



CEANS-WP/73  
15/9/08

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS  
DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

**Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008**

**PROYECTO DE INFORME  
SOBRE LA CUESTIÓN 1.1 DEL ORDEN DEL DÍA**

---

<b>Cuestión 1 del orden del día:</b>	<b>Cuestiones relativas a la interacción entre los Estados, los proveedores y los usuarios</b>
<b>1.1:</b>	<b>Vigilancia económica</b>

### 1.1.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/4) analizó la finalidad de la vigilancia económica para aeropuertos y servicios de navegación aérea y consideró las maneras de escoger la forma apropiada de vigilancia económica. Reafirmó allí que la vigilancia económica es una responsabilidad del Estado que persigue diversos objetivos de política pública, incluida la prevención del riesgo de que un proveedor de servicios abuse de su posición dominante. Si se considera necesaria una vigilancia económica que vaya más allá de las leyes de defensa de la competencia, deberían tenerse en cuenta el grado de competencia, los costos y beneficios conexos, así como los marcos jurídico, institucional y de gobernanza. En la nota se propuso la enmienda del texto del Doc 9082 para aclarar la finalidad, el alcance y la selección de la modalidad apropiada de vigilancia económica.

**Uganda** (WP/69) indicó que las organizaciones regionales pueden prestar los recursos necesarios a aquellos Estados que no cuenten con capacidad propia para ejercer adecuadamente las funciones de vigilancia económica. Deberían existir mecanismos para que la OACI trabaje con dichas organizaciones regionales mediante la elaboración de textos de orientación.

Los **Estados Unidos** (WP/71) presentaron una versión modificada de la propuesta de texto del Doc 9082 que aparece en WP/4 donde se subraya la necesidad de que las intervenciones de la autoridad de reglamentación se ajusten en su alcance y aplicación a las circunstancias específicas.

**53 Estados africanos** (WP/58) se refirieron a la CAFAC como Organismo de ejecución de la Decisión de Yamoussoukro para el transporte aéreo africano con responsabilidad por la vigilancia económica de la industria del transporte aéreo liberalizado de África. En dicha nota instan a los Estados a llevar a la práctica la resolución de la Asamblea de la OACI relativa a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional.

La **OMT** (WP/22) coincidió en que la vigilancia económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea es una responsabilidad necesaria de los Estados que debe tender a alcanzar un sano equilibrio entre la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la facilitación, y las preocupaciones ambientales y económicas. El conjunto de instrumentos económicos debería proporcionar beneficios económicos netos para todos los países en desarrollo, previendo medidas preferenciales para los países menos adelantados en particular.

El **IAC** (WP/53) apoyó la postura de la nota WP/4, sosteniendo la responsabilidad de los Estados de ejercer la vigilancia económica a través de la sanción legislativa o el establecimiento de un mecanismo apropiado de reglamentación para resolver las cuestiones relativas al aumento del costo del combustible de aviación.

El **ACI** (WP/27) destacó que la aplicación de modalidades similares de vigilancia económica a los aeropuertos y a los ANSP soslaya las diferencias entre ambos tipos de proveedores de servicios, particularmente los distintos grados de competencia que enfrentan. Por ello, la enmienda propuesta para el Doc 9082 debería ser coherente con la hipótesis subyacente de que los aeropuertos en sí mismos no tienen una posición dominante en el mercado. Como conclusión, indicó que deberían limitarse al mínimo las intervenciones de la autoridad de reglamentación, las que debieran someterse a un análisis de costo-beneficio y procurar un nivel suficiente de inversiones para hacer frente a la demanda futura.

La **IATA** (WP/46) subrayó que debiera aplicarse una vigilancia económica a todos los aeropuertos y ANSP sin importar su tamaño o el nivel de competencia que enfrenten, puesto que tal vigilancia es responsabilidad de los Estados. En la nota se resaltó que debería aplicarse reglamentación económica allí donde no exista competencia a fin de proteger a los usuarios de toda posibilidad de abuso de una posición monopólica. En apoyo de esta postura, presentó una modificación adicional a la propuesta en WP/4 para el texto del Doc 9082.

La **ITF** (WP/24) señaló que la vigilancia económica puede tener repercusiones directas en las condiciones de trabajo del personal. Por este motivo, al trazar un marco reglamentario, la OACI debería considerar la necesidad de equilibrar las necesidades de los usuarios, los empleados, y los demás participantes de la industria.

La **Secretaría** (WP/18 – nota de información) resumió los resultados de una encuesta reciente sobre propiedad, organización, y reglamentación de aeropuertos y ANSP en 2007, así como los cambios que se planea introducir.

**Malí** (WP/41 – nota de información) presentó información sobre sus prácticas actuales y sobre sus experiencias en materia de vigilancia económica, gestión del rendimiento económico, y consultas con los usuarios. En la nota expresó asimismo su apoyo a las enmiendas del Doc 9082 que propuso la Secretaría de la OACI (WP/4, WP/5 y WP/6).

