

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

**S/C/W/163/Add.5**

13 de agosto de 2001

(01-3987)

---

**Consejo del Comercio de Servicios**

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

### **SEXTA PARTE**

Nota de antecedentes preparada por la Secretaría

#### Addendum

La presente nota de antecedentes aporta información complementaria sobre la evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay y trata de la asignación de turnos (véase el documento S/C/W/163/Add.2, como se señala en el párrafo 153).

---

## ÍNDICE

	<u>Página</u>
<b>I. ASIGNACIÓN DE TURNOS .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Introducción .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Definición de turno .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Sistema multilateral de conferencias de coordinación de horarios de la IATA .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Acceso al mercado internacional .....</b>	<b>6</b>
<b>5. Unión Europea .....</b>	<b>7</b>
<b>6. Estados Unidos .....</b>	<b>8</b>

### Abreviaturas utilizadas en el presente documento

ANSCConf	Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea
ASA	Acuerdo de servicio aéreo
ATC	Control de tránsito aéreo
ATFM	Gestión de afluencia del tráfico aéreo
IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IFR	Reglas de vuelo por instrumento
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMC	Organización Mundial del Comercio
UE	Unión Europea

## **I. ASIGNACIÓN DE TURNOS**

### **1. Introducción**

1. En este punto se define la asignación de turnos, se examina el marco multilateral de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el acceso al mercado internacional y el marco general reglamentario de la Unión Europea (UE) y de los Estados Unidos.<sup>1</sup>

2. Los términos "asignación de turnos" y "turnos" sólo se aplican a los aeropuertos cuyas autoridades coordinan el despegue, el aterrizaje y el estacionamiento. En este caso se elabora un régimen regulatorio para asignar a los diferentes transportistas el horario de llegada y de partida y las puertas. En los aeropuertos donde no existe este control no hay "turnos".

3. La asignación de turnos es parte de las operaciones comerciales de un transportista aéreo, y la disponibilidad de los turnos incide en el nivel de acceso a los mercados. Tradicionalmente la asignación internacional de turnos ha sido coordinada por la IATA. La IATA organiza dos veces al año (junio y noviembre) la conferencia de coordinación de horarios que se ocupa de los planes para la siguiente temporada. Los horarios se ponen a disposición del público. Pueden participar en la conferencia todas las aerolíneas internacionales, sean regulares, de bajo costo, chárters, de carga o cualquier combinación de éstas, cuyo país de origen pueda ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Corresponde al Estado de matrícula designar a la aerolínea como transportista internacional.

4. En el período que se examina (1993-2000) el proceso de asignación internacional de turnos se mantuvo sin cambios, pese al mayor tráfico y a las nuevas reglamentaciones nacionales (principalmente en la UE y los Estados Unidos). Debido a un aumento constante del tráfico, en la mayoría de los aeropuertos internacionales importantes la capacidad ha excedido la demanda, lo cual ha llevado, a su vez, a buscar la forma de mejorar el acceso al aeropuerto sin afectar las normas de seguridad. Esto ha creado un dilema a las autoridades de los aeropuertos. Por un lado, las aerolíneas están aumentando su demanda de mayor capacidad (más turnos) y, por el otro, los residentes del lugar piden a las autoridades que limiten la capacidad por razones ambientales (ruido y contaminación ambiental).

### **2. Definición de turno**

5. La OACI y la IATA definen los turnos casi de la misma forma. En el presente análisis se utiliza la definición de la IATA, que es más detallada, según la cual "un turno es el tiempo previsto de llegada o de partida disponible o asignado a una aeronave en un aeropuerto en determinada fecha". El turno de un aeropuerto no debe confundirse con el turno del control de tráfico aéreo. Este último es la hora de despegue o aterrizaje de una aeronave que asigna la autoridad pertinente de control de tráfico aéreo para optimizar la capacidad disponible en puntos en ruta o en el aeropuerto de destino, estableciendo una secuencia del tránsito aéreo.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Véanse también los párrafos 120 a 125 del documento S/C/W/59 y el párrafo 8 del documento S/C/W/129.

