



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/36-NE/07
CORRIGENDUM
04/04/16

**TRIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/36)**

(Montevideo, Uruguay, 5 al 7 de abril de 2016)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Gestión Aeroportuaria

**Cuestión 2.1 del
Orden del Día:**

**“Factores a considerar en la Concesión de Aeropuertos” Proyecto de
modificación Resolución A 17-03”**

(Nota de estudio presentada por Uruguay – Punto Focal “Gestión Aeroportuaria”)

Antecedentes

1. En la Trigésimo Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/34), celebrada en la ciudad de Bogotá, Colombia, entre los días 25 y 27 de marzo de 2015, en la presentación de la Nota (GEPEJTA/34) NE/03 “Actualización de la Resolución A 17/03 y de la Recomendación A 19/06” el GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta presentada por Uruguay en el sentido de que algunas disposiciones podrían modificarse y se acordó que las mismas fueran discutidas en el seno del Grupo Ad Hoc Gestión Aeroportuaria.
2. En la Primera Reunión del Grupo *ad hoc* “Gestión Aeroportuaria”, realizada en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, entre los días 23 y 25 de junio de 2015, con representantes de Argentina, Brasil, Guatemala, ALTA, IATA, ACLAC. Uruguay y la Secretaría de CLAC, se realizó la revisión y análisis de la Resolución A17-03, consensuándose un proyecto de Modificación de la misma.
3. En la Trigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/35), celebrada en la ciudad de Lima, Perú, del 25 al 27 de agosto de 2015, el Grupo *ad hoc* “Gestión Aeroportuaria”, presentó en la NE/07 Factores a considerar en la Concesión de Aeropuertos, un Proyecto de Modificación de la Resolución A 17-03 para su discusión.

Análisis

4. El Grupo de Expertos centro el debate en la parte resolutive del proyecto, realizando los delegados de Brasil y Chile apreciaciones formales las cuales se resolvió fueran incorporadas en el Proyecto de Resolución, aprobándose el mismo.

5. Asimismo, se solicitó a los señores delegados que hicieran llegar a la Secretaría, si existieren apreciaciones que realizar respecto de los considerandos, a efectos de ser analizadas e incorporadas si correspondiere.

6. El Grupo Ad Hoc se reunió en forma presencial en la ciudad de Montevideo, Uruguay, entre los días 12 y 14 de octubre de 2015, con representantes de Argentina, Guatemala, ALTA, Uruguay y la Secretaría de CLAC y procedió a la revisión y pormenorizado análisis del proyecto de Actualización de la Resolución A 17-03 “Factores a considerar en la concesión de Aeropuertos”.

7. Se procedió a incorporar las apreciaciones formuladas por los señores delegados en oportunidad de su discusión en el seno de la Reunión del GEPEJTA/35.

8. Posteriormente, en la Tercera Reunión del Grupo Ad Hoc, llevada a cabo en la ciudad de Montevideo el día 4 de abril ppdo, realizó el análisis de los considerandos de la citada Resolución, procediéndose a confeccionar la Actualización de la Resolución A 17-03, que figura adjunto a la presente Nota de Estudio.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

9. Se invita al Grupo de Expertos a:

- (a) Tomar nota de la Actualización de la Resolución A 17-03 “Factores a considerar en la Concesión de Aeropuertos” presentada;
- (b) Emitir los comentarios que se consideren pertinentes si correspondieren
- (c) Solicitar se remita a consideración del Comité Ejecutivo para su aprobación en la próxima Asamblea de la CLAC.

ACTUALIZACION DE LA RESOLUCIÓN A 17-...

FACTORES A CONSIDERAR EN LA CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

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 deberían reportar importantes beneficios a los Estados entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo. De igual manera deberían incidir de diferente forma, en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que si bien el proceso de concesión debería ser de gran utilidad al permitir una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de infraestructura y de calidad de servicio, lo que requiere fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertos criterios para que el monto de estas inversiones sea coherente con la proyección del crecimiento de la demanda del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben optimizar sus diferentes servicios y especialmente los entregados en concesión deberían lograr una razonable rentabilidad con una perspectiva comercial del negocio aeroportuario, brindando además el mejor equilibrio entre facilitación y seguridad a sus usuarios ofreciendo comodidad y diversos servicios a todos ellos;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados, velar por el cumplimiento de las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago, aplicables a los servicios públicos en los aeropuertos, así como de las normas nacionales de cada Estado, sin perjuicio de lo que establecen los contratos de concesión;

CONSIDERANDO que debe preverse que los procesos de concesión, cualesquiera que sea la amplitud de las funciones que asumen los concesionarios, deben garantizar una mejora en la eficiencia con que se proveen los servicios en ese aeropuerto, tanto los aeronáuticos como los no aeronáuticos, según sus responsabilidades contractuales;

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 tanto en los procesos de concesión aeroportuaria como en los de administración otorgados por el Estado, se debe evitar el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO que entre las conclusiones del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo (CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC) realizado en septiembre de 2005, se apreció la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el escenario de la gestión aeroportuaria en la región;

CONSIDERANDO que la CLAC asumió la tarea de dar seguimiento y estudio a los temas sobre concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, alentando el intercambio de experiencias, con el propósito que los Estados dispongan de suficientes elementos de juicio que les ayuden a definir la planificación aeroportuaria y a optimizar sus proyectos.

