

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/21-NE/17
18/06/08

**VIGÉSIMO PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/21)**

(Bogotá, Colombia, 18 al 20 de junio de 2008)

**Cuestión 06 del
Orden del Día:**

Otros asuntos.

• **Declaración de Buenos Aires de la Asamblea Regional de ACI-LAC**

- 1) El 04 de Noviembre de 2007 durante la XVI reunión de la Asamblea Regional de ACI-LAC, se redactó y adoptó la Declaración de Buenos Aires, en la cual se destaca lo siguiente:
 - a) *La satisfacción por el público y notorio progreso cualitativo en la construcción de nuevas infraestructuras aeroportuarias, remodelación y mantenimiento de las existentes así como en la calidad de la prestación de los servicios aeroportuarios de la Región; aunado a eso, la necesidad de fortalecer las políticas aeroportuarias de los Estados para sostener ese crecimiento y profundizar la confiabilidad, seguridad y la calidad en los servicios aeroportuarios.*
 - b) *El servicio aeroportuario es una actividad regulada en exceso siendo necesario trabajar en conjunto con las autoridades competentes los mecanismos y alternativas apropiadas para superar esa barrera normativa y con ello facilitar la promoción de mayor inversión y optimización en la calidad del servicio aeroportuario.*
- 2) El retroceso para la industria aeroportuaria que significa la proliferación de concepciones como las expresadas en la reciente “Opinión no vinculante” de la Comisión Federal de Competencia de México respecto de la aplicación de los principios de la competencia y libre concurrencia (regulación) en la provisión de los servicios aeroportuarios en tanto concibe a los aeropuertos como “insumo esencial” del transporte aéreo siendo que estos son reconocidos mundialmente como verdaderos proveedores de servicios, importantes polos impulsores de desarrollo de las economías nacionales, de la competitividad internacional, el crecimiento y la generación de empleo.

- 3) Resulta indispensable integrar los aeropuertos a las ciudades o localidades en las cuales se asienta a través de una normativa que reglamente el uso de los terrenos y zonas aledañas a los aeropuertos mediante la confección de Planes Reguladores así como la modernización de la legislación urbanística local en el sentido de reconocer y privilegiar el valor de la seguridad aérea.
- 4) No es necesario asignar o utilizar los ingresos comerciales (o no aeronáuticos) para reducir los cargos aeroportuarios aeronáuticos que abonan las líneas aéreas a los aeropuertos. El criterio de “caja única” ha sido desalentado por la OACI desde el año 2000 y no refleja las naturaleza y jerarquía del servicio aeroportuario.
- 5) Se mencionó también que las presiones de las líneas aéreas para participar de manera vinculante en la fijación, reducción o modificación de los cargos aeroportuarios, es negativo para la industria y contraria al desarrollo de un ambiente que requiere seguridad jurídica, estabilidad tarifaria y facilitación de mecanismos de garantías para las inversiones en infraestructura aeroportuaria;

6) Declaraciones previas

- 7) 1.- Así también se cuenta con las declaraciones de las reuniones previas a la anterior mencionada. (Lima 2003, Trinidad & Tobago 2004, Guayaquil 2005) Siendo la inmediata anterior, la Declaración de Santo Domingo. Adoptada el 3 de octubre de 2006, por la XV Asamblea Regional de ACI-LAC. En la que se declaran algunos puntos importantes como por ejemplo:
- 8) Que los aeropuertos son entidades comerciales catalizadores de desarrollo, empleo y crecimiento de las economías locales y regionales a nivel mundial y verdaderas unidades de servicios y como tales son socios ideales seguros, confiables y permanentes para los Estados en la medida que constituyen conductos eficientes para llevar adelante y plasmar sus políticas de turismo, transporte, desarrollo, empleo, etc.
- 9) En ese sentido se insta a trabajar conjuntamente gobiernos y aeropuertos para profundizar las políticas y legislaciones adecuadas para la promoción e incremento del tráfico, la apertura y explotación de nuevas rutas aéreas y la incorporación de la mayor cantidad posible de operadores aéreos en los mercado aerocomerciales.
- 10) Los aeropuertos prestan los servicios en forma transparente y eficiente y fijan sus ingresos en cada país, región o ciudad de conformidad con las necesidades de cada aeropuerto o sistema aeroportuario y con las circunstancias locales de cada país, región o ciudad y en ningún caso hacerlo en función de la rentabilidad o estrategia comercial de uno u otro explotador aéreo.