



CEANS-WP/76
17/9/08

**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 2.1 DEL ORDEN DEL DÍA**

Cuestión 2 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos
2.1:	Gobernanza, propiedad y control

2.1.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/7) analizó las estructuras de propiedad y control de los aeropuertos, la selección de la estructura apropiada, los aspectos de seguridad operacional pertinentes en los aeropuertos y la importancia de una buena gobernanza corporativa. Si bien unas estructuras de propiedad y control diferentes pueden convenir en determinadas situaciones para aeropuertos diferentes, se reafirmó en la nota que deberían establecerse entidades autónomas cuando esta medida redunde en beneficio de los aeropuertos y usuarios. Toda vez que una autoridad gubernamental controle un aeropuerto directamente, es necesario asegurarse de que exista una clara separación entre funciones de reglamentación y funciones operacionales. En el contexto de una buena gobernanza corporativa, que puede llevar a un mejor rendimiento, la citada nota recomendó la aplicación de las mejores prácticas en ciertos sectores. Por todo ello, se propuso una enmienda para el texto del Doc 9082.

Italia (WP/57) describió su proceso de certificación de los proveedores de servicios de escala, y propuso que la OACI realice un estudio sobre el establecimiento de un sistema de certificación de reconocimiento recíproco a escala mundial con miras a garantizar la calidad y la seguridad operacional de los servicios de escala en el marco de una industria liberalizada y en régimen de competencia.

El Reino de Arabia Saudita (WP/68) se refirió a la necesidad de que los Estados adopten medidas de carácter reglamentario para proteger el interés de los consumidores en los aeropuertos, y solicitó que la OACI considere la elaboración de un marco reglamentario mundial para la protección de los consumidores.

53 Estados africanos (WP/59) expresaron la necesidad de que la OACI ofrezca orientación para la gestión y explotación de aquellos aeropuertos que no son económicamente viables pero que son necesarios como parte de una red integrada de transporte aéreo a los fines socioeconómicos, de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. En la nota se solicitó también a los Estados procurar medios objetivos y transparentes que permitan escoger de entre dichos aeropuertos para brindarles financiación, y fomentar una mejor utilización de la capacidad existente.

Los **miembros de la CLAC** (WP/39) destacaron que es preciso que todas las partes interactúen y describieron su labor en materia de concesiones de aeropuertos e infraestructura aeronáutica. En la nota se recomendaba que los Estados tomen en cuenta los factores enumerados en la Resolución A17-03 de la CLAC en sus procesos de concesión de aeropuertos.

La **OMT** (WP/22) destacó la necesidad de velar por una clara separación entre la función reglamentaria y operacional y, a los fines de la eficiencia y la calidad, llamó a promover la autonomía y, en la medida de lo posible, la competencia entre aeropuertos, sin importar la jurisdicción donde se encuentren.

La **ITF** (WP/23) alentó a los Estados a integrar en sus estructuras de gobernanza el *Pacto mundial* de las Naciones Unidas y sus Principios en lo atinente a las mejores prácticas en sus aeropuertos para poder prestar servicios comerciales de mejor calidad. También les llamó a incorporar las mejores prácticas de buena gobernanza corporativa. Se propuso una enmienda del texto del Doc 9082 de modo de hacer referencia al *Pacto mundial* de las Naciones Unidas e incluir los derechos de los trabajadores y su tratamiento como una de las esferas donde deberían aplicarse las mejores prácticas.

La **Secretaría** (WP/18 – nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

La **Secretaría** (WP/19 – nota de información) sintetizó los resultados de una encuesta sobre la situación financiera de los aeropuertos y los ANSP en 2005, incluidas las repercusiones de los derechos en las operaciones de las líneas aéreas.

Malí (WP/42 – nota de información) presentó información sobre sus prácticas actuales y sus experiencias en materia de gobernanza, propiedad y control de aeropuertos; tasa de rentabilidad; asignación de costos y sistemas de fijación de derechos; derechos diferenciales; y recuperación de los costos vinculados con las medidas de seguridad de la aviación. La nota expresa además el apoyo de Malí a las conclusiones, incluidas las enmiendas propuestas por la Secretaría de la OACI para el Doc 9082 (WP/7, WP/8, WP/9, WP/10 y WP/11).

