



**DISCURSO DE APERTURA DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO
DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI),
SR. ROBERTO KOBEH GONZÁLEZ,
EN LA CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS
Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

(Montreal, 15 de septiembre de 2008)

Me es muy grato darles la bienvenida, en nombre del Consejo y del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a esta Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

La primera conferencia de la OACI sobre imposición de derechos se celebró en 1956 y desde entonces se han celebrado otras cinco. Hoy realizamos la séptima con el objetivo común de examinar y validar las orientaciones actuales sobre las políticas de imposición de derechos. Esta conferencia resulta obviamente oportuna en vista del entorno operacional rápidamente cambiante en que se encuentra actualmente la aviación civil internacional. Enfrentamos retos de magnitud y alcance desconocidos, como la oferta y el precio del petróleo, cuestiones relacionadas con el medio ambiente y limitaciones de capacidad. En momentos como éste es fundamental que todas las partes se unan y cooperen para adaptar el sistema de transporte aéreo a la nueva y difícil realidad. La eficiencia y la eficacia en función de los costos deben convertirse en los principios rectores de nuestro avance hacia una industria financieramente sólida y sostenible.

Esta conferencia también es oportuna debido a los avances significativos de la última década en la organización y financiamiento de los proveedores de servicios. En la anterior conferencia celebrada en 2000 se actualizaron las orientaciones de la OACI sobre la política de comercialización y privatización de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea. En esta conferencia se podrán aprovechar las experiencias recientes en este ámbito y se seguirán preparando orientaciones sobre política, a fin de que los Estados puedan tratar en forma eficaz las cuestiones fundamentales sobre la reglamentación de la imposición de derechos y los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

La comercialización y la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea forman parte del proceso continuo de globalización y liberalización de las economías mundiales.

Sin embargo, según estudios realizados por la OACI, un número significativo de proveedores de servicios en el mundo, privatizados o no, sigue sin recuperar plenamente sus costos. Esto genera repercusiones serias, agravadas por el crecimiento constante del transporte aéreo, que ha ejercido y seguirá ejerciendo cada vez más presión en los Estados para que financien la expansión o renovación de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea a fin de enfrentar o prevenir la congestión de los aeropuertos y el espacio aéreo. El panorama se torna más complicado si consideramos los retos que he mencionado y el modo en que podrían afectar adversamente a la demanda mundial de transporte aéreo.

Según lo dispuesto en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, los Estados son responsables, en última instancia, de la seguridad operacional y protección de su espacio aéreo. También son responsables de velar por que se provean servicios de conformidad con las normas de la OACI, reconocidas como cruciales para la seguridad operacional y la protección de la navegación aérea internacional.

Además, al pensar en comercializar o privatizar los aeropuertos o los proveedores de servicios de navegación aérea, los Estados deberían tener en cuenta que también son responsables de la supervisión económica. El objetivo es evitar abusos como resultado del denominado “monopolio natural” de los proveedores de servicios. Los Estados pueden asumir la responsabilidad de la supervisión económica de muchas maneras distintas, comenzando por un enfoque menos rígido hasta intervenir más directamente en la reglamentación de las decisiones económicas de los proveedores de servicios, por ejemplo, estableciendo un sistema de reglamentación. Los Estados deberán elegir la forma más adecuada de supervisión económica de acuerdo con sus propias circunstancias. Al tomar una decisión sobre la forma de ejercer su función de supervisión económica, los Estados deberían tener en cuenta el nivel de competencia entre los proveedores de servicios, los costos y beneficios de otras formas de supervisión, así como los marcos jurídicos, institucionales y de gobernanza.

La necesidad de intervenir más directamente en la reglamentación podría reducirse en los casos en que se hayan implantado mecanismos adecuados de consulta con los usuarios y cuando existan acuerdos de cooperación entre los proveedores y los usuarios. Dados los enormes retos a los que nos enfrentamos, estoy convencido de que es absolutamente necesario llevar la cooperación de la industria a otro nivel.

