



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/42-NE/16
18/03/19

**CUADRAGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/42)**

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

**Cuestión 2.1 del
Orden del Día:**

Gestión Aeroportuaria

- **“Manual de Regulación y Eficiencia Aeroportuaria”**

(Nota de estudio presentada por Uruguay)

Antecedentes

1. En el Trigésimo Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/36), celebrada en Montevideo, Uruguay, el Grupo Ad hoc de Gestión Aeroportuaria presento un Modelo de Índice para el documento de regulación económica y eficiencia aeroportuaria.
2. En la Trigésimo Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/37), celebrada en la ciudad de Lima, Perú en julio de 2016 el Grupo ad hoc “Gestión Aeroportuaria” planteó la necesidad de contar con un “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”.
3. Se acordó que la Resolución presentada en relación con la Actualización de la Resolución A17-03 “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos” como la Resolución presentada en relación con el Seguimiento de los Procesos de Concesión “Encuesta sobre Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación Aérea y Procesos de Concesión de Aeropuertos”, serían integrados a la elaboración del Manual.
4. De esta manera el GEPEJTA/37 acordó incluir la elaboración del manual como una tarea del Plan Estratégico del siguiente periodo.
5. Se acordó que el grupo comenzaría con su preparación, para lo cual el Delegado de Argentina manifestó la voluntad de comenzar con su redacción primaria, la cual se realizaría con el apoyo

de Uruguay, expresándose que el capítulo específico de Medio Ambiente se encargaría, atendiendo a su excelente dominio, Guatemala en su carácter de Punto Focal.

6. En la LXXXIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC llevada a cabo en Ibagué, Colombia en noviembre de 2016 se aprobó el plan de Trabajo de las Macro tareas para el periodo 2017-2018, incluyendo en Gestión Aeroportuaria la elaboración del Manual Regulatorio y la Recopilación, tabulación y análisis de la Encuesta Concesión de Aeropuertos.

7. En la XXII Asamblea Ordinaria de la CLAC llevada a cabo en Ibagué, Colombia en noviembre de 2016 se aprobaron las Resoluciones ResA22-01 Factores a considerar en la Concesión de Aeropuertos y ResA22-15 Encuesta sobre el seguimiento de aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos.

8. La Secretaria de la CLAC publicó la encuesta aprobada por la ResA22-15 en su página web a efectos de que cada uno de los estados procediera a completar la información.

9. En la En la Trigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (**GEPEJTA/38**), celebrada en Isla de Flores, Guatemala, en mayo - junio de 2017, el Grupo ad hoc “Gestión Aeroportuaria”, presentó la NE/17 relacionada con el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria, reiterando la necesidad de contar con el análisis de la información que los Estados deberían aportar en la Encuesta sobre el Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos. Asimismo, se expresó que dicha información es un factor preponderante, que limita la preparación del Índice del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”, y por ende la culminación de la tarea en ese bienio.

10. Se vuelve a manifestar que el resultado de la Encuesta, de la Resolución adoptada respecto de los factores a considerar en las concesiones aeroportuarias, la recopilación y revisión de documentos técnicos y normativos de la OACI y de la CLAC, y manuales regulatorios de asociaciones internacionales, vinculadas al sector aeroportuario, sobre gestión y planificación aeroportuaria, son los factores que servirán de orientación en la elaboración del Manual Regulatorio.

11. En la GEPEJTA/38 el delegado de Chile expresó que con la incorporación del capítulo Medio Ambiente y específicamente la contaminación por ruido podría existir incompatibilidad en el crecimiento de las ciudades que rodean los aeropuertos, lo cual generaría restricciones a la Autoridad Aeronáutica. Expreso que para ello sería necesario generar un mapa de ruido, el cual debe ser consistente con el desarrollo aeronáutico y territorial tanto en ciudades en desarrollo como en ciudades ya desarrolladas donde se torna más complejo aún. Expreso el Sr. Representante que sería oportuno ingresar al tema mapa de ruido, políticas territoriales y desarrollo futuro de la aviación con el objetivo de que no se interrumpa la actividad aeronáutica y que obviamente se permita la construcción territorial. Asimismo, expresó que Chile está procesando un proyecto de ley en este sentido, el cual podría ser de gran aporte para el tema Medio Ambiente y por lo tanto Gestión Aeroportuaria.

12. Asimismo, la Delegada de Colombia expresó que su país estaba culminando la regulación sobre el tema y expresó que la misma se pondría a disposición del grupo para su estudio y de los Estados para su conocimiento.

13. El Delegado de Guatemala, por su parte, manifestó que los Estados Centroamericanos (COCESNA) trabajan en una propuesta relacionada con la Gestión Ambiental en Aeropuertos, así como los elementos importantes para poder aplicarla, y que dicho instrumento una vez concluido estaría disponible para su consideración.

14. Reconociendo, nuevamente, la necesidad de contar con el análisis de la información aportada por los Estados en la Encuesta, que la misma no ha sido completada por la totalidad de los Estados miembros, considerando que es uno de los factores primordiales para comenzar con la elaboración del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”, el Grupo solicita la mayor colaboración por parte de los Estados en dar respuesta a la Encuesta.

