



REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

Duodécima reunión

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

Cuestión 5 del orden del día: Modernización de las instalaciones aeroportuarias y de los sistemas de suministro de servicios

5.2: Programas de facilitación nacionales, regionales y aeroportuarios

SUPERVISIÓN POR LOS ESTADOS DE CUESTIONES DE FACILITACIÓN EN LOS AEROPUERTOS PRIVATIZADOS

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La privatización, cuando está relacionada con el cambio de propietarios y de administración en el suministro de servicios aeroportuarios, se asocia, con cierta libertad, a cualquier desviación o alejamiento respecto de la propiedad o la administración gubernamental de las instalaciones y servicios.

1.2 Tal vez la característica más importante de la privatización es que se trata básicamente de un proceso de carácter político que incluye un cambio en la función del Estado con la venta de propiedad estatal o del sector público, o con la transferencia de la administración del Estado al sector privado. Esto plantea inevitablemente problemas de responsabilidad en general y de responsabilidad jurídica. Por ejemplo, es posible que a un aeropuerto previamente del sector público no se apliquen las mismas reglas de responsabilidad jurídica cuando pasa al sector privado.

1.3 La Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 93º período de sesiones plenario en diciembre de 1992, apoyó la privatización en el contexto de la reestructuración económica, el crecimiento económico y el desarrollo sostenible. En la Resolución A 47/171 de la Asamblea, la Asamblea General, tomando nota de que muchos países estaban dando cada día más importancia a la privatización de empresas, en el contexto de sus políticas de reestructuración económica, instaba a los Estados miembros a respaldar cuando se solicitaba las iniciativas de los Estados para llevar a cabo la privatización. En 1993, la Asamblea General complementó su postura respecto de la privatización adoptando la Resolución A 48/180 en la cual el Secretario General pedía, entre otras cosas, fortalecer las actividades del sistema de las Naciones Unidas relacionadas con la promoción de la capacidad profesional y la implantación de programas de privatización.

2. ASUNTOS DE REGLAMENTACIÓN

2.1 El supuesto fundamental que establece una base jurídica mundial para el suministro de aeropuertos figura en el Artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que establece que cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo juzgue factible, a proveer en su territorio, aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios

para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del Convenio. Asimismo, el Convenio de Chicago establece, en el Artículo 10, que toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Cada Estado contratante del Convenio de Chicago puede también, con sujeción a las disposiciones del Convenio, designar una aeronave que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio del Estado y otro Estado a la ruta que puede seguir en el territorio del Estado pertinente y a los aeropuertos que puede utilizar en el territorio de ese Estado.

2.2 En el Anexo 9 del Convenio de Chicago figuran directrices sobre facilitación, en particular en los Apéndices 11 y 12, que podrían utilizarse en el caso de que nuevas políticas y mejoramientos se vean afectados en el caso de aeropuertos que son objeto de privatización. En el Apéndice 12 que contiene directrices para el establecimiento y funcionamiento de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y de los comités de facilitación de aeropuerto, se pide que un comité de facilitación de aeropuerto ejecute el programa nacional FAL de ese Estado, que examine los problemas que surjan con respecto al despacho de aeronaves, pasajeros, equipaje, carga, correo y almacenamiento y que formule las recomendaciones necesarias a las autoridades pertinentes para atenuar los problemas. La importancia de estas disposiciones en el Anexo reside en el hecho de que, cualquiera que sea la estructura empresarial o administrativa del aeropuerto, se han proporcionado a los Estados directrices establecidas para el control normativo permanente de sus aeropuertos. En cambio, los aeropuertos privatizados mantienen la obligación de aplicar las disposiciones del Anexo 9.

2.3 Es indisputable que la responsabilidad del Estado no desaparece simplemente porque un aeropuerto pasa a ser propiedad del sector privado o al estar bajo el control administrativo del sector privado. En el transporte aéreo internacional, el simple hecho de que el Estado tenga que proporcionar servicios de aeropuerto en virtud del Artículo 28 del Convenio de Chicago y efectivamente designar aeropuertos dentro de su territorio para fines de aterrizaje, en virtud de los Artículos 10 y 68, le impone una responsabilidad jurídica ya que debe ser responsable en el marco del derecho internacional público de cualquier responsabilidad adquirida como resultado de medidas adoptadas por los aeropuertos en su territorio. Las disposiciones del Convenio de Chicago, que es un tratado internacional, son de carácter obligatorio para los Estados contratantes del Convenio y, en consecuencia, son principios de derecho internacional público.

2.4 Ni el Estado ni el aeropuerto pueden evitar la responsabilidad por motivos de privatización. En primer lugar, corresponde al Estado la responsabilidad de la reglamentación permanente de los criterios del transporte aéreo en su territorio, independientemente de la condición empresarial o económica del aeropuerto. Es así, que el suministro de instalaciones y servicios adecuados y de medidas pertinentes de control fronterizo, al igual que el cumplimiento de las mismas no deberían verse afectados por la privatización.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

3.1 Se invita a la reunión departamental a:

- a) tomar nota del contenido de este documento en su examen de la Cuestión 5.2 del orden del día; y
- b) recomendar a los Estados contratantes que garanticen que las disposiciones del Anexo 9 sigan aplicándose en el caso de aeropuertos privatizados.