

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/23-NE/21
06/08/09

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 27 de agosto de 2009)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.6 del
Orden del Día:**

**Informe del Seminario sobre “Transporte y Política Aérea” (Ciudad de
Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009)**

(Nota de Estudio presentada por la Secretaría)

Resumen del Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea

1. Del 9 al 12 de junio de 2009, se llevó a cabo el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea”, en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, cuyo objetivo fue que los especialistas debatan diferentes temas relacionados a la política y gestión del transporte aéreo, contribuyendo, de esta forma, a la integración regional, principal objetivo de la CLAC. En el evento participaron 60 representantes de 16 Estados miembros, 4 organismos internacionales y 10 Expositores de reconocida trayectoria de la región.

2. El Seminario / Taller tuvo una duración de 4 días y estuvo dividido en dos partes: la primera, de índole académico, abordó temas de política, transporte aéreo y medio ambiente; y, la segunda, de orden práctico, en que se desarrolló trabajos de análisis y debate por grupos, con el fin de preparar modelos de aplicación regional en materia de negociación bi / multilateral y el plan de desarrollo aeronáutico.

3. Se realizaron las siguientes presentaciones:

Política aérea

1. Organismos internacionales

2. Reglamentación nacional e internacional
3. Perspectivas de la gestión aeroportuaria
4. Participación de los aeropuertos en las negociaciones bi y multilaterales
5. Tipos de negociación
6. Desregulación
7. Acceso a los mercados
8. Regulación de la competencia
9. Política de transporte aéreo CLAC/OACI
10. Políticas de gestión y fomento
11. Latinoamérica en el contexto internacional

Transporte aéreo

1. Gestión de las autoridades / aeropuertos / líneas aéreas / usuarios
2. Aspectos económicos del transporte aéreo
 - Instrumentos de gestión
 - Estadísticas y proyecciones.
 - Plan de desarrollo aeronáutico.
 - Privatización de los servicios.
3. Oferta y demanda.
4. Gestión económica de las líneas aéreas (*Yield Management*)
5. Manejo de la carga.
6. Monopolios y oligopolios en el transporte aéreo
7. Gestión aeroportuaria
8. Facilitación y seguridad.
9. Costos, tasas, derechos e impuestos.
10. Rendimiento económico.

Medio ambiente

1. Gestión Internacional (OACI/CLAC)
2. Estudio de impacto ambiental para aeropuertos

5. Finalmente, se llevó a cabo un Taller, con la modalidad de deliberación grupal para responder a las siguientes interrogantes:

- a. ¿Cómo preparar una negociación?
- b. ¿Cómo elaborar un plan de desarrollo aeronáutico?
- c. ¿Cómo equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto?

6. Se identificaron varios aspectos relevantes de cada tema analizado, lo que a su vez permitió definir y perfeccionar las conclusiones generales, armonizadas por el Coordinador.

7. En cuanto a la primera interrogante “¿Cómo preparar una negociación?”, la metodología sugerida partió de una supuesta negociación que podía ser bilateral o multilateral entre países indeterminados o con algún organismo multilateral, tomando como base el Documento N° 9626 de la OACI “Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional”, concretamente las estipulaciones sobre iniciación y preparación de una consulta bilateral oficial y sobre consultas y negociaciones, contenidas en la Parte 2 “Reglamentación bilateral” de dicho Documento.

8. Respecto a la segunda ¿Cómo elaborar un plan de desarrollo aeronáutico?, se concluyó en que un plan de desarrollo busca guiar las acciones de una administración hacia la eficiencia, economía y seguridad de las operaciones aéreas, en un período de tiempo, sustentado en las necesidades del sistema aeronáutico nacional, las políticas internacionales y en la política gubernamental de un país.

9. Finalmente, se planteó la pregunta respecto a ¿Cómo equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto? En ese sentido, se desarrollaron consideraciones a tomar en cuenta por Estado, así como por las líneas aéreas y los aeropuertos.

Proyectos de Resoluciones

10. Como en oportunidades anteriores, luego de realizados los seminarios o eventos de esta naturaleza, se produjeron varias conclusiones que son importantes tenerlas en cuenta dentro del trabajo de la CLAC. Este Seminario / Taller ha producido importante información que puede servir a los Estados como guías o directrices para el trabajo que desarrollan cuando se prepararan para una negociación, para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico o para la gestión de equilibrio línea aérea / aeropuerto.

