

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

SEMINARIO/FORO SOBRE PRIVATIZACIÓN DE AEROPUERTOS PARA LAS REGIONES NAM/CAR/SAM

(Ciudad de Guatemala, 13 a 16 de diciembre de 1999)

MEDIDAS DE CONTROL Y MONITOREO QUE LOS ESTADOS DEBERÍAN APLICAR EN UN ENTORNO DE PRIVATIZACIÓN DE AEROPUERTOS

por

LUIS ALFONSO FONSECA
Especialista Regional en Transporte Aéreo
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los principales objetivos de la OACI establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, son desarrollar los principios y técnicas de navegación aérea internacional y fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo, para:

- Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional
- Contar con servicios de transporte aéreo seguros, regulares, eficientes y económicos
- Fomentar el desarrollo de la infraestructura, facilidades y servicios para la aviación civil internacional.

1.2 Con la finalidad de obtener dichos objetivos, la OACI emite y revisa permanentemente las Normas y Métodos Recomendados, así como otras disposiciones y recomendaciones de carácter no obligatorio, aplicables a todas las áreas que componen la aviación civil internacional. Por su parte, los Estados miembros de la OACI contribuyen a la normalización universal de la aviación civil adoptando y aplicando tales disposiciones mediante su inclusión en las leyes, normas y procedimientos nacionales.

1.3 En un entorno de aeropuertos privatizados, los Estados necesitan regular y supervisar la operación y actividades de negocios de los aeropuertos para asegurar el logro de dichos objetivos, que involucran una gran cantidad de compromisos internacionales. La transferencia de la propiedad o la operación de aeropuertos no significa que el Estado transfiera sus responsabilidades a otras manos y por lo mismo, los Estados deben tomar en consideración todas las disposiciones que puedan verse afectadas, cuando se emprenden procesos de privatización. Los nuevos operadores o propietarios de aeropuertos deben ser comprometidos y obligados a cumplir con todas las regulaciones nacionales e internacionales, a suministrar información estadística y financiera y a estar dispuestos a aceptar auditorías regulares efectuadas por las autoridades designadas.

1.4 Los principales aspectos a ser cubiertos en esta presentación son: Seguridad y Facilitación, Planificación del desarrollo y protección ambiental, y Eficiencia económica y financiera. Otros aspectos importantes tales como la Seguridad operacional y la Eficiencia

Operacional se presentan al Seminario en otros documentos preparados por otros expositores de la OACI.

2. SEGURIDAD Y FACILITACIÓN

2.1 El Anexo 17 (Seguridad) al Convenio de Chicago establece las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) relacionados con la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y el Anexo 9 (Facilitación) incluye los correspondientes SARPs que se requieren para facilitar y agilizar el transporte aéreo entre los territorios de los Estados contratantes y para prevenir demoras innecesarias a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga. Los Estados deberían tomar en consideración que aunque la autoridad de aviación civil es responsable de la adopción y aplicación de los mencionados SARPs, los aeropuertos son el punto central de la aplicación de tales medidas y disposiciones, y que por lo mismo, se deben tomar acciones especiales para garantizar que las autoridades y administraciones aeroportuarias cumplan apropiadamente con estos compromisos internacionales. Para asegurar un total acatamiento de los mencionados anexos, el Estado debería elaborar y emitir normas y procedimientos dirigidos a respaldar, obligar y dotar jurídicamente con los recursos apropiados, las actividades comprendidas en estas áreas de la aviación civil.

2.2 Con relación a la Seguridad (AVSEC), la legislación nacional debería requerir a las autoridades el desarrollo, mantenimiento y ejecución de un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación (PNSAV), designar la autoridad responsable del mismo y establecer un Comité Nacional AVSEC; exigir a los aeropuertos, aerolíneas y otros operadores el cumplimiento de las disposiciones del PNSAV; autorizar inspecciones para determinar el acatamiento de las normas y vigilar la efectividad del PNSAV; etc.

2.3 Por su parte, la Facilitación también requiere del soporte jurídico necesario para crear y promover la adopción de prácticas y procedimientos nacionales que permitan el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 9. Con esta finalidad, los Estados deberían establecer Comités de Facilitación a nivel nacional y de aeropuertos, así como Programas Nacionales de Facilitación, los cuales proveen de los mecanismos apropiados para lograr las metas y objetivos fijados por la OACI y las autoridades nacionales.

3. PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO Y PROTECCIÓN AMBIENTAL

3.1 Normas y recomendaciones de la OACI

3.1.1 Tal como se mencionó anteriormente, los Estados miembros de la OACI están comprometidos a adoptar, como parte de su legislación nacional, las Normas y Métodos Recomendados internacionalmente en todos los Anexos al Convenio de Chicago, de los cuales los Anexos 9, 14, 16 y 17 están directamente relacionados con las especificaciones, servicios y procedimientos de los aeropuertos internacionales. Con el objeto de ayudar a las autoridades de aviación civil a cumplir las disposiciones respectivas, información de orientación más detallada se incluye en diversos documentos publicados por la OACI, tales como el “Manual de diseño de aeródromos” (Doc 9157), el “Manual de planificación de aeropuertos” (Doc 9184), el “Manual de servicios de aeropuertos” (Doc 9137), el “Manual de sistemas de guía y control del movimiento en la superficie” (Doc 9476) y el “Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita” (Doc 8973 – Restringido), entre otros.

3.1.2 En el campo de la Protección Ambiental, los Estados deberían proceder en consonancia con las disposiciones de la OACI incluidas en el Anexo 16, la Parte 2 del Manual de

Planificación de Aeropuertos (Utilización del terreno y control del medio ambiente) y en las Resoluciones A28-3 y A32-8 de la OACI, que, basadas en las recomendaciones del Comité sobre Protección al Ambiente y la Aviación (CAEP) del Consejo de la OACI, establecen normas sobre certificación de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves, así como disposiciones sobre la imposición de derechos ambientales.

3.2 Planes Regionales de Navegación Aérea

3.2.1 Debido a la naturaleza internacional y mundial de la aviación civil, su desarrollo requiere de un cuidadoso proceso de planificación, que es coordinado por la OACI. Para los efectos correspondientes, el mundo está dividido en nueve regiones de navegación aérea que coinciden con las principales regiones geográficas y permiten acordar y de tiempo en tiempo revisar los Planes Regionales de Navegación Aérea (RANPs). Dichos planes establecen en detalle las facilidades, servicios y procedimientos requeridos por la navegación aérea internacional dentro de un área específica, y contienen recomendaciones dirigidas a asegurar que las facilidades y servicios suministrados responden a las exigencias de un plan integrado y adecuado para todos los Estados de la Región, en un futuro previsible.

3.2.2 El alcance técnico de los Planes Regionales comprende declaraciones de las facilidades y servicios requeridos en todos los diferentes campos de la aviación civil, los cuales incluyen los aeródromos dedicados a dar servicio a las operaciones comerciales del transporte aéreo internacional. Se establecen los aeródromos principales y sus alternos para cubrir las necesidades de los vuelos incluidos en una tabla aprobada de operaciones de aeronaves. De igual manera, se definen las características físicas y las ayudas visuales de cada aeródromo principal o alternativo, e incluyen información general tal como la longitud y resistencia de las pistas así como los códigos de referencia seleccionados con propósitos de planificación, para las pistas y calles de rodaje. Cada Estado contratante está comprometido por el Artículo 28 del Convenio, a suministrar en su territorio, las facilidades y servicios incluidos en el respectivo Plan Regional.

3.3 Regulaciones Nacionales sobre Aviación Civil

3.3.1 Los Estados elaboran y emiten legislaciones sobre aviación civil y protección ambiental que incorporan las normas y prácticas recomendadas internacionalmente, así como otras disposiciones consideradas necesarias para regular las actividades de la aviación civil a nivel nacional. Este marco regulatorio establece la base legal mediante la cual se crea la autoridad correspondiente, la misma realiza sus funciones y se desarrollan todas las relaciones entre los gobiernos, los usuarios y la industria.

3.3.2 Como parte del sistema nacional de aviación civil, los aeropuertos están sujetos a operar en concordancia con la legislación nacional. Siendo las autoridades de aviación civil las responsables del cumplimiento de todas las disposiciones nacionales e internacionales sobre la materia, la operación de los aeropuertos debería ser vigilada y supervisada para asegurar que todas las disposiciones involucradas sean totalmente aplicadas por la administración del aeropuerto.