15. Asimismo, con relación al capítulo Medio Ambiente, el Grupo plantea la importancia de contar con las reglamentaciones que existan o se encuentren en proceso de elaboración para su consideración en la confección del Manual.

16. En oportunidad de la **GEPEJTA 39** en San Salvador, El Salvador, en agosto 2017 se solicita al Grupo de Expertos reiterar la necesidad de contar con la información actualizada en la Encuesta a efectos de continuar con esta tarea y de contar con la información de los diferentes Estados en relación con Medio Ambiente.

Análisis

17. En el marco de la **GEPEJTA/40**, que tuvo lugar en Santiago de Chile, Chile en abril de 2018, la Secretaría en nota GEPEJTA/40-NE/03 Gestión Aeroportuaria, expresó que de acuerdo a la respuesta dada por los Estados a la Encuesta sobre el Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos, se contaba con solamente el 27,2% de la totalidad de los Estados miembros, siendo insuficiente la información para la realización de un análisis profundo.

18. Ante la amplia gama aspectos que involucra el referido Manual, surge la necesidad de consensuar criterios, realizar un análisis de las Normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio de Chicago en Gestión Aeroportuaria; del Manual de Planificación de Aeropuertos Doc. 9184, Manual de Servicios de Aeropuertos Doc. 9137, Manual sobre Aspectos Económicos de Aeropuertos, Doc. 9562, Manual sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9161; Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9082; Manual sobre Privatización de Aeropuertos y los Servicios de Navegación Aérea Doc. 9980; Criterios y directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad total (Res. CLAC A 18/03), Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en América Latina (Res. CLAC A 21-07); Publicaciones de Organismos Especializados como ACI, IATA y ALTA.

19. En oportunidad de esta reunión de expertos se invita al Grupo a reconocer la necesidad de contar con la información actualizada en la Encuesta a efectos de continuar con esta tarea; a reconocer la necesidad de contar con la información de los diferentes Estados en relación con Medio Ambiente; a emitir opinión respecto del restablecimiento del Grupo Ad hoc “Gestión Aeroportuaria” y de considerarlo favorable solicitar la nómina de los Representantes de los Estados que integraran el mismo.

20. En esta misma reunión se acordó por el Grupo de Expertos encargar a la Secretaria de circular entre los Estados una comunicación exhortando que en un plazo de 30 días se completara la Encuesta mencionada por el resto de los países lo cual fue realizado mediante comunicación CLAC.

21. En el ámbito de la **GEPEJTA/41**, la cual tuvo lugar en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, en junio de 2018, Uruguay presentó la Nota de estudio remitiéndose en los antecedentes específicamente a la necesidad de consensuar criterios, solicitando la mayor colaboración por parte de los Estados en dar respuesta a la Encuesta, a efectos impulsar el cumplimiento de la Macrotarea encomendada.

22. Se recordó, asimismo, que en el GEPEJTA/40 realizado en Santiago de Chile, los expertos acordaron reactivar el Grupo ad hoc para terminar con el Manual de Regulación Aeroportuaria, el que está

constituido por: Argentina, Brasil, Chile, República Dominicana, Uruguay (Ponente), ALTA, IATA y ACI-LAC y dispuso que deberá reunirse el 24 de setiembre del presente año, en Punta del Este, Uruguay, un día antes del Taller CLAC/ACI-LAC que precede a la Reunión del Comité Ejecutivo exhortando la concurrencia de todos los miembros integrantes del grupo Ad hoc a la dicha reunión a efectos de restablecer su funcionamiento y completar la tarea encomendada.

23. Por otra parte, se consideró necesario, atento al contenido de la Resolución A22-01” Factores a considerar en la Concesión de Aeropuertos”, ampliar la información con la realidad existente en cada uno de los Estados miembros, como por ejemplo, lo citado por el Representante de Chile en el GEPEJTA/38, ingresar al tema mapa de ruido, políticas territoriales y desarrollo futuro de la aviación con el objetivo de que no se interrumpa la actividad aeronáutica y que obviamente se permita la construcción territorial; las regulaciones existentes en relación a Gestión Ambiental en los diferentes países, citados por los Representantes de Colombia y Guatemala en el citado GEPEJTA; y toda regulación aprobada por los estados en Materia Aeroportuaria atendiendo las diferentes áreas involucradas, que se encuentran expresadas en el Modelo de Índice para el documento de regulación económica y eficiencia aeroportuaria presentado en el GEPEJTA/36 (Montevideo) y reiterado en el GEPEJTA/40 (Santiago de Chile).

24. Se consideró que esta información debía ser remitida al Punto Focal a efectos de proceder a su compilación previa a la reunión del Grupo Ad hoc, para en dicha reunión, proceder a su análisis y comenzar con el desarrollo de cada uno de los capítulos contenidos en el Modelo de índice del documento de regulación económica y eficiencia aeroportuaria, mencionado.