<sup>2</sup> "Un turno de aeropuerto es un elemento esencial para organizar los servicios comerciales en un aeropuerto que tiene un régimen de asignación de turnos, pero también es parte de un paquete multifacético de servicios e instalaciones proporcionados por diferentes entidades, como por ejemplo puertas de salida, control de tránsito aéreo, servicios de escala, procesamiento de pasajeros y carga -todo lo cual requiere mucha coordinación y cooperación entre autoridades nacionales, aeropuertos y aerolíneas. En algunos pocos sistemas de asignación de turnos el procedimiento varía según el tipo de entidad que los utilice. En tal caso puede haber turnos para aviones de corto alcance, turnos de transportistas aéreos, turnos para nuevos participantes (para un

6. Los turnos son importantes para los transportistas aéreos, no sólo por razones de funcionamiento (por ejemplo, para los horarios de aeronaves, tripulación y uso de puertas), sino también por razones comerciales (por ejemplo, para combinar los horarios de partida y de llegada entre distintos puntos geográficos). La disponibilidad de turnos en un aeropuerto puede verse afectada por distintas limitaciones físicas, como la limitada capacidad de las pistas, terminales, puertas de embarque o instalaciones de control de tráfico aéreo. Por eso, cuando un aeropuerto se satura y la demanda de turnos excede la disponibilidad de oferta, se utiliza algún tipo de mecanismo de racionamiento o de asignación de turnos (vale decir, una fórmula para asignar turnos a los usuarios). Generalmente la asignación se realiza entre las aerolíneas que sirven el mismo aeropuerto, y exige realizar consultas con las autoridades del aeropuerto. Como un cambio de turnos en determinado aeropuerto puede tener consecuencias importantes para un vuelo respecto de asegurarse los turnos correspondientes en otros aeropuertos, suele necesitarse una coordinación más amplia. Esto se ha logrado principalmente mediante las conferencias de coordinación de horarios de la IATA, organizadas en forma multilateral.

### **3. Sistema multilateral de conferencias de coordinación de horarios de la IATA**

7. El mecanismo utilizado con más frecuencia por las aerolíneas para coordinar los horarios y asignar los turnos es la conferencia de coordinación de horarios de la IATA.<sup>3</sup> Se celebra dos veces por año, cuatro meses antes, aproximadamente, de cada temporada de horarios (la primera se extiende de abril a octubre, y la otra de noviembre a marzo). Puede participar en ella toda aerolínea registrada en un país que pueda ser miembro de la OACI. Un importante elemento de este sistema es lo que se denomina "precedencia histórica" o "derechos de anterioridad". Esto se refiere al derecho de un transportista a conservar los turnos que ya tuvo y que utilizó en la última temporada equivalente. Los cambios de horario, incluidos los debidos a nuevos vuelos o servicios, se realizan principalmente mediante reformas voluntarias o el intercambio de turnos entre las aerolíneas interesadas. El hecho de que la conferencia esté compuesta por integrantes de todo el mundo le confiere una posibilidad única de corregir los horarios de vuelo de todos los aeropuertos afectados, siempre que se disponga de suficientes turnos. Pero algunos observadores consideran que con un sistema basado en derechos de anterioridad puede ocurrir que en los aeropuertos que están demasiado saturados no haya lugar para nuevas aerolíneas ni nuevos servicios.

8. Muchos aeropuertos internacionales tienen un alto nivel de congestión en distintos momentos del día en términos de capacidad (pistas y puertas). Por lo tanto se necesita un órgano de coordinación para asegurar que el tráfico sea fluido y seguro. Suele ser difícil encontrar un equilibrio entre las aerolíneas que compiten por el mismo turno lo cual hace pensar en las limitaciones del marco vigente.