3.3.3 Es de conocimiento general que toda acción gubernamental que modifique en alguna forma el estado jurídico u operacional de los aeropuertos debería ser tomada siguiendo las regulaciones nacionales aplicables. En el caso del desarrollo y operación de aeropuertos, las autoridades están obligadas a proceder en consonancia con las disposiciones incluidas en:

- la Ley de Aviación Civil así como los reglamentos sobre aeropuertos, utilización de terrenos y protección ambiental, los cuales podrían incluir disposiciones sobre emisión de Licencias de Operación para Aeropuertos,
- el Plan Nacional de Desarrollo para el sub-Sector Transporte Aéreo (PNDSTA) que suministra información cronológica sobre condiciones económicas y financieras e implicaciones de metas y requerimientos necesarios para el desarrollo del transporte aéreo, según las expectativas del Plan Nacional de Desarrollo,
- el Plan Nacional de Desarrollo del Sistema Aeroportuario (PNDSA) que establece las prioridades y requerimientos nacionales y las implicaciones económicas y financieras del papel y desarrollo de los aeropuertos para lograr las metas establecidas en el PNDSTA,
- el Plan Maestro del Aeropuerto que define el programa de necesidades económicas, financieras, operacionales y físicas para el desarrollo de los servicios e infraestructura de un aeropuerto dado, tal como lo requiere el PNDSTA,
- la Política Nacional sobre tarifas y derechos de los servicios públicos así como la política económica de la OACI sobre derechos aeroportuarios, la cual define los principios fundamentales sobre cómo deben determinarse los derechos, qué sistemas podrían ser usados, la necesidad de consultas con los usuarios y el desarrollo de los ingresos provenientes de actividades no aeronáuticas.

4. EFICIENCIA ECONÓMICA Y FINANCIERA

4.1 La *eficiencia económica* de los aeropuertos depende de diversos factores ligados a su localización geográfica, a la importancia económica para su área de influencia, a la apropiada evaluación y selección de sus alternativas de desarrollo, el nivel de utilización de la infraestructura disponible, la validez de los planes estratégicos para diversos períodos y el logro de las metas previstas en dichos planes, entre otros. Los Estados y las administraciones aeroportuarias deberían evaluar la eficiencia económica de un aeropuerto considerando en sus resultados operacionales, bajo una perspectiva de costo-beneficio, los efectos de las ventajas y desventajas previstas en el Plan Maestro del Aeropuerto, por ejemplo: los efectos adversos ambientales considerados como desventajas y por otro lado, el desarrollo industrial y el crecimiento del turismo, el transporte y el comercio, considerados como ventajas.

4.2 El *desempeño financiero* podría verse afectado por uno o varios de los siguientes factores importantes: la política impositiva nacional el nivel de preparación, habilidades y experiencia del personal ejecutivo; el grado de autonomía financiera y la aplicación de los procedimientos y organización apropiados, así como la eficiencia en el uso de los recursos financieros, el nivel de los derechos y su recaudo, y el nivel de endeudamiento.

4.3 El Convenio de Chicago autoriza a la OACI a requerir y recolectar de los Estados *información estadística y financiera* relacionada con el avance de la navegación aérea y la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre el costo de sus operaciones. Esta información, que permite a la OACI elaborar estudios sobre la evolución de las actividades de aviación civil, es la misma que los Estados requieren para evaluar y monitorear el comportamiento de sus facilidades de aviación civil y el desarrollo del sector del transporte aéreo. En este sentido, los aeropuertos están comprometidos a suministrar en la oportunidad y forma establecidas, la información requerida por la OACI y las autoridades nacionales. Sin esta información, no es posible efectuar las actividades apropiadas de planificación y seguimiento, ni realizar estudios sobre la materia.

4.4 Con base en el Artículo 15 del Convenio de Chicago, la OACI también ha establecido los principios que los Estados deben seguir cuando se elaboran y establecen los

derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Las Declaraciones del Consejo a los Estados Contratantes sobre derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea” (Doc 9082/5) incluyen un conjunto de disposiciones, sobre las cuales, se establecen los ***procedimientos contables y de administración financiera*** que deberían emplear los aeropuertos, y que como material de orientación aparecen en el Manual de Aspectos Económicos de los Aeropuertos. En el material mencionado, las autoridades de aviación civil disponen de importantes términos de referencia que podrían ser usados como requisitos contractuales, cuando se adjudican contratos de concesión o privatización. Mediante esta clase de provisiones, las autoridades están en condiciones de monitorear la administración de las actividades aeroportuarias, tomar las acciones correctivas cuando sea necesario, y cumplir sus compromisos con la OACI sobre la materia.