Las políticas vigentes de la OACI sobre imposición de derechos prevén consultas únicamente en circunstancias especiales en el contexto de un aumento de los derechos y de planes de desarrollo de infraestructura de gran envergadura. Sin embargo, la consulta debe ser un proceso permanente, y su establecimiento podría requerir incluso un par de años, puesto que se requeriría una serie de reuniones para lograr la confianza mutua y desarrollar un diálogo constructivo. Por consiguiente, será necesario fortalecer las políticas de la OACI sobre la consulta con los usuarios y exigir que se establezcan procesos permanentes de consulta cuando no existan arreglos voluntarios entre los proveedores y los usuarios. Dichas consultas deberían incluir representantes de todas las categorías de usuarios que operen en los aeropuertos o en el espacio aéreo en cuestión.

El tema del rendimiento de los proveedores de servicios está estrechamente relacionado con la supervisión económica y las consultas con los usuarios. En vista de que para los proveedores de servicios, las autoridades de reglamentación y los usuarios, la gestión del rendimiento es un instrumento importante, los Estados deberían cerciorarse de que, como parte de su función de supervisión económica y mediante el proceso de consulta, sus proveedores de servicios elaboren e implanten sistemas apropiados de gestión del rendimiento.

Estos tres temas clave de la conferencia – supervisión económica, gestión del rendimiento y consulta – están interrelacionados y conjuntamente representan un enfoque holístico para aumentar la cooperación en la industria, particularmente entre las autoridades de reglamentación, los proveedores y los usuarios. Si lográramos llegar a un mutuo acuerdo sobre estas tres cuestiones, y personalmente creo que lo podríamos lograr, se sentarían las bases para adoptar conclusiones y recomendaciones constructivas que nos ayudarán a lograr los objetivos de esta conferencia con respecto a la cooperación y la eficiencia.

Habiendo dicho esto, me doy cuenta de que la categoría jurídica de las políticas de la OACI sobre imposición de derechos es distinta a la de las disposiciones del Convenio de Chicago, puesto que los Estados contratantes no están legalmente obligados a cumplir dichas políticas. Con la comercialización y privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, se corre el riesgo

de que se diluya el nivel de conocimiento de las políticas de la OACI sobre el aspecto económico, lo que conduciría a enfoques divergentes sobre la imposición de derechos a los usuarios e impuestos. Por ejemplo, en ciertas circunstancias, las características económicas y limitaciones de capacidad de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, aunadas a la liberalización de los servicios de transporte aéreo, han dado lugar a interrogantes relacionados con la aplicación del principio de no discriminación previsto en el Artículo 15 del Convenio de Chicago y la aplicación de prácticas equitativas de recuperación de costos. Por lo tanto, es necesario recalcar que, puesto que las políticas se basan en recomendaciones formuladas en conferencias internacionales importantes, como lo es ésta, los Estados se ven moralmente obligados a seguirlas. Los Estados deberían admitir que la no adhesión a las políticas de la OACI sobre imposición de derechos menoscaba la provisión y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea en forma eficiente y rentable, así como la relación con los usuarios, en particular en lo que respecta a la transparencia y justo tratamiento de las diferentes categorías de usuarios. Por consiguiente, los Estados deberían asegurarse de que sus proveedores de servicios cumplan las políticas de la OACI y notifiquen a la OACI toda desviación en el cumplimiento de las mismas.

Es un honor para mí declarar inaugurada esta Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. En su alocución, el Sr. Saud A.R. Hashem, presidente del Comité de Transporte aéreo y Representante de Arabia Saudita en el Consejo, nos dará más detalles sobre el orden del día de la conferencia.

El Consejo de la OACI espera con interés sus recomendaciones y tomará muy en serio sus sugerencias sobre la mejor forma de mejorar las orientaciones sobre las políticas relativas a los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, así como sobre otros aspectos relacionados con los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, económicos y de gestión.

Si he de tomar como una indicación las opiniones expresadas ayer en el simposio previo a la conferencia, tengo plena confianza en que esta conferencia será ciertamente muy productiva.

Ahora, quisiera invitar al Sr. Hashem a que pronuncie unas palabras.