9. El mecanismo de la IATA suele contar con el aval de los países. Pero en algunos países donde el problema de una capacidad insuficiente en los aeropuertos es más agudo las autoridades han tenido que introducir medidas adicionales para limitar o racionar el acceso. En algunos casos no se permite comenzar sus servicios a las aerolíneas que en ese momento no tienen servicios en el aeropuerto congestionado, y determinado tipo de operaciones (por ejemplo, vuelos no regulares, aeronaves de aviación general o servicios exclusivamente de carga) o bien no se permiten o bien están muy limitados. En otros casos los servicios internacionales con derechos concedidos en el marco de un acuerdo bilateral de servicios aéreos tienen mayor prioridad en los turnos que los vuelos nacionales. En algunos aeropuertos congestionados las limitaciones se mitigan mediante el uso de

---

mercado de pares de ciudades) y turnos para vuelos de aviación general, militar, nacional o internacional". ANSConf-WP/11, 28 de marzo de 2000.

<sup>3</sup> En el párrafo 102, gráfico 2 del documento S/C/W/163/Add.3 se encuentra una explicación de la conferencia.

aeropuertos secundarios (que prestan servicio a la misma ciudad) donde hay disponibilidad de turnos. En algunos casos graves se requieren negociaciones o acuerdos del gobierno para resolver problemas específicos de asignaciones. En la mayoría de los países se aplican normas de asignación acordadas internacionalmente. En la UE, los Estados miembros aplican normas de conducta basadas en el mecanismo de la IATA, dentro de ciertos límites. Por ejemplo, las nuevas aerolíneas participantes tienen prioridad en la asignación de la mitad de los turnos que están disponibles.

10. Las aerolíneas consideran ventajoso que un órgano multilateral coordine la asignación de turnos, ya que un órgano que facilita la coordinación internacional de horarios garantiza que todos los países y transportistas aéreos estén representados al mismo tiempo en un solo lugar. Esto es particularmente eficiente porque un cambio realizado en un país puede afectar los horarios en otros países.

11. En un principio la IATA lanzó su mecanismo de coordinación de horarios para facilitar las conexiones entre distintas líneas y los arreglos para servicios de escala, lo cual sigue siendo un objetivo importante. Pero la creciente congestión en algunos aeropuertos internacionales centrales exige una forma eficiente de asignar los turnos de despegue y aterrizaje. Es lo que ocurre en los principales centros aeroportuarios. Los participantes en la conferencia de coordinación de horarios aúnan esfuerzos para garantizar que las líneas aéreas puedan prever sus operaciones internacionales de la temporada siguiente. Los objetivos de la conferencia son "facilitar un foro para lograr el consenso respecto de los ajustes de horario necesarios para conformarse a las limitaciones de capacidad que tienen los aeropuertos y evitar las demoras de servicios indebidas, mejorar las conexiones entre distintas líneas y permitir la coordinación de los horarios cuando se realiza la manipulación entre líneas".<sup>4</sup>

12. En los últimos 10 años ha aumentado el número de aeropuertos que se coordinan mediante el sistema de conferencias de la IATA. El gráfico 1 da una indicación del mecanismo de crecimiento. En los aeropuertos plenamente coordinados el tráfico aumentó aproximadamente en un 18 por ciento. En el verano el aumento fue insignificante, y para la facilitación de horarios el ritmo de crecimiento fue del 63 por ciento, aproximadamente. Según la OACI este gráfico exagera, en realidad, el alcance de las limitaciones de capacidad respecto de los aeropuertos plenamente coordinados, porque varios aeropuertos de esta categoría tienen un total anual bajo de movimientos de aeronaves. Además, pueden ocurrir problemas de acceso aunque haya turnos disponibles, porque los vuelos pueden ser objeto de toques de queda u otras restricciones en distintos aeropuertos, con lo cual sólo pueden utilizar los turnos dentro de determinado tiempo o "ventana".

