

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

**Cuestión 5.2 del
orden del día: Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI**

CONSULTAS A LOS USUARIOS

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

En esta nota se describe la forma por la que las consultas constituyen los pilares fundamental de una relación de trabajo productiva entre los aeropuertos o proveedores de ANS y sus usuarios. Las consultas y lo que estas implican deberían constituir la orientación preeminente en la OACI.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las consultas son los pilares de una relación significativa entre un aeropuerto o proveedor de ANS y su comunidad de usuarios. Esto ha sido reconocido por el Consejo de la OACI respecto al establecimiento de derechos impuestos y a la planificación de los aeropuertos o de ANS en sus "*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*".

1.2 El principio en que se funda el proceso de consultas es que haya transparencia de información y motivos para la adopción de decisiones. El suministro oportuno por parte de los aeropuertos o de las entidades ANS de mejor información financiera y sobre el tránsito, junto con otros datos suplementarios o información pertinentes deberían servir de prerequisite para una consulta adecuada. Las compañías aéreas por su parte, por conducto de sus organizaciones representativas, deberían proporcionar la información refundida para planificación del aeropuerto o de los proveedores de ANS, en base a pronósticos a medio y a largo plazo.

1.3 La meta de las consultas debería ser llegar al consenso entre los participantes y esto requiere un espíritu de apertura y de comprensión por ambas partes. Se reconoce que no siempre puede llegarse a un acuerdo pero para las decisiones que se adopten después de las consultas, deberían tenerse en cuenta las opiniones de los usuarios. Cuando no se aceptan las opiniones de los usuarios deben explicarse o justificarse los motivos.

1.4 En la política actual de la OACI se declara que si no se llega a un acuerdo, el aeropuerto o el proveedor de ANS estaría libre para imponer una revisión de los recargos o nuevos recargos. Sin embargo, los usuarios opinan que deberían tener el derecho de apelar a la autoridad normativa competente o a una junta de arbitraje independiente en caso de desacuerdo.

2. OPORTUNIDAD Y FORMATO

2.1 Cuando se consideran cambios importantes de los niveles o de la estructura de imposición de recargos, deben tener lugar consultas por adelantado, es decir de cuatro o seis meses antes de su aplicación, y pueden requerirse varias reuniones antes de que se adopte una decisión definitiva.

2.2 Es importante que las *consultas sean un proceso y no un suceso* cuando una decisión ya adoptada se anuncia sencillamente y se lleva subsiguientemente a la práctica. El aeropuerto o el proveedor de ANS debería pedir observaciones sobre una propuesta, tener en cuenta tales observaciones y en definitiva llegar a una decisión en base a la comprensión de los intereses de los diversos interesados. Sería ideal que se estructurara la propuesta como una serie de opciones o escenarios posibles.

2.3 No es posible establecer un formato o procedimiento particular para las consultas puesto que cada caso es distinto de los otros, dependiendo del marco jurídico normativo o financiero dentro del cual funciona el aeropuerto o el proveedor de ANS. Sin embargo, existen entre aeropuertos y proveedores de ANS “prácticas óptimas” y en la industria se han reconocido varios ejemplos.

3. POSTURA DE LA IATA

3.1 Los aeropuertos y los proveedores de ANS no están sometidos a la competencia del mismo modo que sus clientes, las compañías aéreas. Para contrarrestar esta situación, debe existir un proceso de consultas significativo con plena transparencia. Como mínimo, los aeropuertos y proveedores de ANS deberían proporcionar a los usuarios datos suficientes sobre antecedentes, tránsito actual y pronosticado, y datos financieros para que las compañías aéreas puedan aportar datos pertinentes.

3.2 El beneficio para las compañías aéreas de tal proceso es que sabrán lo que han de pagar y tendrán la oportunidad de presentar sus observaciones. La ventaja para los aeropuertos o los proveedores de ANS es que llevarán a la práctica las modificaciones de sus niveles o estructura de imposición de derechos en base a una decisión bien fundamentada.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

4.1 Que la Conferencia tome nota de la importancia del proceso de consultas entre aeropuertos o proveedores de ANS y sus comunidades de usuarios, declarando que son los pilares de una relación productiva.