

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE**

**CUARTA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DEL  
CARIBE CENTRAL (C/CAR/DCA/4)**

(Gran Caimán, del 17 al 20 de mayo de 2000)

Cuestión 12 del  
Orden del Día:

**Otros Asuntos**

**12.1 El Programa de Transporte Aéreo de la OACI**

**ASPECTOS QUE REQUIEREN ESPECIAL ATENCIÓN POR PARTE DE LOS ESTADOS**

(presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

La presente Nota Informativa tiene como objeto mostrar a la Reunión los aspectos más significativos de cada una de las áreas que componen el Programa de Transporte Aéreo y que requieren de especial atención por parte de las administraciones de aviación civil.

**1. Introducción.**

1.1 El Programa de Transporte Aéreo de la OACI incluye actividades relacionadas con la actualización y adopción de las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos 9 (Facilitación) y 17 (AVSEC), con la elaboración y actualización de las políticas de la OACI sobre aspectos económicos del transporte aéreo y en la preparación de estudios y material de orientación en las áreas de Política Económica, Planificación Económica, Estadística, Facilitación, Economía y Administración de aeropuertos y servicios para la navegación aérea y Aspectos económicos de la protección ambiental en la aviación civil.

1.2 Tomando en consideración que existe una estrecha relación entre la OACI y los Estados miembros para la realización de dichas actividades, la participación de las autoridades de aviación civil en los procesos y estudios requeridos, es de vital importancia para lograr los objetivos esperados del Programa. A continuación se presentan los aspectos más significativos de cada una de las áreas que componen el Programa y que requieren de especial atención por parte de las administraciones de aviación civil.

## 2. Área de Política Económica.

### 2.1 *Material de orientación sobre Políticas de Reglamentación*

2.1.1 Con la finalidad de suministrar material de orientación sobre diversos aspectos de regulación del transporte aéreo, la OACI ha elaborado y publicado una serie de documentos que conforman un marco de referencia teórico-práctico dentro del cual las autoridades de transporte aéreo deberían realizar sus actividades. Dicho material es revisado, actualizado y complementado periódicamente para incluir las nuevas tendencias del transporte aéreo y sus efectos regulatorios.

2.1.2 Por su importancia y vigencia para las Administraciones de aviación civil, merece especial mención la siguiente documentación:

- El Doc 9587 (Segunda Edición,1999) “*Criterios y texto de orientación sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional*”, contiene información relativa a Acuerdos y arreglos de reglamentación, Propiedad de las líneas aéreas y operaciones conjuntas, Reglamentación de la capacidad, Elementos de la tarifas de pasajeros y carga, Sistemas de reserva por computadora, Asuntos comerciales de las líneas aéreas, Entorno general de la reglamentación, y otros temas relacionados.
- El *Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional* (Doc 9626), complementa al documento 9587 y contiene información respecto a diversos aspectos de la reglamentación nacional, bilateral y multilateral.
- La *Recomendación surgida de la Cuarta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo* (1994),distribuida mediante la carta **SC 4/4-95/32** (7 de abril 1995), contiene un marco referencial que permite a los Estados adaptar y ajustar sus respectivas políticas y relaciones de transporte aéreo al creciente entorno de competencia comercial. También incluye recomendaciones para la reglamentación de la “propiedad y control de las líneas aéreas” y los “aspectos comerciales”.
- Las *seis recomendaciones del Grupo de Expertos sobre Regulación del Transporte Aéreo* (ATRP) incluyen orientaciones sobre el establecimiento de Mecanismos de salvaguardia, Solución de controversias, Medidas relativas a la participación, Ampliación de los criterios sobre propiedad y control de las líneas aéreas, Clausulas modelo sobre asuntos comerciales y Aspectos de los códigos compartidos que afectan a los consumidores. Esta información fue distribuida con la carta **SP 38/1-97/58** (27 de junio 1997).
- Las “*Medidas preferenciales para los países en desarrollo*”, distribuidas con la carta **EC 2/75-97/1** (17 enero 1997), hacen referencia a medidas de carácter transitorio sobre acceso a los mercados, propiedad y control de las líneas aéreas, y prácticas comerciales, que podían ser consideradas por los Estados en la negociación de sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo con Estados más desarrollados.

- El “*Estudio acerca del arrendamiento de aeronaves y textos de la Secretaría sobre la implantación del Artículo 83 bis*”, distribuido mediante la carta **EC 2/82, LE 4/55-99/54** (14 de mayo de 1999), brinda orientación respecto a los aspectos económicos y de seguridad operacional involucrados en el arrendamiento de aeronaves.

