

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/25-NE/04
20/07/10

**VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24)**

(Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

Cuestión 2 del

Orden del Día: Gestión aeroportuaria y medio ambiente

Cuestión 2.3 del

Orden del Día: Manual regulatorio de aeropuertos

(Nota de Estudio presentada por la Asociación Latino Americana de
Derecho Aeronáutico y Espacial – ALADA)

1. A modo de consecuencia de los resultados alcanzados por ALADA a través del trabajo de la Comisión conjunta ALADA-ACI/LAC y que esta Asociación presentó a consideración del GEPEJTA 25, esta entidad ha analizado los documentos ya existentes en materia de los Criterios y Directrices para equilibrar la relación Líneas aéreas/Aeropuertos, así como la posibilidad de elaborar un Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia aeroportuaria, que son objeto de estudio del Grupo Ad-Hoc designado al efecto y al que esta entidad se incorporó.

2. ALADA viene trabajando activamente y desde hace más de una década el tema aeroportuario en sus distintas facetas (jurídicas, políticas y económicas), a punto tal que, sin perjuicio de los resultados que se indican en el párrafo anterior, en sus Jornadas anuales siempre se incluyen uno o dos temas vinculados con la problemática aeroportuaria la cual, en nuestra región, posee caracteres muy especiales por dos razones básicas:

- a) La diversidad de situaciones, como consecuencia de las diferentes extensiones territoriales y criterios aeropolíticos de cada Estado latino americano y
- b) El desarrollo de las privatizaciones de la gestión aeroportuaria en la región, que en los últimos años no ha tenido parangón en el mundo.

3. Estima ALADA que para obtener, por parte del Grupo Ad-Hoc, un buen resultado en su importante labor, la misma debería cumplirse partiendo de estas dos premisas esenciales. Las mismas suponen reconocer la primera diversidad y por ende, la posibilidad – como en la práctica existe – de que en dos Estados, por ejemplo, se den situaciones y marcos jurídicos distintos. Y en cuanto a la segunda

diferencia, reconocer la realidad de que ese proceso privatizador ha originado innumerables nuevos problemas técnicos, económicos, políticos y jurídicos, cuya evolución está en plenitud y los resultados generales que esta última pueda lograr, en definitiva, también estarán sujetos a la primera divergencia ya citada.

4. Con lo dicho debe reconocerse que, en América Latina, como en todas las regiones del mundo, el Estado adquiere en esta materia una importancia singular, aunque no debe ser exagerada ni sobredimensionada. De todas maneras, siempre se halla en un nivel regulador, porque es uno de los protagonistas del sector aerocomercial, juntamente con los aeropuertos, las compañías aéreas y el sector turístico: diseña y establece las políticas en sus grandes trazos. Y muchas veces su gestión eminente debe penetrar en la búsqueda de los equilibrios que corresponden a cada situación en particular.

5. Ahora bien: para que esa importante función a cargo de los Estados tenga eficacia, no debería soslayar la diversidad de cada situación y debería buscar siempre, en opinión de ALADA, el mejor punto de equilibrio entre los distintos intereses. Precisamente en nuestras últimas XXXIV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, celebradas en Sassari, Cerdeña, Italia, se pudo lograr una magnífica conclusión del trabajo conjunto de un alto representante estatal y otro alto funcionario de una empresa privada con participación estatal minoritaria. De dicho trabajo se aprobaron unas Conclusiones que, si bien poseen un contenido académico y doctrinario, y por ende no obligan a nadie, tienen por otra parte el valor de haber sido amalgamadas por dos especialistas que cotidianamente resuelven los problemas prácticos que en sus ámbitos respectivos se les plantean. Me refiero al Presidente de la Agencia Nacional de Aviación Civil de la República de Cabo Verde, Dr. Carlos Brazao Monteiro y al Director de Asuntos Legales de Aeropuertos Argentina 2000 S.A., Dr. Gustavo Lupetti. El texto de las citadas Conclusiones es el siguiente:

“Tema 5.- Aeropuertos. Regulación o desregulación de la actividad.

- a) En la prestación del servicio aeroportuario, la regulación es una necesidad impuesta por la complejidad de las interrelaciones que se presentan y por el principio de seguridad jurídica y es condición necesaria de su eficiencia, aunque debe ser suficientemente flexible para el desarrollo de la actividad misma y para acompañar las nuevas tendencias de la misma.
- b) En consecuencia, deben establecerse adecuados regímenes legales sobre la base de transparencia, eficiencia y eficacia en materia de costos y de sanciones.
- c) Con relación a los aspectos económicos de la actividad, el grado de regulación dependerá, en cada caso, de las características y condiciones de los contratos de concesión, aunque es aconsejable la promoción del diálogo entre los agentes involucrados antes que una acción intervencionista estatal.”

6. ALADA ha querido transcribir este texto, de indudable razonabilidad, con ánimo de destacar ante el Grupo *ad hoc* lo señalado antes, en el sentido de que las bases jurídicas a ser tenidas en cuenta para el marco regulatorio aeroportuario, que siempre es a cargo de los Estados, debe sostenerse en el diálogo y los principios de transparencia, eficiencia y eficacia ya no solo de costos y sanciones, sino de toda la compleja textura legislativa que enmarque al sector.

7. De la lectura de la Resolución A18-03 y del Proyecto de Resolución A19-X pueden advertirse numerosas referencias a requisitos y elementos jurídicos que normalmente se hallan incorporados a los respectivos contratos de concesión, o que forman parte de las normas generales que los Estados tienen en cuenta para concesionar los servicios aeroportuarios. En este orden de ideas, ALADA no puede sino permitirse sugerir a los Miembros del Grupo *ad hoc* que deberían extraerse de dichos textos todas aquellas referencias que puedan ser sobreabundantes con la realidad existencial y por ende, que se continúen los estudios del mismo para, en todo caso, elaborar ciertas bases jurídicas que puedan resultar de utilidad para todos los Estados integrantes de la CLAC. Con esta intención superior es que ALADA presentó la anterior Nota de Estudio, de la que ésta, como se dice al comienzo, es consecuencia, con los tres trabajos allí

agregados, los cuales podrían ser algunas bases que los Estados integrantes de la CLAC quisieran establecer en el próximo futuro.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

8. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la presente nota y analizarla, adoptando las medidas que estime pertinente.