CONSIDERANDO la necesidad de incluir los alcances contenidos en la Resolución A19-6 en lo referente al seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos a través de la actualización de la encuesta.

CONSIDERANDO la importancia de que cada Estado determine de manera libre y soberana sobre la necesidad o modalidad de concesionar los aeropuertos de conformidad con las características y niveles de tráfico de cada uno de los mismos, de forma tal que se pueda elegir válidamente entre la modalidad de red aeroportuaria, la autofinanciación de cada aeropuerto o lo que resultare más conveniente a sus propias realidades locales.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita dar a la región una visión clara de comportamiento y tendencias en materia de concesión de aeropuertos, a fin de procurar un desarrollo equilibrado y soporte en la toma de decisiones

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Instar a los Estados miembros que enfrenten, estén por iniciar o revisar procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos, a que consideren los siguientes aspectos:

1. FACTORES BÁSICOS

- 1.1 El Estado puede ofrecer un negocio factible e informaciones transparentes y suficientes al concesionario privado quien podrá hacer sus propias estimaciones de tráfico y proyecciones reales de negocio.
- 1.2 Establecer con claridad los objetivos y metas del Estado para la entrega en concesión de aeropuertos y derivado de lo anterior, definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener a objeto de garantizar eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios aeroportuarios de conformidad a las normas internacionales vigentes.
- 1.3 Que el sistema de concesiones se debe basar en que tanto el Estado como el Sector Privado asuman los riesgos y las responsabilidades que a cada uno le compete en el desarrollo de los proyectos aeroportuarios.
- 1.4 Asegurar que la sociedad obtenga los beneficios adecuados a la operación del aeropuerto que incluyen entre otros el expandir los servicios aeroportuarios, atender la demanda; y multiplicar las oportunidades productivas de la región.
- 1.5 Los Estados de manera previa al inicio de los procesos de concesión deberán contar con la normativa específica relacionada con los aspectos jurídicos, económicos y medioambientales.
- 1.6 Los Estados deberán establecer, en la medida de lo posible, mecanismos de consulta con los usuarios en los términos del Documento OACI 9562.

2. PROCESOS DE CONCESION

- 2.1 El Estado debe tener en cuenta que el proceso incluya todos los actos, documentos, información y procedimientos establecidos en la convocatoria y en las bases generales y Anexos, conforme a lo dispuesto en las leyes aplicables vinculadas al otorgamiento de la concesión del Estado, con objeto de construir, administrar, operar y/o explotar un aeropuerto.
- 2.2 El Estado debe establecer un Ente Regulador u otro organismo de similar característica, que haga valer los actos realizados (escrutinio y observación), a fin de dar mayor transparencia y certidumbre durante todo el proceso.
- 2.3 El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de un proceso abierto previendo un factor de competencia que garantice la eficiencia de la concesión, donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios objetivos utilizados para la adjudicación de un contrato.
- 2.4 De acuerdo a cada contrato el Estado deberá exigir, en la calificación de los oferentes, experiencia, capacidad técnica y financiera a las empresas y/o consorcios que se presenten en las concesiones.
- 2.5 Se deberán adoptar las medidas necesarias a efectos de lograr un equilibrio sostenible de la concesión.

3. CONDICIONES ECONÓMICAS

- 3.1 El Estado, si lo estima necesario, podrá aplicar otros mecanismos como por ejemplo subsidios cruzados en los términos del documento OACI 9562, para apoyar el funcionamiento y desarrollo de otros aeropuertos en los procesos de concesión.
- 3.2 Los cargos aeroportuarios por la prestación de los servicios aeronáuticos debieren ser regulados:
 - a. en base a la transparencia de los costos y eficiencia en la gestión de los servicios
 - b. en conformidad con los acuerdos internacionales y las obligaciones particulares del Estado; y,
 - c. en línea con los principios y políticas de OACI en relación a cargos a los usuarios.
- 3.3 En los procesos de concesión aeroportuaria, el Estado debería establecer con claridad la diferencia de cada tipo de usuario, de manera que en las regulaciones y régimen tarifario se considere sus propias características.
- 3.4 Considerar, en los términos del contrato de concesión, los elementos necesarios para que el concesionario sea sujeto de crédito o financiamiento por parte de los organismos financieros; mercado de capitales y prestadores de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. A tal efecto, se deben tener en cuenta los requerimientos y prácticas aplicables en esta materia.
- 3.5 Los contratos de concesión de aeropuertos debiesen permitir cierta flexibilidad para adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, producto del dinamismo que presenta la industria aérea y los largos períodos de vigencia de dichos contratos.