4.5 A manera de ilustración, es importante mencionar que los ***principios principales de la OACI sobre derechos aeroportuarios*** son:

- Los derechos por servicios aeroportuarios deben establecerse con base en sus costos reales. En este sentido, los aeropuertos deberían mantener cuentas que suministren una base satisfactoria para la determinación y asignación de los costos a ser recuperados, así como una adecuada y precisa información que identifique las facilidades y servicios relacionados con los derechos, para las necesidades de las autoridades, los usuarios y del mismo aeropuerto.
- Los costos que son cargados, son los costos de suministro de los servicios aeroportuarios así como de los servicios auxiliares.
- Los operadores de aeronaves y otros usuarios del aeropuerto no deberían pagar por servicios que no utilicen, diferentes a los incluidos en el Plan Regional de Navegación Aérea.
- El costo relativo al espacio o facilidades empleadas por autoridades gubernamentales debería asignarse por separado.
- Los costos asignados a varias categorías de usuarios no deberían incluir costos ajenos a ellos y no debería aplicarse ninguna discriminación entre ellos.
- La capacidad de pago de los usuarios no debe tenerse en cuenta hasta que todos los costos hayan sido totalmente evaluados y distribuidos con una base objetiva.
- El sistema de imposición de derechos debe ser simple y compatible para varios aeropuertos.
- Los derechos no deben ser discriminatorios, no deben desestimular el uso de las facilidades y servicios, deben ser consolidados tanto como sea posible y deberían ser introducidos en forma gradual.
- Cuando derechos preferenciales son otorgados a algunas categorías de usuarios, los costos no recuperados no deberían recaer sobre otros usuarios.
- Cuando se efectúe una revisión significativa de los derechos vigentes o cuando nuevos derechos sean contemplados, los usuarios deberían: ser notificados con un mínimo de dos meses de anticipación, recibir información financiera apropiada para permitirles la oportunidad de emitir sus puntos de vista, y con un periodo razonable, ser informados de la decisión final.

4.6 A este respecto, también debe destacarse que el Manual de los Aspectos Económicos de los Aeropuertos contiene recomendaciones sobre ***procedimientos contables y de administración financiera*** que podrían ser adoptados por los Estados y requeridos a los aeropuertos sin importar si son privatizados o no. En el documento mencionado, las autoridades podrán encontrar una descripción detallada de aspectos importantes tales como estructuras orgánicas, procedimientos y medidas de control financiero, determinación de la base de costos para fijación de derechos, establecimiento de los derechos y cobro de los mismos, desarrollo y administración de actividades no aeronáuticas, y financiamiento de la infraestructura aeroportuaria.

4.7 Con relación al **control financiero de los aeropuertos**, es importante mencionar que su propósito básico es asegurar que todos los recursos del aeropuerto están siendo utilizados y elaborados en forma efectiva, eficaz y fiable. Involucra el monitoreo de las operaciones del aeropuerto en términos financieros para establecer la magnitud de los gastos y cuando y donde fueron causados, la comparación de los ingresos y gastos reales contra los planificados, la determinación de las causas de las diferencias significativas encontradas y las acciones correctivas necesarias o que pueden ser tomadas. La administración financiera requiere del uso de diversos instrumentos y prácticas tales como la presupuestación, la contabilidad y la administración de fondos bancarios y en efectivo, que a su vez requieren de encadenamientos para su integración como en un sistema financiero total. En este punto, se debe destacar la importancia de una buena auditoría interna y externa, cuya coordinación es fundamental para lograr un apropiado control financiero de las operaciones aeroportuarias.

4.8 Tomando en consideración que por largo tiempo la mayoría de los aeropuertos han sido administrados por entidades gubernamentales y que sus prácticas financieras están orientadas al sistema de cuentas nacionales, las cuales difieren de las usadas por entidades con ánimo de lucro, los aeropuertos deberían emplear el **sistema de contabilidad acumulativa** (causación) en lugar del sistema de contabilidad de caja, porque la primera refleja mejor la posición financiera de la entidad. No obstante, los administradores y operadores de aeropuertos no deberían asumir que un sistema contable muy elaborado y sofisticado es el más deseable debido a sus costos asociados de administración y manejo. Una exitosa y eficiente empresa operadora de aeropuertos es probablemente aquella que opera con un sistema financiero basado en el control presupuestario.

