

**CONFERENCE ON THE ECONOMICS OF AIRPORTS AND
AIR NAVIGATION SERVICES**

(Montreal, 19 - 28 June 2000)

Agenda Item 2: Organizational issues

SANTIAGO STATEMENT

(Presented by the International Air Transport Association (IATA))

SUMMARY

This paper provides some background information on the “Santiago Statement” issued during FIDAE 2000 and invites the Conference to make a similar statement at the conclusion of the Conference.

1. Introduction

1.1 IATA organized a series of events during FIDAE 2000, the international air and space fair in Santiago de Chile, 27 to 30 March 2000, including a “*Colloquium on Infrastructure Costs in Latin America*” and a “*High Level Air Transport Conference for the Americas*”. Airport charges and privatization in Latin America were discussed at the Colloquium and at one of the sessions of the Conference. Participants included IATA’s Director General, ICAO’s Secretary General, LACAC, AITAL, several CEOs from IATA Member airlines, Latin American CAAs and airport authorities.

1.2 A statement was subsequently issued (shown in **Attachments A** and **B** in English and Spanish, respectively). Further, IATA has encouraged its Member airlines operating in Latin America to promote the “Santiago Statement” and also to brief their Civil Aviation Authorities on the subject.

2. Action by the conference

2.1 The Conference is invited to:

- a) review the “Santiago Statement” in its discussions; and
- b) consider its adoption as part of its conclusions.

*Attachment A***SANTIAGO STATEMENT**

(Issued by “Wings of Change:
High Level Air Transport Conference for the Americas”
Santiago de Chile, 28 March 2000)

Whereas:

1. An extensive airport privatization* process is taking place in the Latin American Region, which includes the total or partial transfer of administration and management of airport services.
2. Privatization is not the only means to achieve an efficient airport management, as there are other proven mechanisms. Privatization may, however, be beneficial, as it can allow for the rapid solution of problems related to lack of infrastructure and/or obsolescence of current facilities.
3. In Latin America, in general, airport privatization is not being correctly applied, as it is resulting in excessive increases in airport charges and rates, without noticeable improvements in facilities and services.
4. Airport privatization requires a detailed analysis of various factors, including the fact that an airport is essentially a natural monopoly, for which reason there is a need to ensure that benefiting from the use of airport facilities will not create an indiscriminate financial burden for airlines and passengers.
5. The obligation of the States to provide free access to goods and services, a non-discriminatory treatment, and the establishment of mechanisms to prevent monopolistic practices, are essential elements to achieve a healthy economic development.
6. The States have the obligation to look after the fulfilment of their international commitments, specifically the Air Transport Bilateral Agreements, as well as the principles of ICAO - the ruling body of international civil aviation.
7. The views of IATA and AITAL with respect to airport privatization and charges and rates are in essence in line with those expressed by LACAC in the recommendations issued at their 13th Assembly.

* In this Statement, in the Latin American context, the term “privatization” refers to the general process of moving away from a State (governmental) organization and structuring this organization in such a way that would allow it to operate more like a business. This does not imply that those organizations will actually end up as privately owned companies. “Privatization” in Latin America is usually done through long-term concessions.

The Conference “Wings of Change: High Level Air Transport Conference for the Americas”, recommends:

That States that are undertaking or about to undertake an airport and/or air navigation infrastructure privatization process, consider the following aspects to obtain the best possible benefits for all the parties involved:

1. Define the role of the State and the responsibilities it should retain to guarantee operational safety in keeping with international standards in force, as well as user rights.
2. Clearly define infrastructure development requirements, for which the users are willing to acknowledge costs, while avoiding excesses or deficiencies which could go against their interests.
3. Identify services to be transferred to the private sector and those to be kept by the State, describing the standards to be used in defining the quality of the services to be provided.
4. The State should seek to establish a competitive environment for the various providers of airport services, through mechanisms such as tenders to third parties. In the case of monopolistic services the States should guarantee – through independent economic regulatory mechanisms – the application of fair and reasonable charges and rates, established in all transparency, in relation with related operational costs and the investment actually made by the private concessionaire.
5. The contract between the State and private airport service operators should be the result of an open tender where the required conditions and the evaluation criteria used for the awarding of the contract are established and publicized among all interested parties, in all transparency. The role of the operators with its responsibilities of safety, security and efficiency should be clearly defined in the tender procedure as well as in the final contract.
6. Any return on investment should be commensurate with a minimum risk monopoly (i.e. municipal bonds).
7. The State should reserve – through efficient and clear regulatory mechanisms – the right to control the operation of the contract, the application of fair prices, and to pursue the provision of improved quality of services. The pertinent regulatory mechanisms should consider the active participation of users at all times, through a consultation process.
8. Urge the States the fulfilment of the clauses contemplated in their Air Transport Bilateral Agreements, including compliance with the Chicago Convention, as well as adherence to the ICAO policies regarding airport and air navigation charges, embodied in Document 9082, which states that charges, both for privatized and for non-privatized airports, are to be set in a fair, transparent and non-discriminatory manner, in consultation with users, taking into account all the income generated by the airport.
9. Civil Aviation Administrations should play an active role in the airport/air navigation privatization processes.

Issued in Santiago de Chile, on 28 March 2000.