11. En ese orden de ideas, sobre la base de las conclusiones alcanzadas en cada uno de los temas trabajados, la Secretaría ha elaborado los siguientes proyectos de Resolución como documento de trabajo de esta reunión y, de considerarlo pertinente, someterlos a la consideración del Comité Ejecutivo:

- a) Criterios y directrices para preparar una negociación (**Adjunto 1**);
- b) Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico (**Adjunto 2**); y,
- c) Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto (**Adjunto 3**).

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

12. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la información presentada y revisar los proyectos de Resolución adjuntos, a efectos de someterlos a consideración del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación por la Asamblea de la CLAC, si así se estima conveniente.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A19-X

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA PREPARAR UNA NEGOCIACIÓN

CONSIDERANDO que el Artículo 5° del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;

CONSIDERANDO que la integración latinoamericana permitirá responder a los grandes retos que presenta una economía globalizada que se caracteriza por la competencia y la liberalización de los servicios;

CONSIDERANDO que los Estados miembros deben participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, con respeto de su soberanía e igualdad de oportunidades;

CONSIDERANDO que la Resolución A18-1 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, busca el objetivo de avanzar hacia la liberalización;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO el Documento N° 9626 de la OACI “Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional”, concretamente las estipulaciones sobre iniciación y preparación de una consulta bilateral oficial y sobre consultas y negociaciones, contenidas en la Parte 2 “Reglamentación bilateral” de dicho Documento.

CONSIDERANDO las conclusiones alcanzadas durante el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009);

CONSIDERANDO que la preparación de las negociaciones debe tomar en cuenta el plan macro o el plan de desarrollo aeronáutico, así como las políticas e intereses del país interesado;

CONSIDERANDO que dichas negociaciones podrán estar precedidas de una revisión y análisis del acuerdo anterior o existente si lo hubiera; principalmente en cuanto a su cumplimiento y condiciones de reciprocidad. Asimismo, de un estudio económico y de mercado, tanto el propio como el de la contraparte y, en algunos casos, el de terceros países;

CONSIDERANDO que la nueva realidad plasmada durante los últimos años a partir de la creciente tendencia a la privatización de los aeropuertos, principalmente a través de esquemas de concesión, muestra la conveniencia de escuchar también durante esta fase, la opinión de sus representantes.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices para preparar una negociación de transporte aéreo por parte de los Estados miembros de la CLAC:

FASE PRELIMINAR

1. La preparación de las negociaciones deberá tomar en cuenta lo siguiente:
 - a) El plan macro o el plan de desarrollo aeronáutico
 - b) Las políticas e intereses del país interesado.
 - c) Deberá estar precedida de una revisión y análisis del acuerdo anterior o existente si lo hubiera; principalmente en cuanto a su cumplimiento y condiciones de reciprocidad.
 - d) Deberá estar precedida, asimismo, de un estudio económico y de mercado; tanto del propio Estado como del de la contraparte y en algunos casos (como cuando se negocian quintas libertades) el de terceros países.

PREPARACIÓN DE UNA NEGOCIACIÓN

2. La preparación propiamente dicha deberá incluir:
 - a) Integración de un quipo de trabajo multidisciplinario que se ocupe de las labores preliminares y preparativas, pudiendo algunos de sus integrantes formar parte posteriormente, del equipo negociador que se designe.
 - b) Definición del propósito de la reunión, dependiendo de si se trata de la concertación de un nuevo acuerdo, o de interpretar, enmendar o prorrogar uno preexistente, o de la solución de una controversia.
 - c) Análisis a cerca de con quién se hace la negociación (un Estado, un Grupo de Estados, un organismo multilateral, etc.) identificando en lo posible su posición o condición negociadora (restrictivo, proteccionista, liberal, etc.) y análisis de los antecedentes de la relación aerocomercial con ese Estado o Estados, si los hubiera y con otros Estados, de ser posible.
 - d) Información y consulta a otras autoridades nacionales involucradas (Relaciones exteriores, transporte, aduaneras, turismo, etc.).
 - e) Análisis de oportunidad, es decir de la situación coyuntural existente al momento de negociarse y pactarse el acuerdo (estado de las relaciones entre las partes, existencia de algún tipo de conflicto, situación política actual de ambos Estados, cambios recientes de gobierno o en las autoridades de aviación civil, en alguno de ellos, etc.).
 - f) Elaboración de una agenda tentativa, sujeta a concertación con la contraparte.
 - g) Comunicación a la contraparte manifestando el interés en la negociación, consultando su opinión al respecto, acompañando algunos avances de lo pretendido y de la agenda tentativa propuesta. Esta fase podría requerir normalmente el cruce de más de una comunicación y consultas telefónicas o escritas.

