

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OCTAVA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REGIÓN SAM
(RAAC/8)

(Buenos Aires, Argentina, 23 al 25 de abril de 2003)

Cuestión 8 del
Orden del Día: Otros Asuntos

REESTRUCTURACION DEL SECTOR AERONÁUTICO
EN LA REPUBLICA DE PANAMA

RESUMEN

La presente Nota Informativa tiene el propósito de hacer conocer a la Reunión, algunos aspectos de interés para la región en relación con la reestructuración del sector aeronáutico en la república de Panamá. Esta reestructuración contempló el estudio, discusión y aprobación de tres leyes, la Ley de Aviación Civil, la Ley que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y la Ley que dicta el marco regulatorio para la administración de aeropuertos en la república de Panamá.

I. INTRODUCCIÓN.

1.1 Los panameños y sobre todo la gerencia de la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá debíamos aceptar que toda nuestra legislación requería una actualización de manera integral. La misma debía contemplar las nuevas corrientes en materia de transporte y contratación aérea, seguridad operacional, aeropuertos y posibilitar la administración de aeropuertos por entidades que no fueran la Autoridad Aeronáutica panameña.

1.2. Debemos aceptar, que tanto el Decreto Ley 19 de 1963 como el Decreto de Gabinete No. 13 de 1969 que regulaban la aviación nacional panameña ya habían cumplido con creces su cometido.

1.3 Estas normas otorgaban un número plural de funciones administrativas a la Junta Directiva de la Dirección de Aeronáutica, contenían un gran sentido regulatorio e imposibilitaban la eficaz y moderna administración de nuestra institución. Por otro lado, no daban respuestas legales a muchas necesidades del sector, las cuales siempre se solucionaban, con atención al buen sentido del funcionario de la Dirección de Aeronáutica Civil.

1.4. Adicional a lo anterior, existía un real interés de la administración gubernamental, que pretendía terminar con el limbo jurídico en el cual había quedado, la suspendida privatización del Aeropuerto Internacional de Tocumen. Todo ello trajo como consecuencia la creación de una Comisión de Alto Nivel que estudio, preparó, presentó, sustentó y logró la aprobación por parte de la Asamblea Legislativa de un conjunto moderno de normas que reestructuran todo el sector aeronáutico panameño.

1.5. Comisiones legales y técnicas del sector gubernamental con el apoyo y asesoramiento de expertos de la Organización de Aviación Civil Internacional trabajaron hasta culminar con éxito y en tiempo perentorio el Proyecto propuesto.

II. LOGROS OBTENIDOS CON LA REESTRUCTURACION.

2.1. El esfuerzo de reestructuración de la legislación aeronáutica obtuvo entre otros logros:

2.2. Primero, la actualización de la legislación aeronáutica nacional, con base en una ley marco que permite una integral regulación de todas sus materias. (Ley No.21 de 29 de enero de 2003 por medio del cual se regula la Aviación Civil, subroga el Decreto Ley 19 de 1963 y dicta otras disposiciones).

2.3. La misma contiene principios, instituciones y figuras de ultima vigencia en el derecho internacional aeronáutico. Por primera vez, en nuestra legislación se regulan los delitos aeronáuticos con base en las recomendaciones de la OACI. Se crea un menú de infracciones y multas consonas con la realidad aeronáutica actual.

2.4. Se establece, en materias como el otorgamiento de los certificados de explotación y operación, la certificación de aeronavegabilidad, la convalidación de licencias, la certificación de aeropuertos, la aprobación de contratos de aeronaves, la investigación de incidentes y la prestación exclusiva de algunos servicios, un poder real y claro a la nueva entidad rectora de la aviación en Panamá.

2.5. Segundo, se crea una institución denominada de consenso Autoridad Aeronáutica Civil, con autonomía, con amplios poderes en materia regulatoria y de fiscalización. (Ley No. 22 de 29 de enero de 2003 por medio del cual se crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete No. 13 de 1969).

2.6. Se conceden facultades extraordinarias designadas al Director General en el ámbito administrativo, organizacional, regulatorio y contractual. Se asignan funciones específicas a la Junta Directiva en materia de política aeronáutica y de segunda instancia.