2.1.3 Tomando en consideración que el material de orientación mencionado tiene por objeto ayudar a los Estados en el ejercicio de sus responsabilidades regulatorias, se invita a las autoridades a poner en práctica estos conocimientos y a suministrar información sobre sus experiencias en la aplicación de los mismos, para mejorar su contenido.

## 2.2 *Convenios, Acuerdos y demás documentos de compromiso de transporte aéreo.*

2.2.1 Con la finalidad de garantizar la *transparencia de todos los actos de transporte aéreo*, los Artículos 81 y 83 del Convenio de Chicago establecen el compromiso de los Estados de registrar ante la OACI todos los acuerdos, convenios y demás documentos mediante los cuales se confieran a otros Estados derechos de tráfico. Para los efectos existe un “*Reglamento de Registro de Contratos y Acuerdos Aeronáuticos*”, que define el procedimiento aplicable y la información registrada se publica periódicamente ( Doc 9511). Es importante destacar que todo documento debe ser registrado sin importar que no se halle vigente.

## 2.3 *Sistemas de Reservas por Computadora (SRC).*

2.3.1 Para reglamentar el funcionamiento de estos sistemas que tienen un trascendental impacto en la comercialización de los servicios de transporte aéreo, el Consejo adoptó el “*Código de Conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora*”, y urgió a los Estados a ponerlo en práctica. Con el objetivo de reforzar y complementar la adopción del Código, el Consejo también aprobó dos cláusulas modelo sobre SRCs para su inclusión en los acuerdos y arreglos bilaterales y multilaterales (Parte 5 del Doc 9587).

2.3.2 Para lograr la adopción universal del Código, los Estados deberán incluirlo como parte de sus reglamentos de aviación civil e incluir una de las Cláusulas mencionadas en sus acuerdos y convenios de transporte aéreo. Con este objetivo, la carta **EC 2/28-97/97** reitera la necesidad de notificar a la OACI las intenciones de los Estados respecto a la adopción del Código.

## 2.4 *Comercio de Servicios*

2.4.1 El 22 de Noviembre de 1999, el Consejo de la OACI adoptó una Resolución sobre la *Posición del Transporte Aéreo para negociaciones sobre comercio de servicios en la Organización Mundial de Comercio*. La carta **EC 3/10-00/7** del 28 de enero del 2000, presenta dicha resolución junto con información explicativa. Tomando en consideración que desde octubre de 1999 el *Acuerdo General sobre Comercio de Servicios* (GATS) se encuentra bajo revisión para ampliar su cubrimiento, se invita a las autoridades de aviación civil a promover su participación en las discusiones sobre el tema y a mantener informados a los delegados de su país respecto a las implicaciones de la inclusión de los derechos tráfico en el GATS.

2.5 ***Políticas de la OACI referentes a los impuestos en la esfera de la aviación.***

2.5.1 Con la finalidad de evitar la imposición de impuestos que puedan afectar el desarrollo del transporte aéreo internacional, los Estados a través de la OACI han convenido no aplicar impuestos al combustible, lubricantes y otros suministros técnicos de las aeronaves que operan servicios internacionales; a los ingresos de los transportistas aéreos internacionales, sus aeronaves y otros bienes muebles; y a la venta o uso del transporte aéreo internacional. En este sentido, la carta **EC 2/10-99/52** (14 de mayo de 1999) suministró la Resolución que consolida las anteriores disposiciones publicadas en la Segunda Edición del Doc 8632. Se invita a las autoridades a tomar conocimiento detallado de la Resolución mencionada, a desalentar la adopción de prácticas contrarias, y a notificar a la OACI al respecto.

2.6. ***Estudio de un Ente de Financiación Internacional para la Seguridad Aeronáutica. (IFFAS).***

2.6.1 En cumplimiento de las decisiones de la Asamblea (31), el Consejo emprendió un estudio preliminar sobre la posibilidad de nuevo ente de financiación para la aviación y presentó los resultados a la Asamblea 32, que respaldó los planes relativos a este asunto. Durante 1999 la Secretaría realizó un estudio minucioso de algunos aspectos señalados de interés por el Consejo y una vez revisado por el mismo, el texto del estudio ha sido distribuido a los Estados mediante la carta **EC 2/80-00/6** (28 enero del 2000). Dicha comunicación también solicita suministrar información en un formulario anexo a la carta; esta información permitirá establecer el nivel de interés de los Estados en este asunto para definir la labor futura de la OACI sobre el tema. Se solicita dar contestación a la carta mencionada antes del 14 de abril próximo.