- h) Realización de reunión(es) preparatoria(s) de la autoridad de aviación civil y/o transporte aéreo, con representantes de las otras autoridades, aerolíneas locales o asociaciones de ellas, asociaciones de usuarios y de agentes de viajes, explotadores de aeropuertos involucrados, etc. Estas reuniones pueden ser conjuntas o por sectores.
 - i) Definición de una posición o criterios de negociación, previa conciliación de los intereses de los usuarios, las aerolíneas, los aeropuertos, la autoridad de aviación y otras autoridades, con la política aerocomercial y la política general del Estado y preparación de una propuesta de negociación a partir de dichos criterios, considerando posibles alternativas, bajo escenarios diversos.
 - j) Análisis y proposición del tipo de acuerdo requerido y redacción de un texto proyectado para un eventual acuerdo. Se considera conveniente tomar como referencia el Modelo de Acuerdo sobre Servicios Aéreos –MASA, propuesto por la OACI en el Doc. 9587 u otro modelo que resulte satisfactorio, con el cual estén familiarizados ambas Partes.
 - k) Análisis de las formalidades requeridas, en ambos Estados, para la negociación y por el eventual acuerdo y proposición de la época o fecha prevista y condiciones para su entrada en vigor, intentando que sea lo más pronto posible, dentro de lo que permitan las necesidades y la conveniencia de cada una de las Partes.
 - l) Elaboración de la agenda definitiva incluyendo sus sesiones de instalación, de discusión o negociación, redacción del acta final y/o memorando de entendimiento, documento o acuerdo, según corresponda; aprobación del mismo y clausura, etc. estableciendo fechas y horas precisas. Esta agenda será el fruto de la concertación de la agenda tentativa con la contraparte.
 - m) Elección del idioma o idiomas de trabajo para la redacción de textos oficiales.
 - n) Definición del tipo de reunión (Plenaria, reservada a jefes de delegación, de expertos, etc.) Este aspecto, al igual que los dos anteriores, deben ser concertados con la contraparte.
 - o) Definición de aspectos logísticos y demás arreglos administrativos.
 - p) Designación del Equipo negociador, identificando al jefe de delegación y especificando los roles de los otros integrantes, en consideración su especialidad y habilidad para negociar.
 - q) Elaboración y seguimiento de listas de chequeo que garantice el cumplimiento de todo lo anterior.
 - r) Una vez conocido el Grupo o delegación de la contraparte, análisis de su perfil negociador y de su jerarquía para determinar si cuenta con plenos poderes (cuando se requiera) o con la autonomía suficiente para negociar y asumir compromisos a nombre de su Gobierno o de la autoridad que representa.
- II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A19-X

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA ELABORAR UN PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

CONSIDERANDO que el Artículo 5° del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;

CONSIDERANDO que la integración latinoamericana permitirá responder a los grandes retos que presenta una economía globalizada que se caracteriza por la competencia y la liberalización de los servicios;

CONSIDERANDO que los Estados miembros deben participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, con respeto de su soberanía e igualdad de oportunidades;

CONSIDERANDO que la Resolución A18-1 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, busca el objetivo de avanzar hacia la liberalización;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO las conclusiones alcanzadas durante el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009);

CONSIDERANDO que un Plan de Desarrollo Aeronáutico busca guiar las acciones de una administración hacia la eficiencia, economía y seguridad de las operaciones aéreas, en un período de tiempo, sustentado en las necesidades del sistema aeronáutico nacional, las políticas internacionales y en la política gubernamental de un país.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices para la elaboración de un Plan de Desarrollo Aeronáutico:

MARCO LEGAL

1. El marco legal o normativo deberá darse de la siguiente manera:

- a) En el ámbito interno: Por la Constitución, la ley orgánica, ley general de aviación o legislación aeronáutica básica, la normativa técnica o reglamentos aeronáuticos y los procedimientos.
- b) En el ámbito internacional: Por los convenios internacionales sobre aviación civil y transporte aéreo y sus anexos técnicos, vigentes para el país.