25. De esta forma se encargó a la secretaria realice los acercamientos directos con los Directores de Aviación Civil a efectos de aporten la información necesaria y difundir la convocatoria para la Reunión del grupo ad hoc y el taller CLAC/ACI LAC, sobre aspectos económicos de los aeropuertos.

26. En relación al cumplimiento y avance de la Macrotarea de Gestión Aeroportuaria en el periodo finalizado, Uruguay destaca las tareas concernientes a la gestión aeroportuaria se circunscribían a la elaboración del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria” y la elaboración de la “Encuesta sobre el Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación Aérea y Procesos de Concesión”.

27. En lo concerniente al “Manual de Regulación de Aeropuertos y eficiencia Aeroportuaria”, se avanzó hasta la aprobación del índice del documento y se entiende que por su magnitud debería continuar para el próximo periodo.

28. En lo q tiene que ver con la encuesta, se espera que se complete un número mínimo apropiado de respuestas de los Estados para, luego de su tabulación, obtener conclusiones y Recomendaciones que permitan sugerir a los Estados Directrices en los diferentes temas que incluyen la encuesta.

29. Participaron en la reunión del Grupo *Ad Hoc* Gestión Aeroportuaria celebrada el 24 de setiembre de 2018, en Punta del Este, Uruguay solamente delegados de los Estados de Brasil, República Dominicana y Uruguay; representantes de los Organismos Internacionales ACI, ALTA y IATA; y el Secretario de la CLAC.

30. Se procedió a realizar una revisión sobre el contenido de la encuesta sobre “Gestión Aeroportuaria”, a efectos de evaluar si correspondía eliminar y/o agregar algunos de los ítems de la misma. El representante de ACI se comprometió a tratar de obtener, de los operadores, las respuestas inherentes a su área, en aquellos Estados que aún no han completado la encuesta; por su parte el representante de IATA asumió la responsabilidad de coordinar la participación en el grupo, y el Representante de ALTA en ese

acto derivó al experto en la materia el estudio de la encuesta.

31. El grupo concluyó que debería realizarse un cambio de estrategia para el cumplimiento de esta tarea:

- a. Que cada uno de los Estados y Organismos Internacionales designe un Punto Focal responsable de los temas inherentes a la macro tarea, a efectos de lograr la centralización de la información.
- b. Que los representantes de Organismos Internacionales presentes en la reunión, analicen la posibilidad de completar lo relativo a sus áreas en los Estados que no aun no lo han hecho.
- c. Establecer prioridades dentro del programa de trabajo,
- d. Realizar una revisión de las Resoluciones adoptadas por la CLAC.

32. Con relación al “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria” se realizó una revisión el Modelo de Índice por los integrantes del grupo.

33. El Secretario de CLAC expresó que podría tomarse como punto de partida para la culminación del objetivo primordial de la macro tarea el Manual realizado por ACI. Dicho manual abarca aspectos económicos de la gestión.

34. El representante de ALTA manifestó que en el índice podría agregarse un punto denominado Políticas Tarifarias que incluiría los principios establecidos en el Documento OACI 9082.

35. El representante de ACI expresó su interés de coordinar esta macro tarea, tratando de captar el interés de Corporación América.

36. Se concluye por los integrantes del grupo que el Manual de ACI será la base para la preparación del Manual Guía de Regulación Económica y Eficiencia Aeroportuaria, conjuntamente con el análisis de los documentos OACI y la revisión de las Resoluciones adoptadas por CLAC. Asimismo, someter a consideración del Comité Ejecutivo la necesidad de continuar con esta macro tarea, y expresar la importancia de que los Estados se comprometan a designar un representante en calidad de punto focal de cada Estado a efectos de ser el nexo para el desarrollo y culminación de esta Macro Tarea.

37. Lo anteriormente expuesto fue presentado al Comité Ejecutivo por Nota de Estudio CLAC/CE/91-NE/17 por Uruguay, lo cual fue acogido favorablemente por el mencionado Comité.

Conclusión

38. A efectos de cumplir con el mandato de la Asamblea, y con la finalidad de culminar con la Macrotarea “Gestión Aeroportuaria” correspondería proceder acorde a lo manifestado en los numerales 9 y 10 de la presente nota de estudio.

Medidas propuestas al GEPEJTA

39. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Emitir los comentarios que se consideren pertinentes sobre el contenido de la nota de estudio.

- c) Establecer un plazo prudencial para que cada uno de los Estados y Organismos Internacionales comunique a la Secretaría de la CLAC la designación de un Punto Focal responsable de los temas inherentes a la Macrotarea, siendo sus tareas principales ser el nexo entre el Estado al que pertenecen y los Grupos de Trabajo, y lograr en el menor tiempo posible hacer llegar al Punto Focal de la Macrotarea todos los documentos necesarios para el cumplimiento efectivo de la Macrotarea.

- d) Reconocer la necesidad e importancia de que todos los Estados y Organismos Internacionales participen en las reuniones, presenciales o virtuales, de los grupos Ad hoc de esta Macrotarea y efectivizando su presencia a las mismas.