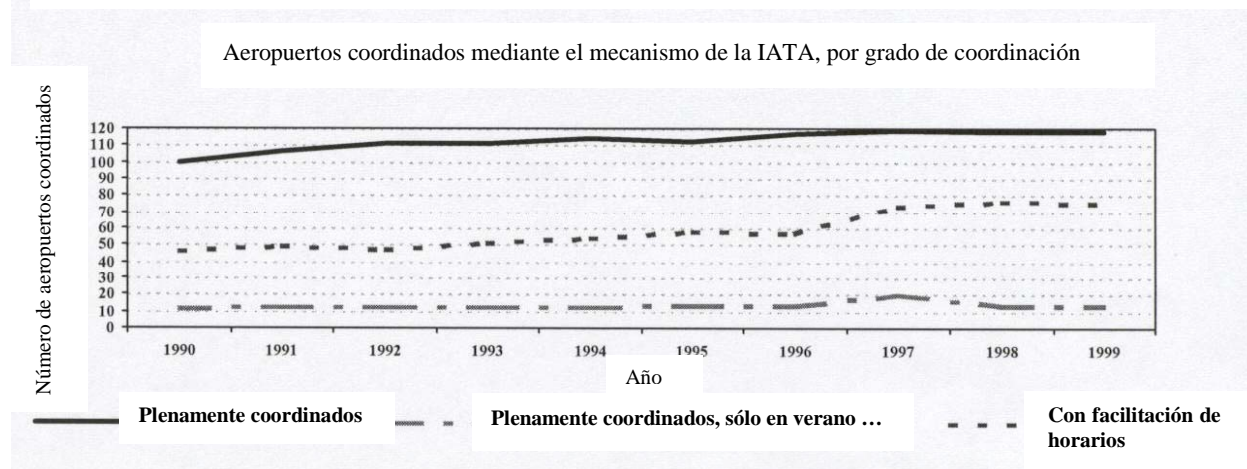
13. El gráfico 2 muestra que la mayor parte de los aeropuertos plenamente coordinados están situados en Europa. A raíz de las normas comunes sobre asignación de turnos de la UE, de 1993, las autoridades nacionales designaron muchos aeropuertos adicionales que también quedaron incluidos en el sistema de la IATA. También se ha producido un aumento de los aeropuertos plenamente coordinados en otras regiones, especialmente en la zona del Asia y el Pacífico, en la segunda mitad del período, reflejando un fuerte crecimiento del tráfico.

---

<sup>4</sup> "Scheduling Procedures Guide" de la IATA, 1998.

**Gráfico 1**

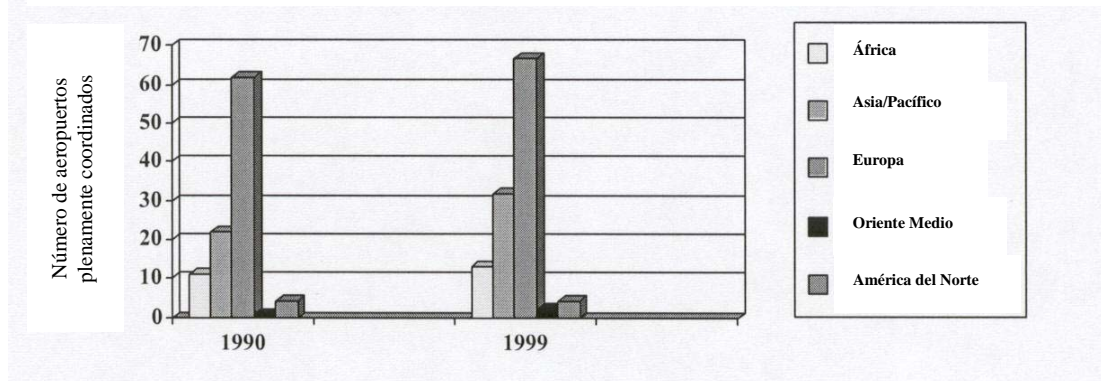
**Aeropuertos coordinados mediante procedimientos de coordinación de horarios, por grado de coordinación**



Fuente: ANSConf-WP/11, página 7.