- 3.6 Adoptar las medidas necesarias respecto al pago oportuno de los cánones, retraso en las inversiones, definición de competencias y coordinación en la gestión.
- 3.7 Establecer políticas destinadas a que los ingresos generados por la industria aerocomercial y aeroportuaria que reciben los Estados, sea reinvertida en el mismo sector, a fin de hacer sostenible su desarrollo con las inversiones y costos de la misma
- 3.8 Otorgar concesiones en plazos adecuados de acuerdo a criterios técnicos basados en una rentabilidad justa y razonable de la inversión.
- 3.9 Determinar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.

4. PRESTACION DE LOS SERVICIOS

- 4.1 Generar las condiciones necesarias para el impulso y desarrollo de los ingresos de fuente no aeronáutica, siempre que tales actividades no interfieran indebidamente en los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios.
- 4.2 El Estado deberá, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como las licitaciones a terceros, incentivos para que los concesionarios aeroportuarios se esfuercen en lograr eficiencias en costos, u otros. Si se tratase de servicios monopólicos, el régimen tarifario debería estar bien definido previo a la concesión del aeropuerto, considerando mecanismos para su reajuste.
- 4.3 El Estado a través de la regulación directa deberá fomentar la competencia, transparencia y no discriminación en la prestación de los servicios conexos a la actividad aerocomercial.
- 4.4 Establecer en el diseño, estructuración y operación del contrato de concesión estándares de calidad de los servicios públicos y privados que se presten en los aeropuertos.
- 4.5 Definir el contrato de concesión de manera equilibrada de tal forma que los derechos, potestades y discrecionalidad del Estado (regulación técnica, regulación económica, servicios aduaneros, migratorios, policiales y de control aéreo, etc.) no limiten indebidamente la actividad del operador aeroportuario

5. PLANIFICACION AEROPORTUARIA

- 5.1 Establecer planes maestros y/o de inversión asociados a la entrega en concesión del aeropuerto que se desarrollen con la suficiente y necesaria flexibilidad, para facilitar su modificación de acuerdo al comportamiento de la demanda, considerando las necesidades de los usuarios, los requerimientos estatales y el cumplimiento de los estándares internacionales aplicables. Estos planes deben considerar adicionalmente, la ecuación costo beneficio económico - social, y ser evaluados regularmente.
- 5.2 Adoptar las medidas pertinentes para que el Estado considere la opinión de los operadores aeroportuarios y de transporte aéreo en la discusión de la política aerocomercial y las negociaciones de derechos de tráfico.
- 5.3 Adoptar el cumplimiento de las acciones necesarias para preservar el medio ambiente y su desarrollo.

6. SEGUIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESION

- 6.1 Establecer que el Ente Regulador haga valer las cláusulas acordadas en el contrato y adopte sus decisiones con criterios técnicos, transparentes y predecibles. En el caso de una disputa, los usuarios debieren tener el derecho a recurrir a la Autoridad Reguladora.
- 6.2 El Estado deberá implementar las medidas necesarias para evitar la resolución del contrato de concesión y en caso de ocurrir, contemplar mecanismos que permitan la continuidad de los servicios aeroportuarios.
- 6.3 El Estado deberá reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control del contrato de concesión en todos los aspectos, a través de procedimientos auditables.

7. DISPOSICION GENERAL

- 7.1 Los Estados deberán tomar muy en cuenta los documentos que la OACI ha promulgado en materia aeroportuaria, especialmente:
 - a. Normas y Métodos recomendados de los Anexos del Convenio de Chicago en lo que hace a la Gestión Aeroportuaria.
 - b. Manual de Planificación de Aeropuertos (Doc. 9184)
 - c. Manual de Servicios de los Aeropuertos (Doc. 9137)
 - d. Manual sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos (Doc. 9562)
 - e. Manual sobre los Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (Doc. 9161)
 - f. Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea (Doc. 9082)
 - g. Manual sobre la Privatización de los Aeropuertos y los Servicios de Navegación Aérea. (Doc. 9980).
 - h. Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios (Resolución CLAC A 18-3)
 - i. Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica (Resolución CLAC A 21-07)
- 7.2 De igual manera se sugiere en la medida que corresponda, que los Estados consideren la información publicada por organismos especializados (ACI, IATA, ALTA) por ejemplo, el Manual sobre Regulación Económica de Aeropuertos publicado por la Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI) y la opinión de las instituciones de reconocido prestigio en la materia.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-03.