

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/12  
23/07/10

**VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/25)**

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

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Transporte y política aérea**

**Cuestión 1.7 del  
Orden del Día:**

**Proyectos de decisión**

- “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”

(Nota de estudio presentada por ACI-LAC)

1. A este respecto, ¿Es igual el mercado aerocomercial de Brasil que el de Uruguay?<sup>1</sup> ¿Es equiparable la extensión territorial de países como Argentina y Honduras? ¿Puede afirmarse que el mercado actúa conforme idénticas premisas y parámetros en Chile que en Venezuela? ¿Acaso no debe tomarse en consideración el impacto que -en cualquier análisis- representa el hecho de que un determinado país cuente con una aerolínea de bandera (y le otorgue un cierto grado de protección) y que otro prescinda de ella?

2. En la práctica, estas diferencias se traducen –cuanto menos- en una patente diversidad de regímenes políticos y de regulaciones de todo tipo (económicas incluidas) cuyo objeto lo constituyen los prestadores de ambos servicios aquí analizados (el transportista aéreo y el prestador de servicios aeroportuarios). En tal sentido, no puede obviarse el hecho de que, sin dudas, más de uno de los posibles “desequilibrios” que se adviertan obedecen a esta profunda diversidad existente entre los Estados y no necesariamente a una desigualdad intrínseca a la relación líneas aéreas-aeropuertos. Si los Estados reconocen tantas asimetrías entre sí (algunas de ellas inevitables, como ser la que nace de desiguales extensiones territoriales), obligatoriamente las relaciones que a partir de ellos se construyan reflejarán ese desequilibrio. Pero ello no implica que la relación sea por naturaleza desequilibrada.

Con estas observaciones de referencia, y pasando directamente al análisis del Proyecto de Decisión en cuanto tal, no puede menos que advertirse que el mismo parece asumir como natural un

---

<sup>1</sup> En todos los casos los países mencionados lo son a título meramente ejemplificativo, sin incluir juicio de valor sobre los mismos o las relaciones que mantienen con los aerolíneas y/o aeropuertos.

desequilibrio en la relación entre las líneas aéreas y los aeropuertos en la cual se da por sentada que las primeras constituyen la parte perjudicada..

3. De nuestro análisis, los siguientes conceptos claramente se destacan:

- La insistencia en el efecto de los **costos de los servicios aeroportuarios** a partir de los procesos de concesión de los mismos, y la magnificación de tales supuestos efectos;
- Una particular interpretación del Artículo 15° de... (**uniformidad** en los derechos por el uso de los aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea);
- **Reiteradas observaciones sobre la carencia de opciones de las líneas aéreas** con respecto a los aeropuertos disponibles para la operación de una determinada ruta o destino;
- El argumento de 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**;
- Mecanismos de **consulta a los usuarios** e implantación de **sistemas de gestión de rendimiento**, con el supuesto de minimizar un eventual riesgo de que los aeropuertos abusen de una supuesta posición dominante, y con la finalidad de asegurar no discriminación y transparencia en los procesos de concesión aeroportuaria, y garantizar que las futuras inversiones en infraestructura respondan a las “necesidades reales de la demanda”.

4. No se escapa a nuestro análisis de que estos principios y declaraciones, son el reflejo de recomendaciones en materia económica y de cargos aeroportuarios contenidos en diversos documentos técnicos elaborados por la OACI. Pero tampoco escapa al presente examen, que estos principios no son aplicados por todos los Estados y que carecen de un consenso generalizado por parte de la comunidad aeroportuaria internacional.

5. Ello así por cuanto uno de los pilares fundacionales e irrenunciables del propio Convenio de Chicago lo constituye el principio de Soberanía de los Estados, y en consecuencia los aspectos económicos de los aeropuertos (por encontrarse inmersos en diferentes Estados con diferentes realidades) no pueden basarse en el principio de la uniformidad en la forma y alcance que se le pretende otorgar. Dicho principio es aplicable para otros supuestos bien distintos del aquí analizado (por caso, la aplicación de los principios referentes a la seguridad operacional).

6. ACI-LAC se ha manifestado en reiteradas oportunidades con relación a los diversos aspectos que hacen a las relaciones entre las líneas aéreas y los aeropuertos, especialmente a través de sus Declaraciones de las Asambleas Anuales (ver [www.aci-lac.aero](http://www.aci-lac.aero)). De la lectura de las mismas se concluye que, de existir un hipotético desequilibrio en la relación entre ambos actores (ya sea en los aspectos regulatorios, económicos o legales) el mismo muestra que el perjuicio recae sobre los propios aeropuertos.

7. Ciertamente, en el campo de la aviación civil el transportista y el transporte aéreo no pueden ser reputados como los únicos sujetos y actividades monopolizadoras de la tutela propia del interés público. Hoy en día, resulta innegable que el servicio aeroportuario y el operador aeroportuario también están incluido en ese mismo rango tutela del interés público independientemente del hecho de que el prestador u operador aeroportuario sea estatal o no, y lleve adelante su operación por vía de concesión o sin ella. Ello así por cuanto el interés público que hoy revisten los aeropuertos se funda en la amplia transformación que han experimentado en las últimas décadas, y que ha dado como resultado que el servicio que ellos prestan configure una realidad pluridimensional completamente diferente a la de sólo algunas décadas atrás.

8. En consecuencia, ACI-LAC propone a los Estados de la Región, a través de la Secretaría Regional de la CLAC y del Grupo de Estudio ad-hoc pertinente, que previamente a la aprobación del proyecto de Decisión en cuestión se proceda a efectuar una consulta con el propósito de evaluar en cada Estado la concreta relación existente entre las líneas aéreas y los aeropuertos. ACI-LAC estima que dicha consulta debe estar orientada a constatar si efectivamente existe un desequilibrio en dicha relación y, en su caso, se determine con claridad y fundamento cuál resulta ser la parte perjudicada y cuál la beneficiada. Esta encuesta, a los fines de reflejar adecuadamente la realidad, debería ser dirigida a todas las autoridades de aviación civil de los Estados, los diversos organismos reguladores, los operadores aeroportuarios y las líneas aéreas que operan en la región.

#### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

9. En consecuencia, se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la presente Nota de Estudio. ACI-LAC ofrece su colaboración y participación, a los fines de consensuar las bases para la elaboración de las preguntas y/o remisión de la información referida a la encuesta propuesta, y promoverla en conjunto entre todos los Estados Miembros de la CLAC y sus miembros observadores.