**Gráfico 2**

**Aeropuertos coordinados mediante procedimientos de coordinación de horarios, por regiones**



Fuente: ANSConf-WP/11, página 8.

#### 4. Acceso al mercado internacional

14. Se puede lograr acceso a un aeropuerto internacional compartiendo códigos o participando en una alianza mundial. Esto permite a las aerolíneas entrar en nuevos mercados sin operar realmente los vuelos ni adquirir turnos. Pero se ha alegado que los nuevos participantes y las aerolíneas que quedan fuera de las alianzas o no tienen socios estratégicos que compartan códigos quedan en desventaja.

15. Como la situación en cada aeropuerto congestionado tiende a ser única para ese caso, la conferencia de coordinación de horarios de la IATA ha utilizado diferentes criterios. Aparte de la "cláusula de anterioridad" hay una norma de "usar o perder", según la cual un transportista que no usa una determinada cantidad de veces los turnos que le han asignado, los pierde. Según un tercer criterio

el transportista puede cambiar turnos uno por uno. Otras posibilidades incluyen la compraventa de los turnos o la subasta, o una combinación de ambas.<sup>5</sup>

16. Si bien la asignación de turnos es un mecanismo para racionar un recurso escaso hay, desde ya, otras alternativas. Por ejemplo: construir nuevos aeropuertos, agrandar los existentes y mejorar la eficiencia del control de tráfico aéreo. Pero éstas son soluciones a largo plazo, que exigen tiempo y recursos considerables. Otra opción es un mayor uso de aeropuertos secundarios, como Stansted o Gatwick (en lugar de Heathrow, en Londres).

## **5. Unión Europea**

17. Mediante el uso de coordinadores de turnos para resolver los problemas de congestión en muchos de sus aeropuertos la UE sirve de ejemplo de una estructura reglamentaria que utiliza muchas características del sistema de conferencias de la IATA. Pero mientras que el sistema de la IATA es voluntario, las normas de la UE son imperativas en los aeropuertos calificados como coordinados.

18. El Reglamento 95/93 del Consejo relativo a las normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios fue aprobado el 18 de enero de 1993. Sus principales objetivos son: facilitar la competencia y fomentar el acceso al mercado comunitario; asignar franjas horarias en los aeropuertos saturados sobre la base de normas imparciales, transparentes y no discriminatorias; y, aunque sea de forma implícita, fomentar el uso eficiente de la capacidad aeroportuaria utilizando del mejor modo posible los turnos disponibles.

19. El Reglamento tomó como base el proceso de coordinación de los aeropuertos elaborado por la IATA para fomentar un mercado abierto y competitivo. Mientras que muchos elementos fundamentales del Reglamento siguen las directrices de la IATA, existen tres diferencias importantes: Primero, impone a los Estados miembros la obligación jurídica de desempeñar una función en la decisión sobre la necesidad de asignar turnos. Segundo, el Reglamento establece un conjunto de arreglos institucionales y un sistema de normas jurídicamente vinculantes para la asignación de turnos. Tercero, el Reglamento tiene más disposiciones para facilitar la competencia de los nuevos participantes que las directrices de la IATA.<sup>6</sup> El Reglamento también tenía por objeto promover la competencia en los principales aeropuertos centrales. Establece la forma en que los turnos se han de compartir entre los transportistas actuales y los nuevos participantes.

20. Entre los principales requisitos del Reglamento están los siguientes:

- i) En estos aeropuertos deben realizarse una auditoría semestral de la capacidad.
- ii) Derechos adquiridos: la aerolínea que utiliza un turno en una temporada tiene prioridad en la temporada siguiente.
- iii) Coordinador: le corresponde aplicar el Reglamento con respecto a la asignación de turnos, supervisará el uso de los turnos y el retiro del turno por falta de uso.
- iv) Comité de coordinación: creado con la función de examinar las reclamaciones sobre asignación de turnos y proponer soluciones al coordinador.