4.9 Siguiendo las recomendaciones de la OACI, las autoridades deberían exigir el **uso de la base de costos para fines del establecimiento de los derechos** por parte de los operadores de aeropuertos. Cuando los sistemas manejan cuentas bien detalladas y cubren todas las funciones aeroportuarias, este propósito se cumple fácilmente. Sin embargo, no sería muy recomendable depender solo de las cuentas de la contabilidad aeroportuaria cuando se establece la base de costos para fijar derechos, porque mientras los costos de operación y mantenimiento y los gastos generales podrían permanecer sin cambios, la situación podría ser diferente respecto a los costos de capital, de tal manera que, diversos enfoques deberían ser usados para reflejar el costo real de los servicios. En este sentido, las autoridades deberían definir reglas y procedimientos que deberán aplicar los operadores de los aeropuertos cuando soliciten nuevos derechos o ajustes a los existentes.

4.10 Cuando los ingresos o las utilidades esperadas no son obtenidos, es usual que la primera acción considerada sea incrementar los derechos sin una revisión de las causas y una evaluación de la gestión del aeropuerto y su eficiencia operacional. Se dan casos donde la recuperación total de los costos no es posible y a menos que el volumen de tráfico alcance un nivel suficiente que permita una utilización eficiente de las facilidades aeroportuarias, los derechos podrían alcanzar niveles prohibitivos afectando el tráfico y los ingresos del aeropuerto, y posiblemente, la economía de la región donde el aeropuerto se halla localizado. En situaciones como esta, y en reconocimiento a los beneficios locales, regionales y nacionales recibidos del aeropuerto, los Estados deberían considerar otra clase de asistencia financiera, tal como subsidiar las operaciones del aeropuerto cuyo déficit no puede ser cubierto con las utilidades obtenidas de las actividades no aeronáuticas.

4.11 Las **actividades no aeronáuticas** representan uno de los sectores importantes que más contribuyen a los ingresos y rentabilidad de los aeropuertos. Es un hecho que estos ingresos son la principal fuente mediante la cual un creciente número de aeropuertos recuperan sus costos totales y cubren las pérdidas generadas por las operaciones aeronáuticas. Sin embargo, una inadecuada gestión del espacio o la falta del mismo, así como de recursos financieros, puede

contribuir a la obtención de un bajo nivel de desarrollo de las actividades no aeronáuticas. Por otro lado, en el desarrollo de los ingresos no aeronáuticos es importante considerar que ninguna concesión o actividad no aeronáutica pueda de alguna manera, comprometer las condiciones de seguridad de las instalaciones del aeropuerto. Material de orientación sobre cómo desarrollar los ingresos provenientes de las actividades no aeronáuticas se encuentra publicado en los Apéndices 13 y 15 de la Circular 142 y en las recomendaciones sobre prácticas de gestión que se hallan incluidas en el Capítulo 6 del Manual sobre Aspectos Económicos de los Aeropuertos, de la OACI.

4.12 Elementos para la medición del rendimiento y la productividad (indicadores financieros y de rendimiento)

4.12.1 Para que los aeropuertos operen eficientemente, es necesario que los mismos tengan la capacidad de medir su rendimiento. Esta medición permite a la administración analizar los cambios en el rendimiento por períodos e identificar los sectores que requieren atención, elaborar planes y presupuestos futuros realistas, y establecer metas específicas para cada área de administración. Al elegir los parámetros para la evaluación del rendimiento, debe hacerse hincapié en los cálculos que revelen los cambios en la productividad, es decir, medidas que relacionen la producción con los insumos. Es importante destacar que las medidas de rendimiento tienen como finalidad dar una evaluación del rendimiento de un aeropuerto específico y que la comparación de las medidas de diferentes aeropuertos puede ser peligrosamente engañosa debido a las grandes disparidades existentes entre ellos, por sus diferentes características operacionales, geográficas, físicas y económicas.

