizarse entre los costos del transporte aéreo	Posibles correspondencias con la CPC
<i>Otras instalaciones y servicios prestados por los operadores aeronáuticos</i>	
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"
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..."

**CUADRO 5**  
**SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

<b>Categorías del Manual de la OACI</b>	<b>Definiciones del Manual de la OACI</b>	<b>Personal e instalaciones que participan</b>	<b>Observaciones de la OACI sobre el proveedor</b>	<b>Posibles correspondencias con la CPC</b>
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 <i>infra</i> , línea 21) y los servicios móviles aeronáuticos (SMA, véase <i>infra</i> , línea 22) e incluso las radioayudas para la navegación (véase <i>infra</i> , 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			

<b>Categorías del Manual de la OACI</b>	<b>Definiciones del Manual de la OACI</b>	<b>Personal e instalaciones que participan</b>	<b>Observaciones de la OACI sobre el proveedor</b>	<b>Posibles correspondencias con la CPC</b>
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
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		

<b>Categorías del Manual de la OACI</b>	<b>Definiciones del Manual de la OACI</b>	<b>Personal e instalaciones que participan</b>	<b>Observaciones de la OACI sobre el proveedor</b>	<b>Posibles correspondencias con la CPC</b>
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			
2 Servicios de telecomunicaciones (COM)				CPC 75299 "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

<b>Categorías del Manual de la OACI</b>	<b>Definiciones del Manual de la OACI</b>	<b>Personal e instalaciones que participan</b>	<b>Observaciones de la OACI sobre el proveedor</b>	<b>Posibles correspondencias con la CPC</b>
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	
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)



<b>Categorías del Manual de la OACI</b>	<b>Definiciones del Manual de la OACI</b>	<b>Personal e instalaciones que participan</b>	<b>Observaciones de la OACI sobre el proveedor</b>	<b>Posibles correspondencias con la CPC</b>
3 Servicios meteorológicos para la navegación aérea (MET)	[Provisión de] observaciones, informes y pronósticos meteorológicos, información y documentación de vuelo, información SIGMET y AIRMET <sup>5</sup> , 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 <i>infra</i> )	91138 "Servicios administrativos generales de actividades económicas, comerciales y laborales: ... servicios administrativos de... los institutos de previsión meteorológica"
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")

<sup>5</sup> 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.

<b>Categorías del Manual de la OACI</b>	<b>Definiciones del Manual de la OACI</b>	<b>Personal e instalaciones que participan</b>	<b>Observaciones de la OACI sobre el proveedor</b>	<b>Posibles correspondencias con la CPC</b>
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	?

**CUADRO 6**  
**AVIACIÓN GENERAL/TRABAJOS AÉREOS**

Servicios prestados	Posibles clasificaciones correspondientes de la CPC
<b>Clasificaciones del documento S/C/W/59, párrafo 69</b>	
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
<b>Categorías de servicios aéreos especializados (SAS) del TLCAN<sup>6</sup></b>	
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

<sup>6</sup> Todas estas categorías están abarcadas por la definición de trabajos aéreos de la OACI.

Servicios prestados	Posibles clasificaciones correspondientes de la CPC
Rociamiento aéreo	88110 - Servicios relacionados con la agricultura
<b>No incluidos en los SAS del TLCAN ni en el documento S/C/W/59</b>	
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

---