---

<sup>5</sup> Manual de la OACI, documento 9626, párrafos 4.3-6 y 4.3-7.

<sup>6</sup> Reglamento (CEE) N° 95/93 del Consejo, 18 de enero de 1993 (traducción no oficial).

- v) Fondo de reserva de turnos: formado por nuevos turnos, por los turnos a los que hayan renunciado las aerolíneas y los que se hayan perdido por la aplicación de la norma del "úselo o piérdalo".
- vi) Prioridad para los nuevos participantes: el 50 por ciento de los turnos del fondo de reserva se asignan a los nuevos participantes.
- vii) Definición de nuevo participante: una compañía aérea que solicite turno para un vuelo directo dentro de la UE en una ruta que sea un duopolio; una compañía aérea que tenga menos de cuatro turnos diarios para una ruta solicitada; una compañía aérea que posea menos del 3 por ciento del total de los turnos de un aeropuerto.
- viii) Reconocimiento de las normas de la IATA: esto se refiere principalmente a la recomposición de turnos que tienen prioridad sobre la asignación de nuevos turnos.

21. Los mismos Estados miembros designan a los "aeropuertos totalmente coordinados", que se caracterizan por estar saturados cuanto menos una parte del año (por eso el Reino Unido tiene 3 aeropuertos de este tipo, y Grecia 30).

22. El Reglamento trata sólo de la asignación de turnos en los aeropuertos y no de servicios de gestión de afluencia del tráfico aéreo (ATFM). Mientras que el primero es un mecanismo de planificación, el segundo es un mecanismo de control del funcionamiento. Generalmente la asignación de turnos en los aeropuertos se fija en la conferencia de coordinación de horarios de la IATA y los turnos de servicios de gestión de afluencia del tráfico aéreo se presentan el día de la operación, sirven para el trazado de ruta o la demora de vuelos y se remiten al control de tránsito aéreo (ATC).<sup>7</sup>

23. El Reglamento de la UE que se aplica en los Estados miembros no influyó en el sistema de conferencias para la coordinación de horarios de la IATA. Los Estados miembros también conservan la facultad de organizar la forma en que funcionan los aeropuertos.

## **6. Estados Unidos<sup>8</sup>**

24. Una de las reglamentaciones nacionales más antiguas sobre la asignación de turnos es la regla de aeropuerto de alta densidad de la Autoridad Federal de Aviación de los Estados Unidos. La norma se introdujo en 1986 para afrontar un problema transitorio de control de tráfico aéreo, y en 1999 sólo se aplicaba en cuatro aeropuertos. En los demás aeropuertos del país no existen mecanismos de asignación de turnos. Las aerolíneas sólo tienen que presentar sus horarios de vuelo.

---

<sup>7</sup> El organismo de control de tránsito aéreo (ATC) generalmente determina los posibles embotellamientos de control de tránsito aéreo y períodos de saturación en ruta antes de recibir las solicitudes de turnos de servicios de gestión de afluencia del tráfico aéreo basándose en los horarios previstos por las aerolíneas (y acordados en gran parte en la conferencia bianual de coordinación de horarios de la IATA. Esto tiene por objeto alertar a todos los interesados sobre los posibles problemas, y el organismo de control de tránsito aéreo puede tratar de aumentar la capacidad en determinados sectores clave en ruta. Pero la primera asignación de horarios de aeropuerto autorizados para la capacidad de control de tránsito aéreo disponible se da en el mismo día. Coopers & Lybrand, "The Application and Possible Modification of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports", informe final, 17 de octubre de 1995.

<sup>8</sup> Este punto se ha extraído del "Estudio sobre la asignación de turnos de salida y de llegada de vuelos en los aeropuertos internacionales", de la OACI, marzo de 2000.