4.12.2 La selección de las fuentes de financiamiento y su composición dentro de la estructura financiera del aeropuerto, así como la preparación de estudios y programas apropiados constituyen el fundamento de una gestión financiera exitosa y determinan el nivel de eficiencia financiera. Un adecuado sistema financiero suministrará a los administradores una gran variedad de *indicadores financieros* cuyo uso depende de la naturaleza de las decisiones a ser tomadas. Tal es el caso de los Indicadores Estratégicos que son requeridos para políticas de efectos a mediano y largo plazo, los Indicadores Tácticos que permiten tomar decisiones a mediano y corto plazo, los Indicadores Diarios que permiten acciones inmediatas y de efectos de muy corto plazo, y los Indicadores Objetivo que son acordados para los aeropuertos públicos en el ámbito del gobierno nacional, estatal y local. Los siguientes son los indicadores más usados:

- Indicadores Estratégicos: Retorno sobre capital invertido, Período de recuperación, Relación de autofinanciamiento, Relación activos/pasivos, Relación deuda/capital, Relación Cuentas por cobrar/activo corriente.
- Indicadores Tácticos: Ingresos y costos por pasajero o unidad de tráfico, Ingreso y gastos por unidad o facilidad o producto, utilidad de explotación por pasajero, Ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por pasajero, Pasajeros e ingresos por empleado, Gastos de capital por empleado, Activo neto por empleado, Utilidad bruta sobre ingresos, Tasa de retorno sobre ingresos, Porcentaje de ventas de concesionarios, Relación sobre tiempo/tiempo normal.
- Indicadores Diarios: Efectivo, Flujo de ingresos y egresos, Ingresos y gastos reales y presupuestados, Deudas pendientes de pago y Cuentas pendientes de cobro.
- Indicadores Objetivo: Retorno sobre capital, Costo de mejoras, Mejoras de productividad, Nivel de servicio (disponibilidad de equipo, quejas y felicitaciones), etc.

4.12.3 La lista de indicadores mencionados no es exhaustiva y su uso puede no ser necesariamente relevante para todos los aeropuertos.

4.12.4 Las autoridades deberían considerar el establecimiento de un conjunto de indicadores financieros y de rendimiento para ser usados y requeridos a los operadores de aeropuertos con el fin de facilitar el monitoreo del comportamiento financiero y operacional de los aeropuertos. Información de orientación más detallada sobre estos asuntos, se incluye en la Sección C del Capítulo 3 del Manual de Aspectos Económicos de los Aeropuertos.

4.12.5 Los siguientes aspectos deberían considerarse cuando se establecen medidas de rendimiento:

- No es esencial disponer de un sistema sofisticado de información para comenzar con la medición del rendimiento.
- Si la medición del rendimiento se adopta como una herramienta útil de gestión y monitoreo, esta debería hacer parte de un plan a nivel aeropuerto.
- Deben evitarse los debates sobre las deficiencias del sistema de medición aclarando que su imperfección es mejor que no disponer de ningún parámetro de medición.
- Si el sistema de medición se adopta muy rígidamente, podrían surgir problemas de eficiencia causadas por el riesgo de que los administradores dediquen mayor atención a las metas bajo medición en detrimento de otros aspectos importantes.

5. CONCLUSIONES

- En un entorno de aeropuertos privatizados, los Estados deberían establecer un conjunto claro de requisitos a los operadores de aeropuertos para asegurar el cumplimiento de las Normas y Métodos Recomendados de la OACI, garantizar que los aeropuertos suministran la información requerida para monitorear su desempeño administrativo, operacional, económico y financiero, y vigilar que los términos contractuales están siendo cumplidos en concordancia con la ley y la reglamentación nacional.
- Los Estados y los operadores de aeropuertos disponen de diversos medios, herramientas y procedimientos financieros y administrativos, los cuales son recomendados por la OACI y permiten la evaluación y mejoramiento del desempeño de las operaciones aeroportuarias en términos de eficiencia económica y operacional, y la aplicación de acciones correctivas cuando sean necesarias.
- El monitoreo del desempeño operacional, económico y financiero de los aeropuertos, mediante el uso de indicadores de eficiencia por parte de los Estados y operadores de los mismos, beneficia a sus usuarios y accionistas así como al Estado que es receptor final de la contribución económica de los aeropuertos.