2.7. Tercero, se finaliza el limbo jurídico en el cual se encontraba, para la actual administración gubernamental, la privatización del Aeropuerto Internacional de Tocumen.

2.8. Después de un profundo análisis la legislación propone la figura de la corporatización es decir, la creación de una empresa, organizada como sociedad anónima, con un capital accionario cuya total propiedad es del Estado, con el objeto de administrar los aeropuertos del país. (Ley No. 23 de 29 de enero de 2003 por medio del cual se dicta el marco regulatorio para la administración de los aeropuertos y aeródromos de Panamá).

2.9. Esta corporatización iniciara con el Aeropuerto Internacional de Tocumen y luego en un programa a largo plazo con el resto de los aeropuertos del país.

2.10. Los estudios demostraron que la corporatización propuesta es más provechosa económicamente para el país, para el sector aeronáutico y para los trabajadores que la privatización propuesta anteriormente.

2.11. La figura de la Corporatización instaurada en la legislación panameña esta siendo analizada ya por organismos internacionales, involucrados en el sector aeronáutico, como la alternativa más viable para la administración de aeropuertos. La misma permite, por una parte que estos no sean administrados gubernamentalmente (lo que aumenta los costos por la carga de la burocracia y las ineficiencias de nuestros sistemas públicos) y por la otra que no sean gerenciados de manera privada (en donde el lucro empresarial esta significando un costo muy difícil de seguir llevando).

2.12. Dicha Ley crea un Fondo Especial para el Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica Nacional, cuyo importe esta siendo definido por el Consejo de Gabinete en estos momentos. El mismo pretende garantizar los recursos para la inversión en los proyectos más importantes en materia aeronáutica a nivel de la republica.

2.13. Esta Ley establece las responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica Civil y de la Empresa que administrará comercialmente el Aeropuerto Internacional de Tocumen.

III. NUEVAS METAS DE LA AUTORIDAD AERONAUTICA CIVIL.

3.1. Esta reestructuración ha obligado al equipo gerencial y técnico de la recién creada Autoridad Aeronáutica Civil ha redoblar esfuerzos y establecer un grupo de metas que en conjunto con otras instituciones especializadas del sector publico, expertos internacionales, expertos de la OACI, y profesionales panameños se están llevando adelante.

3.2. Entre ellas podemos citar:

- Definición de una nueva visión de la Autoridad Aeronáutica Civil.
- Determinación de la realidad financiera de la Autoridad Aeronáutica Civil.

- Creación de una nueva estructura de la Autoridad Aeronáutica Civil.
- Concreción de la situación laboral de los trabajadores del Aeropuerto Internacional de -
- Tocumen y de los funcionarios de la Autoridad Aeronáutica Civil.
- Análisis y establecimiento de un nuevo sistema las nuevas tasas, acorde con las recomendaciones de la OACI.
- Análisis y determinación de las nuevas responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica Civil en cuanto al Aeropuerto de Tocumen y el resto de los Aeropuertos del país.
- Estudio, discusión y aprobación de toda la nueva reglamentación en materia aeronáutica.
- Tecnificación y modernización tecnológica de la institución.
- Estudio, planificación y aprobación de un programa de inversiones a largo plazo.
- Estudio, planificación y aprobación de una política de autogestión financiera.
- Establecimiento de los criterios para la puesta en vigencia de la carrera administrativa.

IV. CONCLUSIONES.

- 4.1. Una vez analizada en su contexto la Reestructuración del Sector Aeronáutico Panameño, hemos llegado a formular las siguientes conclusiones:
- 4.2. Contamos en la actualidad con un conjunto normativo aeronáutico que regula de manera integral, moderna y eficiente todo el sector.
- 4.3. La decisión de las altas autoridades panameñas de dejar un sistema aeronáutico regulado de conformidad con la nueva visión mundial inspirada por la OACI fue el elemento decisivo, para lograr en tan corto tiempo la aprobación de tres leyes que de forma integral revolucionaron todo el sector.
- 4.4. La figura de la Corporatización concebida en la legislación panameña esta siendo considerada como la alternativa más viable para la administración de aeropuertos en nuestras regiones.

V. ACCIÓN SUGERIDA.

- 5.1. Se invita a la Reunión a considerar la presente Nota Informativa.