25. La regla de alta densidad se aplica en dos aeropuertos internacionales, el aeropuerto O'Hare de Chicago y el J.F. Kennedy de Nueva York (ambos plenamente coordinados en el marco del sistema de programación de horarios de la IATA), y a dos aeropuertos nacionales, el de La Guardia, en Nueva York, y el Reagan Washington National (ambos ofrecen servicios a las Islas Bahamas y al Canadá). La norma ha evolucionado y se ha modificado, pero conserva algunos aspectos comunes con el sistema de la IATA y el europeo, como por ejemplo el hecho de que los transportistas aéreos puedan utilizar los turnos de temporada, que en temporadas anteriores se han utilizado para servicios internacionales. También permite que los transportistas aéreos intercambien turnos, uno por uno, y contempla los nuevos participantes. Pero, a diferencia del sistema de la IATA y el europeo, la asignación de turnos en los aeropuertos de alta densidad está directamente a cargo de las autoridades aeronáuticas.

26. Cuando en 1986 se introdujo en los aeropuertos de los Estados Unidos regidos por la regla de alta densidad la venta, compra y arrendamiento de turnos aeroportuarios para los servicios nacionales, fue necesario imponer un procedimiento separado para la asignación de turnos a los servicios internacionales y a los servicios nacionales clasificados como servicios aéreos esenciales, que no se pueden comprar, vender ni arrendar. Efectivamente, existen fondos separados de turnos para los servicios aéreos internacionales, esenciales y nacionales, y el fondo de servicios aéreos nacionales está subdividido en transportistas aéreos, vuelos regionales y otros. La regla de alta densidad también contiene una cláusula de reciprocidad semejante a la de la UE, que permite suspender su aplicación en el caso de un transportista aéreo o un explotador regional de un país que asigne turnos a los transportistas aéreos y regionales estadounidenses en condiciones más restrictivas que las de la norma de los Estados Unidos.

27. La regla de alta densidad es considerablemente más compleja que los sistemas de la IATA o de la UE, sobre todo porque crea límites separados para diferentes categorías de usuarios dentro de un límite general de una hora o media hora para los despegues o aterrizajes (descrito como operaciones con reglas de vuelo por instrumento (IFR) por hora) y porque permite la compra, venta o arrendamiento de turnos para algunos servicios aéreos exclusivamente nacionales.<sup>9</sup> Los límites por hora entre las 15.00 y las 19.00 horas en el aeropuerto J.F. Kennedy de Nueva York varían de 63 a 80 para transportistas aéreos, de 10 a 15 para vuelos regionales y de 0 a 2 para los demás. En el aeropuerto O'Hare de Chicago existen limitaciones para las medias horas y las horas desde las 6.45 hasta las 21.15 horas, y la cantidad y el tipo de operaciones (de transportistas aéreos, vuelos regionales y otros) varían para tener en cuenta los períodos de mayor afluencia de tráfico durante el día.

28. En 1995 el Departamento de Transportes de los Estados Unidos realizó un amplio y detallado estudio de la regla de alta densidad, analizando concretamente los resultados previstos, a partir de la situación en 1993, de cuatro alternativas: i) derogar la regla de alta densidad; ii) eliminarla gradualmente en cinco años; iii) mantener la norma, pero añadiendo algunos turnos; y iv) suspenderla durante ciertos períodos en que las operaciones del aeropuerto no estén congestionadas. En marzo de 2000 se elaboró una legislación que eliminaría gradualmente la regla de alta densidad, utilizándose dispensas durante el período de transición.