2. El marco legal deberá ser objeto de un cuidadoso análisis para establecer si se adecua a las expectativas del plan de desarrollo, para asegurar que dicho plan se someta al cumplimiento de la ley y demás normas aplicables; e incluso para modificar, en lo posible, aquellas de sus disposiciones que puedan constituirse en un obstáculo innecesario al desarrollo de la aviación.

DIAGNÓSTICO Y ESTUDIO DE LA FACTIBILIDAD

3. El diagnóstico que debería preceder la formulación y elaboración del plan, deberá considerar al menos lo siguiente:

- a) Evaluación de la situación actual, a partir de la consulta de datos estadísticos y cualquier otra información que la refleje.
- b) Evaluación de las condiciones de competitividad de la industria aérea.
- c) Evaluación de la flota aérea disponible, de la infraestructura aeronáutica existente y de las tecnologías aplicadas en materia de aeronaves, seguridad operacional y servicios a la navegación aérea.
- d) Evaluación de las necesidades de personal aeronáutico (de tierra y de vuelo) especializado, en términos de cantidad y calidad.
- e) Determinación del alcance del plan, es decir de los aspectos a los cuales se haría extensivo, tales como el desarrollo y fomento de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, la construcción y/o adquisición de aeronaves o sus partes, el transporte aéreo y otros servicios aéreos comerciales y actividades áreas conexas, las instalaciones y servicios para la navegación aérea, la seguridad operacional, la facilitación y la seguridad de la aviación.
- f) Determinación de necesidades en relación con cada uno de los aspectos precedentemente mencionados.
- g) Determinación de otros aspectos que deberían desarrollarse paralelamente, tales como infraestructura vial, combustibles de aviación, infraestructura hotelera y de servicios turísticos, infraestructura para el manejo de carga, seguridad pública, servicios de migración, servicios aduaneros, y relaciones internacionales, principalmente en el ámbito aeronáutico.
- h) Análisis de la política y del plan general de desarrollo y de las políticas y planes de transporte del país.
- i) Análisis del impacto ambiental que generarían no solo las obras de infraestructura requerida, sino también el nuevo desarrollo de una aviación seguramente más activa e intensa.
- j) Análisis del impacto económico y determinación de las inversiones requeridas.

4. Los resultados de cada una de las evaluaciones anteriores permitirán medir la factibilidad del plan de desarrollo y se verán de algún modo reflejados en él.

FORMULACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

5. La formulación comprende principalmente el nombre del plan, sus bases y el compromiso que asume la autoridad que lo formula. El plan que sea formulado deberá tener las siguientes características:

- a) Consistencia con el plan general de desarrollo del Estado y del sector transporte.
- b) Proyectado a largo plazo (Alineando el corto y mediano plazo).
- c) Ser integral (Multisectorial y vinculante: aeronáutica, transporte, comercio, turismo, etc.).
- d) Ser estratégico (Considerando múltiples variables y directrices).
- e) Sustentarse en una base legal sólida (nacional e internacional).
- f) Realizable y medible en su ejecución.
- g) Atractivo a la inversión privada.

ELABORACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

6. La elaboración comprende esencialmente la definición de los diversos programas y proyectos que integran el plan, de las tareas o actividades esenciales de cada programa y el plan de inversiones.

7. Dependiendo de los alcances esperados del plan de desarrollo aeronáutico, éste comprendería los siguientes programas:

- a) **Programa de Infraestructura Aeroportuaria.** Encaminado a lograr el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, tendiente a asegurar la disponibilidad de terminales aéreos, pistas y demás instalaciones necesarias para la operación aérea en cantidad suficiente y con la capacidad necesaria para soportar, no sólo el volumen actual, sino el crecimiento sostenido de las operaciones, en condiciones certificables de seguridad (seguridad operacional y seguridad de la aviación) y eficiencia, bajo criterios de facilitación, todo de conformidad con los estándares internacionales de la aviación civil. Este programa deberá incluir proyectos como:
 - Construcción de nuevos aeropuertos
 - Mantenimiento, ampliación o mejora de aeropuertos existentes
 - Regulación tarifaria
 - Intercambio de información aeroportuaria
 - Sostenibilidad ambiental de los aeropuertos
 - Certificación de aeropuertos
- b) **Programa de navegación aérea.** Orientado al desarrollo de instalaciones y servicios para la navegación aérea, a través de la adecuación y dotación de instalaciones y ayudas para la navegación, e implementación de servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica, con avanzada tecnología, bajo conceptos de CNS-ATM (comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo) e implementación de rutas RNAV y procedimientos RVSM, entre otros, para facilitar el tránsito de aeronaves de

manera segura, ordenada, eficiente y económica en la superficie y en los espacios aéreos de responsabilidad del Estado. Para la ejecución este programa se deberán desarrollar proyectos como:

- Modernización de instalaciones y servicios
 - Incorporación y aplicación de nuevas tecnologías
 - Desarrollo de nuevos procedimientos de aeronavegación
- c) **Programa de personal para la aviación civil.** Este programa deberá orientarse al desarrollo de centros de instrucción aeronáutica y mejoramiento de sus programas de capacitación, para asegurar la disponibilidad de personal aeronáutico de vuelo y de tierra y otro personal para la aviación, altamente capacitado y actualizado, en lo relativo a idoneidad técnica, conocimientos, pericia y competencia lingüística, según los requerimientos internacionales. Este programa deberá comprender proyectos de:
- Certificación de centros de instrucción aeronáutica
 - Actualización y mejoramiento de programas de instrucción
 - Evaluación y licenciamiento del personal aeronáutico
- d) **Programa de seguridad operacional.** Encaminado a elevar los estándares de seguridad en el mantenimiento y operación de aeronaves, mediante el fortalecimiento de las actividades de inspección y vigilancia, el desarrollo de esquemas para la prevención de accidentes y la implementación generalizada de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional - SMS. Este programa deberá incluir proyectos de:
- Certificación de aeronaves y partes
 - Actualización de manuales técnicos
 - Inspección y vigilancia a la seguridad operacional
 - Prevención de accidentes
 - Implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional
- e) **Programa de transporte aéreo.** Dirigido a fomentar el transporte aéreo interno e internacional, propiciando la creación de nuevas aerolíneas y rutas aéreas, fomentando la promoción turística, eliminando barreras de acceso al mercado, estimulando la sana competencia, facilitando la adquisición e incorporación de nuevas aeronaves y estableciendo esquemas de apertura más o menos gradual según los intereses del Estado. Este programa deberá incluir como proyectos:
- Promoción de nuevas aerolíneas
 - Promoción de nuevas rutas aéreas
 - Fortalecimiento de aerolíneas existentes
 - Protección de los derechos de los usuarios de los servicios aéreos
 - Fomento a la ampliación y renovación de la flota aérea
 - Registro tarifario
- f) **Programa de relaciones aerocomerciales.** Orientado a la ampliación y fortalecimiento de las relaciones aerocomerciales internacionales (bilaterales y multilaterales) mediante la revisión

de las relaciones existentes para hacerlas más fluidas y flexibles y mediante la consolidación de nuevas relaciones. El desarrollo de este programa deberá comprender:

- Revisión y actualización de acuerdos existentes sobre servicios aéreos
- Negociación de nuevos acuerdos
- Intercambio de información aérea

g) **Programa de adecuación de la normativa aeronáutica.** Este programa estaría encausado a la revisión y/o modificación de las leyes y reglamentos internos existentes en materia aeronáutica y de transporte aéreo, en consonancia con los estándares internacionales y con las necesidades del plan de desarrollo y sus diversos programas, para hacer dicha normativa más flexible, actualizada y compatible con las expectativas de desarrollo aeronáutico. La adecuación de la normativa aeronáutica deberá incluir:

- Revisión y enmienda de la legislación aeronáutica básica
- Revisión y enmienda de la reglamentación técnica aeronáutica
- Revisión de convenios internacionales vigentes para el país

8. Al definirse para cada programa proyectos específicos, se establecerían procesos y tareas o actividades determinadas para cada uno de ellos, con tiempos definidos en el corto mediano y largo plazo, a cargo de áreas o grupos o de trabajo especializados, con asignación clara de responsabilidades y recursos.

9. El plan, al igual que sus programas y proyectos, deberían prever fases identificables y medibles para su implementación, desarrollo y seguimiento. Dado que la formulación e implementación del plan y sus diversos programas compromete la gestión, no sólo de las autoridades de aviación civil, sino también de otras autoridades, es necesario que con el aval del Gobierno del respectivo país, se coordine al más alto nivel con las autoridades (Ministerios, Secretarías, Direcciones Generales, etc.) competentes en asuntos de: relaciones exteriores, comercio, industria, transporte, comunicaciones, energía, combustibles, seguridad, defensa, turismo, aduanas, migración y sanidad, entre otras.