La **República de Corea** (WP/63 – nota de información) describió la función de su gobierno en materia de vigilancia económica y gestión del rendimiento de los explotadores de aeropuertos del país, que son organizaciones independientes.

El **ACI** (WP/66 – nota de información) presentó una síntesis de su último informe sobre pronósticos de tráfico mundial donde, entre otras cosas, se prevé que los volúmenes mundiales de pasajeros superarán los 5 000 millones para 2009, alcanzando 11 000 millones para el año 2027.

## 1.1.2 **Análisis**

1.1.2.1 A fin de facilitar el debate sobre vigilancia económica, el presidente de la Conferencia aclaró la diferencia de sentido entre la expresión “vigilancia económica” y el término “reglamentación económica”, refiriéndose para ello a las definiciones que figuran en el Apéndice 3 del Doc 9082.

1.1.2.2 La Conferencia dio su amplio apoyo al espíritu del proyecto de conclusiones que presentó la Secretaría en la nota WP/4, reflejando así una conciencia generalizada sobre la necesidad de contar con vigilancia económica frente a la creciente comercialización y privatización de aeropuertos y servicios de navegación aérea. En respuesta a una serie de sugerencias para mejorar el nuevo texto propuesto para el Doc 9082, y vistas las múltiples tareas a realizar, la Conferencia optó por priorizar la redacción del proyecto de conclusiones en lugar del texto detallado de la enmienda pertinente del Doc 9082. Se acordó que la Secretaría tomará en cuenta los comentarios y sugerencias realizados durante el debate al elaborar el texto final de las enmiendas del Doc 9082 para su consideración en el Consejo.

1.1.2.3 Al examinarse las modalidades de vigilancia económica, diversas opiniones se inclinaron por dar más flexibilidad a los Estados para la elección de dicha modalidad y la aplicación de una vigilancia económica que se ajuste a sus circunstancias específicas. La Conferencia no coincidió en que sea necesario introducir este punto.

1.1.2.4 En relación con las sugerencias de ampliar o limitar la aplicación de los principios de no discriminación y transparencia, así como la sugerencia específica de que se aplique la vigilancia económica a “todos” los proveedores de servicios, la Conferencia consideró que dichas modificaciones no son pertinentes ni necesarias, puesto que el texto actual del Doc 9082 ya incorpora estos principios.

1.1.2.5 La Conferencia se manifestó a favor de una propuesta para revisar el texto relativo a uno de los objetivos de política pública. Se acordó reemplazar la frase “proporcionar incentivos para que los proveedores de servicios alcancen acuerdos sobre derechos y niveles de servicio” por “fomentar la consulta con los usuarios”.

1.1.2.6 Un participante manifestó que deberían considerarse las necesidades de los países en desarrollo y los desafíos que enfrentan, puesto que algunos de estos países no cuentan con los fondos necesarios para realizar inversiones en infraestructura que les permitan incluso hacer frente a la demanda actual, ni tampoco los recursos para cumplir su deber de vigilancia económica, y deben conciliar prioridades en pugna en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación, protección del medio ambiente y liberalización del transporte aéreo. En este sentido, se acordó que podría ser de utilidad un enfoque regional, similar al propuesto en WP/58, ya que permitiría a los Estados mancomunar sus recursos para el desempeño de las funciones de vigilancia económica.

### 1.1.3 **Recomendación**

1.1.3.1 Del análisis de la documentación y el debate posterior sobre la vigilancia económica en el marco de la cuestión 1.1 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

#### **RECOMENDACIÓN 1 – VIGILANCIA ECONÓMICA**

##### **LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:**

- a) los Estados deberían tener en cuenta que la vigilancia económica es responsabilidad del Estado y que entre sus objetivos se cuentan evitar el riesgo de que un proveedor de servicios abuse de su posición dominante, asegurar la no discriminación y la transparencia en la aplicación de los derechos, fomentar la consulta con los usuarios, asegurar el desarrollo de sistemas de gestión del rendimiento apropiados, y cerciorarse de que la capacidad satisfaga la demanda actual y futura, manteniendo el

equilibrio con los esfuerzos de las entidades autónomas o privadas por obtener los resultados óptimos de la comercialización o la privatización;

- b) los Estados deberían escoger la forma apropiada de vigilancia económica con arreglo a sus circunstancias específicas, limitando al mínimo y según se requieran las intervenciones de la autoridad de reglamentación. Al escoger la modalidad apropiada de vigilancia económica, deberían tenerse en cuenta el grado de la competencia, los costos y beneficios inherentes a otras formas de vigilancia, y los marcos jurídico, institucional y de gobernanza;
- c) los Estados deberían considerar un enfoque regional para la vigilancia económica toda vez que los Estados en cuestión no cuenten con la capacidad para desempeñar adecuadamente sus funciones de vigilancia económica; y
- d) la OACI debería enmendar el Doc 9082 para aclarar la finalidad y el alcance de la vigilancia económica para los aeropuertos y servicios de navegación aérea con referencia a sus diferentes formas y a la selección de la forma más apropiada de vigilancia.