2.1.2 **Análisis**

2.1.2.1 La Conferencia acogió en general el proyecto de conclusiones presentado en la nota WP/7, incluida la postura de que los explotadores de aeropuertos deben integrar las mejores prácticas en su gestión. Sin embargo, a efectos de una mayor claridad se consideró que las nociones sobre el establecimiento de entidades autónomas deberían mantenerse aparte del concepto de separación entre las funciones de reglamentación y explotación. Se reconoció que, al decidir el establecimiento de entidades autónomas, los Estados deberían tener en cuenta la viabilidad económica de los aeropuertos en cuestión y el interés de los proveedores de servicios y de los usuarios. En lo atinente a la responsabilidad por el mantenimiento de la seguridad operacional, la Conferencia afirmó que los Estados tienen la obligación de cumplir los preceptos consagrados en el Convenio de Chicago y todos sus Anexos, por lo que no se observa la necesidad de incluir una referencia específica a un Anexo en particular. Sin perjuicio de ello, se acordó que la Secretaría incluya una referencia adecuada al Anexo 14 sobre los procedimientos de certificación de aeropuertos cuando proceda a la revisión de los textos de orientación sobre aspectos económicos.

2.1.2.2 La Conferencia dio su apoyo a la propuesta formulada en la nota WP/59 de elaborar textos de orientación sobre políticas para asistir a los Estados en la gestión y explotación de aeropuertos que no son económicamente viables pero forman parte de una red integrada de transporte aéreo. Se acordó que la OACI elabore orientación sobre políticas para el mantenimiento y explotación de dichos aeropuertos.

2.1.2.3 Respecto a la propuesta de la nota WP/68 sobre el interés de los consumidores, la Secretaría informó a la Conferencia que la OACI vigila la evolución en este aspecto como parte de su programa de trabajo. Se indicó que sería prematuro en este momento que la OACI considerara la

elaboración de un marco de reglamentación mundial para la protección de los consumidores. Hecha esta aclaración por parte de la Secretaría, no se formuló apoyo alguno para ninguna medida ulterior.

2.1.2.4 La Conferencia no apoyó la propuesta formulada en la nota WP/57 de que la OACI realice un estudio sobre el establecimiento de un proceso internacional de certificación de proveedores de servicios de escala. De igual manera, no recibió apoyo la sugerencia realizada en la nota WP/23 de incorporar en el Doc 9082 el Pacto mundial de las Naciones Unidas y sus Principios en calidad de mejores prácticas comerciales.

2.1.2.5 La Conferencia tomó nota de la labor desarrollada por la CLAC (WP/39) sobre los factores que deben considerarse en los procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica. Se acordó que la OACI considere los textos sobre procedimientos de concesión de aeropuertos elaborados por la CLAC al proceder a la revisión de sus textos de orientación existentes sobre aspectos económicos de los aeropuertos.

2.1.3 **Recomendación**

2.1.3.1 Del análisis de la documentación y el debate posterior sobre gobernanza, propiedad y control en el marco de la cuestión 2.1 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 4 – GOBERNANZA, PROPIEDAD Y CONTROL DE AEROPUERTOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) si bien unas estructuras de propiedad y control diferentes podrían convenir para aeropuertos diferentes, los Estados consideren el establecimiento de entidades autónomas para explotar sus aeropuertos, teniendo en cuenta para ello la viabilidad económica del aeropuerto y el interés de los proveedores de servicios y de los usuarios;
- b) toda vez que la explotación de uno o más aeropuertos constituya sólo una de múltiples funciones a cargo de una entidad gubernamental, los Estados consideren la conveniencia de establecer una clara separación entre la función de reglamentación y el suministro del servicio;
- c) los Estados examinen la estructura de gobernanza de sus aeropuertos y apliquen las mejores prácticas de buena gobernanza corporativa respecto a objetivos y responsabilidades, derechos y tratamiento de los accionistas, responsabilidades del consejo, poderes y rendición de cuentas de la administración, relaciones con las partes interesadas y divulgación de la información;
- d) al establecer una autoridad autónoma, los Estados se cercioren del cumplimiento de todas las obligaciones correspondientes al Estado en virtud del Convenio de Chicago, sus Anexos y los acuerdos de servicios aéreos en vigor, y la observancia de las políticas y prácticas de la OACI;

- e) la OACI enmiende el Doc 9082 a fin de introducir los elementos necesarios para asegurar una buena gobernanza mediante la aplicación de las mejores prácticas comerciales y a fin de subrayar la importancia de la separación entre funciones de reglamentación y funciones operacionales;
- f) la OACI considere la conveniencia de elaborar textos de orientación y políticas para la gestión y explotación de aquellos aeropuertos que no sean económicamente viables pero que, por ser parte de una red integrada de transporte aéreo, sean necesarios para el mantenimiento de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional, y por consideraciones socioeconómicas; y
- g) la OACI, al revisar sus textos de orientación sobre comercialización de aeropuertos, tenga en cuenta la labor realizada por la CLAC sobre los procesos de concesión de aeropuertos.

— FIN —