Declaración de Santiago

(Emitida por la Conferencia "Wings of Change:
High Level Air Transport Conference for the Americas",
el día 28 de Marzo de 2000)

Considerando:

1. Que en la región latinoamericana se está llevando a cabo un amplio proceso de privatización* (concesionamiento) de sus aeropuertos, que incluye el traspaso total o parcial de la administración y el manejo de los servicios aeroportuarios.
2. Que la privatización no es la única vía para lograr un manejo eficiente de los aeropuertos, por cuanto existen otros mecanismos ya probados, pero que sin embargo, la privatización puede ser de beneficio en la medida que aporte soluciones rápidas a problemas relacionados con la carencia de infraestructura y/u obsolescencia de las instalaciones actualmente en uso.
3. Que en general, la privatización de aeropuertos en América Latina, no se está realizando de manera correcta, y que ha generado aumentos excesivos en las tasas y gravámenes por servicios aeroportuarios, sin mejoras evidentes en instalaciones y servicios.
4. Que la privatización de aeropuertos requiere de un análisis detallado de múltiples factores. Ello incluye el hecho que un aeropuerto es esencialmente un monopolio natural, razón por la cual existe la necesidad de asegurar que el beneficiarse con el uso de las instalaciones aeroportuarias, no implique una carga financiera para las líneas aéreas y los pasajeros.
5. Que es la obligación que tienen los Estados de suministrar acceso libre a bienes y servicios, de manera no discriminatoria, y que el establecimiento de mecanismos para evitar prácticas monopólicas, son elementos esenciales para lograr un sano desarrollo económico.
6. Que es obligación de los Estados velar por el cabal cumplimiento de sus compromisos internacionales, específicamente con los Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo y los principios de la OACI - organismo rector de la aviación civil internacional.
7. Que las posiciones de IATA y de AITAL, referentes a la privatización de aeropuertos y a las tasas y gravámenes por servicios aeroportuarios, concuerdan en esencia con aquellas contenidas en las recomendaciones de la 13ra. Asamblea de la CLAC.

* En esta Declaración, y en el ámbito de América Latina, el término "privatización" hace referencia al proceso de desplazar a un organismo de la esfera estatal (o gubernamental), y estructurarlo de tal manera que le permita funcionar más como un negocio. Ello no implica que tales organizaciones terminarán efectivamente siendo de propiedad privada. La "privatización" en América Latina, se realiza a través de concesiones de largo plazo.

La Conferencia "Wings of Change: High Level Air Transport Conference for the Americas", recomienda:

A los Estados que están llevando a cabo, o contemplan llevar a cabo procesos de privatización de aeropuertos y/o infraestructura de navegación aérea, considerar los siguientes aspectos con el objeto de procurar los mejores resultados para todas las partes involucradas:

1. Definir el rol de los Estados y las responsabilidades que se reservará para garantizar la seguridad internacional, mantener los estándares internacionales vigentes, así como los derechos de los usuarios.
2. Definir claramente los requerimientos reales de infraestructura, por las cuales los usuarios estén dispuestos a reconocer sus costos, evitando excesos o deficiencias que pudieran actuar en contra de los intereses de los usuarios.
3. Identificar tanto los servicios que serán traspasados al sector privado, como aquellos que serán mantenidos por los Estados, describiendo los cánones que se utilizarán en la definición de la calidad de los servicios que se suministrarán.
4. Los Estados deberían procurar el establecimiento de un entorno competitivo para los diversos servicios que se suministrarán, a través de mecanismos tales como licitaciones a terceras partes. En aquellos casos de servicios monopólicos, los Estados deberían garantizar - a través de mecanismos económicos regulatorios independientes - la aplicación de cargos y tarifas justas y razonables, establecidas con total transparencia, en concordancia con los costos operacionales incurridos, y con las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario privado.
5. El contrato entre el Estado y los proveedores privados de servicios aeroportuarios debería ser el resultado de una licitación abierta, en la cual los requisitos y el criterio de evaluación se establezcan e informen con toda transparencia a las partes interesadas. Se debe definir claramente tanto en el procedimiento de licitación como en el contrato final, el rol y la eficiencia de los operadores, con sus responsabilidades en seguridad operacional y en tierra.
6. Cualquier retorno sobre la inversión debe ser congruente con un mínimo riesgo de monopolio (i.e. bonos municipales).
7. El Estado se debería reservar - a través de mecanismos regulatorios claros y eficientes - el derecho a controlar el cumplimiento del contrato, la aplicación de precios justos, y a buscar el suministro de servicios de calidad mejorada. Los mecanismos regulatorios pertinentes deben considerar en todo momento la participación activa de los usuarios a través de procedimientos de consulta.
8. Instar a los Estados para que cumplan con la cláusula contemplada en sus Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo, incluyendo el cumplimiento de la Convención de Chicago, como asimismo su adherencia a las políticas de la OACI, respecto a las tasas y gravámenes por servicios aeroportuarios y de ayuda a la navegación aérea, contenidos en el Documento 9082. Este establece que las tasas y gravámenes por servicios aeroportuarios - tanto para aeropuertos privatizados como no privatizados - se deben fijar de una manera justa, transparente y no discriminatoria, en consulta con los usuarios, y teniendo en cuenta todos los ingresos generados por el aeropuerto.

9. Las Administraciones de Aviación Civil deberían tener un papel preponderante en los procesos de privatización de aeropuertos.

Emitida en Santiago de Chile el 28 de Marzo de 2000.

– END –