10. Las anteriores coordinaciones con otras autoridades deberían propiciar, no sólo la implementación del Plan de Desarrollo Aeronáutico, sino también incluir en los planes de desarrollo propios de cada sector, programas y proyectos tendientes, entre otros, al desarrollo de la infraestructura vial para mejorar la conectividad de los aeropuertos con los centros urbanos a los cuales sirven; establecimiento de una política en materia de hidrocarburos que permita precisos accesibles y competitivos del combustible de aviación; desarrollo de infraestructura hotelera y de servicios turísticos para mejorar su capacidad y calidad; garantizar mayores condiciones de seguridad para los visitantes y residentes y facilitar la gestión aduanera en la importación de mercancías y equipajes y sobre todo, en la adquisición e importación de aeronaves y repuestos, contemplando posibles beneficios o exenciones para estos últimos.

11. Antes de su ejecución, el programa deberá haberse presentado ante los estamentos o autoridades sectoriales y/o de planeación y desarrollo competentes del Estado y aprobado por las mismas.

PLAN DE INVERSIONES

12. El plan de inversiones deberá partir de la disponibilidad y asignación racional de recursos financieros específicos para cada programa y proyecto integrante del plan de desarrollo, garantizando su inversión y ejecución en un período de tiempo determinado.

SEGUIMIENTO

13. El plan de desarrollo aeronáutico elaborado, debidamente aprobado y financiado se ejecutará y será objeto de seguimiento periódico y de evaluación sobre sus resultados.

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A19-X

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA EQUILIBRAR LA GESTIÓN LÍNEA AÉREA / AEROPUERTO

CONSIDERANDO que el Artículo 5° del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;

CONSIDERANDO que según el Artículo 28° del Convenio de Chicago corresponde a los Estados proveer dentro de su territorio, aeropuertos y facilidades de navegación para brindar servicios públicos a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión aeroportuaria en la región Latinoamericana han reportado importantes beneficios a los Estados, entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo. De igual manera han incidido, de diferente forma, en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Artículo 15° del Convenio de Chicago, todo aeropuerto de un Estado abierto al uso público debe estar en condiciones uniformes a las aeronaves de todos los Estados, en lo que se refiere a los derechos que se impongan por el uso de los aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea;

CONSIDERANDO que la industria aérea juega un importante papel en la actividad económica mundial;

CONSIDERANDO la necesidad de que las autoridades aeronáuticas, las líneas aéreas y los administradores de terminales aeroportuarios actúen como socios cooperadores para buscar las soluciones a los problemas del sector;

CONSIDERANDO la Resolución A17-03 de la CLAC “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”;

CONSIDERANDO la Resolución A18-03 de la CLAC “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”;

CONSIDERANDO el Documento N° 9626 de la OACI “Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional”;

CONSIDERANDO las conclusiones alcanzadas durante el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009);

CONSIDERANDO que la iniciativa de operar o no hacia un determinado aeropuerto corresponde a la línea aérea, quien lo hará finalmente bajo los términos de una autorización gubernamental, por tanto no tiene opciones para seleccionar el aeropuerto que ha de servirle en la operación de una determinada ruta o destino.

CONSIDERANDO que por las mismas razones, el operador aeroportuario tampoco tiene opciones para escoger las aerolíneas a las cuales ofrece sus servicios, y que esta circunstancia, podría plantear

desequilibrios en la relación aerolínea/aeropuerto e incluso propiciar posiciones dominantes en un o u otro sentido;

CONSIDERANDO que los nuevos esquemas de concesión de los servicios aeroportuarios plantean una relación de derecho privado entre la aerolínea y el aeropuerto, con carácter esencialmente contractual, por medio del cual, la aerolínea utilizaría para la explotación económica de sus servicios de transporte aéreo, las instalaciones y servicios aeroportuarios ofrecidos y explotados económicamente por el operador aeroportuario;

CONSIDERANDO que cuando la gestión de ambas partes gira alrededor de la explotación económica de un negocio privado, surgen intereses diferentes, pues, mientras las líneas aéreas persiguen ampliar sus oportunidades de negocio, los aeropuertos persiguen una mayor participación de líneas aéreas en su mercado;

