

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/23
30/07/10

**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 México – Ponente)

Progreso

1. Recordando que en la reunión del GEPEJTA/24 celebrada en la Ciudad de Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010, se encargo al Grupo *ad hoc* constituido por: Argentina, Chile, Costa Rica, Guatemala, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA analice en profundidad el proyecto y que México, en su calidad de Ponente y Punto Focal de esta tarea, presente el proyecto final en la próxima reunión del GEPEJTA.

2. Atendiendo a la tarea encomendada de concluir el trabajo iniciado por los participantes en el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea”, realizado en la Ciudad de Guatemala, Guatemala del 9 al 12 de junio de 2009, se han incorporado en el Proyecto de Recomendación “*Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto*”, los comentarios proporcionados por los integrantes del Grupo *ad hoc*.

3. Entre los comentarios recibidos, de manera particular, el experto de ACI LAC, hace un análisis sobre el tema e invita al GEPEJTA a tomar conocimiento del mismo, solicitando se tome en cuenta la posibilidad de realizar una consulta con el propósito de evaluar en cada Estado la concreta relación existente entre las líneas aéreas y los aeropuertos, para constatar si efectivamente existe un desequilibrio en dicha relación.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

4. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada y:

- a) Presentar los comentarios que se consideren pertinentes en relación al tema y al Proyecto de recomendación **Adjunto**;
- b) Consensar la factibilidad de fortalecer los criterios y las directrices propias del Proyecto de Recomendación, con el análisis de los resultados de la aplicación de la encuesta mencionada anteriormente; y
- c) Determinar el encargar al Grupo *ad hoc* la elaboración de la encuesta.

**PROYECTO DE RECOMENDACIÓN 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 operadores aeroportuarios actúen como socios cooperadores de acuerdo a sus respectivos roles 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 decisión 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 limitadas para seleccionar el aeropuerto que ha de servirle en la operación de una determinada ruta o destino.

CONSIDERANDO que, por las mismas razones, de acuerdo al nuevo concepto de negocio aeroportuario el operador aeroportuario tampoco tiene opciones para escoger mejor capacidad de iniciativa para incrementar las aerolíneas a las cuales ofrece sus servicios, y que esta circunstancia, podría plantear desequilibrios, generar nuevas condiciones en la relación aerolínea/aeropuerto e incluso propiciar posiciones dominantes en uno 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 que debe tener un marco regulatorio apropiado, 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 un incremento de las operaciones aéreas y, por tanto, de tráfico a / desde sus instalaciones aeroportuarias;

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 al pasajero / portador de carga, el pasajero y/o expedidor/destinatario de carga.

LA XXX 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 en los comités aeroportuarios, en tanto que los aeropuertos deberían participar en la negociación de convenios bilaterales y multilaterales de servicios aéreos.

3. **Alineamiento de intereses:** Los Estados deben reconocer que el alineamiento de intereses entre los propios Estados y las líneas aéreas y operadores aeroportuarios pueden variar de acuerdo a las circunstancias y condiciones de cada mercado provenientes de modelos de negocio diferentes y, por tanto, debe considerar siempre esas diferencias y adoptar las medidas correspondientes.

4. **Cambio de percepción:** Tanto líneas aéreas como aeropuertos, deberían realizar un análisis compartido del futuro y perspectivas de la industria aeronáutica de cada Estado en particular, revisar problemas operacionales conjuntos y proponer estrategias para la solución de estos problemas (en los aeropuertos de alto movimiento a constatar si efectivamente existe un desequilibrio en dicha relación movimiento).

Asimismo, las líneas aéreas deberán abrirse a la mayor competencia, en tanto que los aeropuertos deberían asumir compromisos de inversión.

5. **Intercambio de información:** Un fluido y transparente intercambio de información entre líneas aéreas, aeropuertos y autoridades aeronáuticas que 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.

6. **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.

7. **El usuario como objetivo esencial:** Independientemente de sus objetivos e intereses particulares, las líneas aéreas como los aeropuertos deberían tener siempre presente el servicio al usuario pasajero / portador de carta como objetivo esencial de su gestión; entendiéndose, en el caso de los aeropuertos que la condición de usuario corresponde tanto al pasajero, destinatario de carga y carta, como a las líneas aéreas.

8. **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, así como de términos y condiciones mínimas que deberán cumplirse para salvaguardar la seguridad de las operaciones aéreas, regulaciones de migración, controles de salud y en general, criterios de facilitación aeroportuaria.

9. **Intervención de la autoridad:** Reconociendo que los procesos de privatización y concesión de aeropuertos en la Región han sido muy diversos y están en constante evolución, conviene a los Estados promover las mejores prácticas en todas las aéreas de la relación entre las líneas aéreas y los aeropuertos, con el objetivo de lograr un equilibrio entre dicha relación y los objetivos de política pública y en el entendido que no se trata de partes en igualdad de condiciones.

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, así como las relaciones entre ellas
- c) Establecer para ambas partes lineamientos claros y precisos para la gestión del servicio que ofrecen al público.
- d) Promover la consulta a los usuarios y la implantación de sistemas adecuados de gestión de rendimiento, con la finalidad de:
 - i) Minimizar el riesgo de que los aeropuertos abusen de su posición dominante.
 - ii) Asegurar la no discriminación y la transparencia en los procesos.
 - iii) Garantizar que las futuras inversiones en infraestructura respondan a las necesidades reales de la demanda.
 - iv) Garantizar la libre competencia de los proveedores de servicios en los aeropuertos, adoptando las medidas tendientes a evitar la concentración monopólica horizontal y/o vertical de los aeropuertos, todo ello en pro del usuario final.

e) Expedir normas y regulaciones con el objetivo final de proteger los intereses de los usuarios.

f) 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 (Res A17-3).

g) Vigilar, controlar y en su caso auditar la relación entre líneas aéreas y aeropuertos, 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 final.

h) Actuar como mediador en la solución de conflictos mediante la entidad correspondiente para resolver las controversias cuando sus leyes se lo permitan.

10. 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.