29. El 5 de abril de 2000 el 106º período de sesiones del Congreso promulgó la Ley 106-181 (Ley de reforma e inversiones en el sector de la aviación para el siglo XXI, Wendall H. Ford), que modificó el título 49 del Código de los Estados Unidos, para reorganizar los programas de autorización de la Administración Federal de Aviación. En los Estados Unidos es el Gobierno el que determina la naturaleza de los turnos y su posibilidad de venta. Una vez se han suprimido todos los turnos deja de

---

<sup>9</sup> El ejemplo más sencillo de los límites prescritos se encuentra en el aeropuerto de Newark, donde las operaciones IFR por hora no pueden exceder de 40 para transportistas aéreos, 10 para vuelos regionales y 10 para los demás.

existir la propiedad privada. A continuación se hace un breve resumen de los principales cambios en los aeropuertos O'Hare de Chicago, La Guardia de Nueva York, J.F. Kennedy de Nueva York y Reagan Washington National.<sup>10</sup>

*Aeropuerto O'Hare*

- i) A partir del 1° de julio de 2001 se suprimirán las normas sobre turnos para las operaciones realizadas antes de las 14.45 horas y después de las 20.14 horas, y a partir del 1° de julio de 2002 se suprimirán todos los turnos.
- ii) Se concedieron 30 dispensas a los nuevos participantes y a los transportistas que tenían pocos turnos.
- iii) Los cambios de aeronaves turbohélice a aeronaves regionales de reacción recibirán un turno adicional por cada dos que cambian.
- iv) Se facilitan turnos para operaciones adicionales de pequeñas aeronaves a pequeños aeropuertos centrales o no centrales.
- v) Los turnos internacionales son libres desde el 1° de mayo de 2000, siempre que exista reciprocidad nacional para los transportistas de pabellón extranjero. Los turnos de titulares estadounidenses utilizados para operaciones internacionales, o que la Administración Federal de Aviación haya retirado previamente para uso de operadores internacionales, se devolvieron o reemplazaron al 30 de abril de 2000.

*Aeropuertos de La Guardia y J.F. Kennedy, de Nueva York*

- i) Las normas sobre turnos se suprimirán antes del 1° de enero de 2007.
- ii) Los nuevos participantes y los transportistas que tenían pocos turnos recibirán dispensas para que lleguen a tener 20 turnos (cada transportista en cada aeropuerto).
- iii) Se facilitarán turnos para todas las operaciones adicionales de pequeñas aeronaves o para el cambio de aeronaves turbohélice a aeronaves regionales de reacción para los aeropuertos pequeños, centrales y no centrales.

*Aeropuerto Reagan Washington National*

- i) Se crearon 12 nuevos turnos fuera del perímetro. Al seleccionar las rutas donde se prestarán los servicios se tiene principalmente en cuenta los beneficios de la red nacional.
- ii) Se crearon 12 nuevos turnos dentro del perímetro, de los cuales 4 están reservados a aeropuertos centrales o no centrales pequeños.

---

<sup>10</sup> El texto completo se puede consultar en el subtítulo C - artículo 231: competencia.

*Fuentes:* "IATA Scheduling Procedures Guide", 22ª edición, agosto de 1997 y 24ª edición, 1998; "OECD Competition Policy and International Airport Services", DAFPE/CLP(98)3, 14 de mayo de 1998; "ICAO Manual on the Regulation of Air Transport", 1996, documento 9626; "Conferencia de la OACI sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea" (Montreal, 19 a 28 de junio de 2000), ANSConf-WP/11, 28 de marzo de 2000, cuestión 4; "Estudio sobre la asignación de turnos de salida y de llegada de vuelos en los aeropuertos internacionales", OACI, ANSConf.WP/11, Apéndice B; "The Application and Possible Modification of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports: informe final" de Coopers & Lybrand, 17 de octubre de 1995; "Slot Allocation - A Review of the European Situation", Aviation Economics, 27 de noviembre de 2000; "Study of Certain Aspects of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports", informe final, de Pricewaterhouse Coopers, European Commission, 20 de mayo de 2000; "Wendall H. Ford Aviation Investment and Reform Act for the 21<sup>st</sup> Century", Public Law 106-181, de 5 de abril de 2000, del Congreso de los Estados Unidos.

---