CONSIDERANDO que la diversidad de intereses y objetivos, podría abrir paso a una situación de desequilibrio en la gestión de ambas partes, lo que terminaría por afectar a su cliente común, el pasajero y/o expedidor/destinatario de carga.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices para balancear la relación y equilibrar la gestión entre líneas aéreas y aeropuertos:
1. **Mutuas dependencias:** Las líneas aéreas y los aeropuertos deberán reconocer su realidad de dependencia e intereses comunes como punto de partida en la búsqueda de soluciones “ganar-ganar” y, a partir de allí, desarrollar una interrelación fructífera entre los representantes de ambas partes, fomentando el entendimiento mutuo.
 2. **Participación:** La participación de ambas partes en la solución de problemas comunes es enriquecedora, siempre que prevalezca la decisión final de cada parte en aquellos puntos que conciernen a la definición de sus propias operaciones. En este sentido, las líneas aéreas deberían tener una mayor participación e los comités aeroportuarios en tanto que los aeropuertos deberían participar en la negociación de convenios bilaterales y multilaterales de servicios aéreos.
 3. **Cambio de percepción:** Tanto líneas aéreas como aeropuertos, deberían realizar un análisis compartido del futuro de la industria aeronáutica, revisar problemas operacionales conjuntos y proponer estrategias para la asignación de *slots* (en los aeropuertos de alto movimiento). Asimismo, las líneas aéreas deberán abrirse a la posibilidad de mayor competencia, en tanto que los aeropuertos deberían asumir compromisos vinculantes de inversión.
 4. **Intercambio de información:** Un fluido y transparente intercambio de información entre líneas aéreas y aeropuertos les permitiría detectar oportunamente problemas o puntos de conflicto, e incluso riesgos para la seguridad de la aviación y la seguridad operacional y así avanzar en la búsqueda conjunta de soluciones rápidas y efectivas.
 5. **Eficiencia en la utilización de la infraestructura:** Tanto las líneas aéreas como los aeropuertos, deberán propender a ser más eficientes en la utilización de la infraestructura.

6. **El usuario como objetivo esencial:** Independientemente de sus objetivos e intereses particulares, ambas partes deberían tener siempre presente al usuario (pasajero y/o expedidor/destinatario de carga) como objetivo esencial de su gestión.
7. **Estipulaciones contractuales claras:** Un elemento que permitirá equilibrar la relación entre líneas aéreas y aeropuertos y su gestión es la estructuración de contratos claros y detallados que especifiquen puntualmente todas y cada una de las obligaciones y derechos tanto de la línea aérea como del explotador del aeropuerto, principalmente durante las operaciones.
8. **Intervención de la autoridad:** Dado el carácter eminentemente privado de la relación entre líneas aéreas y aeropuertos, no resultaría practicable ni conveniente una intervención directa del Estado o de la autoridad aeronáutica en esa relación. Sin embargo, atendiendo que tanto a aquéllas como a éstos se les ha encomendado la prestación de un servicio público, existen aspectos en los cuales el Estado si debe intervenir sin perturbar el carácter privado de la relación.

En tal sentido corresponderá al Estado, a través de la autoridad competente:

- a) Establecer parámetros generales para coordinar las actividades de los aeropuertos y las líneas aéreas y de éstos, con los servicios de navegación aérea.
 - b) Establecer para ambas partes lineamientos claros y precisos para la gestión del servicio que ofrecen al público.
 - c) Expedir normas y regulaciones con el objetivo final de proteger los intereses de los usuarios.
 - d) Estructurar los contratos en virtud de los cuales se propone entregar la administración, mantenimiento operación y prestación de servicios de aeropuertos a particulares, de tal modo que éstos tengan plena claridad respecto de las obligaciones y atributos que reciben y sobre todo, destacando que dichos contratos no los eximen del cumplimiento de las leyes y reglamentos aeronáuticos.
 - e) Vigilar la gestión de ambas partes, principalmente en lo relativo al cumplimiento de normas sobre seguridad operacional, seguridad de la aviación, facilitación, asuntos ambientales, mantenimiento de las instalaciones y servicio al usuario.
 - f) Actuar como mediador en la solución de conflictos, cuando sus leyes se lo permitan.
9. Una gestión equilibrada de las líneas aéreas y aeropuertos permitirá mayor eficiencia, seguridad y economía en la prestación de ambos servicios, en beneficio del usuario final.
- II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.