**3. Área de Análisis Económico.**

3.1 ***Tarifas de transporte aéreo.***

3.1.1 Con base en los "*Estudios sobre la explotación comercial de las líneas aéreas*" publicados periódicamente por la OACI, la IATA realiza el prorrato de ingresos interlineales. La fuente de información para estos estudios consiste en dos cuestionarios sobre los ingresos y costos de los transportistas aéreos internacionales que se solicitan cada año mediante una carta a los Estados (**EC 2/20.3.2-99/104**, 5 de noviembre de 1999, solicita la información de 1998). El suministro oportuno y adecuado de dichos cuestionarios permite la obtención de resultados confiables y evita el empleo de estimaciones que pueden afectar económicamente a las líneas aéreas que operan en rutas donde no se suministra información, como es el caso del Caribe.

3.1.2 El Programa de Análisis Económico de la OACI también incluye la elaboración anual del documento "*El Mundo de la Aviación Civil*" (última publicación, 1998-2001, CIR 275) y los estudios sobre tarifas de las líneas aéreas, que desde 1995 se publican cada tres años. Se invita a las autoridades a tomar conocimiento de estas publicaciones.

**4. Área de Pronósticos de Aviación y Planificación Económica.**

4.1 Para proveer a las administraciones de aviación civil con material que apoye las actividades de planificación económica del transporte aéreo, la OACI elabora y publica los siguientes documentos:

- *Manual sobre Pronósticos de Tráfico* (Doc 8991),
- *El Mundo de la Aviación Civil* (CIR 275), publicación anual que incluye pronósticos de corto plazo para 3 años,
- CIR 270-AT/111 - *Perspectivas del Transporte Aéreo Hasta el Año 2005*, publicación trianual que incluye pronósticos de largo plazo (10 años), y
- otros informes elaborados por los Grupos de Pronósticos de Tráfico para los grupos de planificación regional.

## **5. Área de Estadísticas de Aviación.**

5.1 Los Artículos 67, 54 y 55 del Convenio de Chicago establecen la obligación de los Estados de suministrar información estadística a la OACI y definen las funciones de la Organización en este campo. Para los efectos correspondientes, el *Manual sobre el Programa de Estadísticas de la OACI* (Doc 9060-AT/723/4) contiene un conjunto de guías y referencias sobre la información y los formatos a ser suministrados periódicamente.

5.2 La falta de información estadística adecuada en los procesos de planificación y toma de decisiones, puede acarrear costosas equivocaciones. Por esta razón, las Administraciones deben mantener estrecha relación con las aerolíneas, contar con una apropiada y eficiente unidad administrativa de estadística, respaldar sus actividades con leyes y procedimientos funcionales, y participar en los diversos seminarios o reuniones sobre el tema.

5.3 Para lograr una mayor celeridad en el tratamiento de la información y la publicación de los compendios estadísticos, por parte de OACI, las autoridades deberían considerar la posibilidad de emplear medios magnéticos (correo electrónico o disquetes) para la notificación de sus datos estadísticos. Con esta finalidad, formatos desarrollados en EXCEL han sido suministrados durante las visitas a los Estados.

## **6. Facilitación (FAL) y Seguridad de la Aviación contra actos de interferencia ilícita (AVSEC).**

6.1 Para dar cumplimiento al Artículo 38 del Convenio, referente a la *notificación de diferencias entre las practicas nacionales y las disposiciones de los Anexos 9 y 17*, es fundamental contar con los mecanismos que le permitan a los Estados realizar una adecuada gestión en los campos FAL y AVSEC. Dichos mecanismos, los *Programas Nacionales de Facilitación* y de *Seguridad de la Aviación Civil* así como los *Comités Nacionales y de aeropuertos* correspondientes, son requeridos por las normas 8.17 y 8.18 del Anexo 9 y las normas 3.1.1, 3.1.6 y 3.1.11 del Anexo 17. Es importante destacar que dada la participación de diversas autoridades y entidades no gubernamentales en estas actividades, el establecimiento de tales mecanismos requiere de un soporte jurídico apropiado que garantice su funcionamiento, operatividad y resultados.

6.2 Debido a la falta de mecanismos formales como los enunciados, en la Región no se realizan actividades programadas que permitan responder a los requerimientos de la OACI sobre estas materias y por lo mismo, se dificulta la *revisión periódica de las diferencias existentes para buscar su eliminación* a través de modificaciones a los reglamentos y leyes nacionales, y la ejecución de proyectos dirigidos a adoptar *nuevas técnicas y procedimientos que mejoren estructuralmente las condiciones de facilitación y seguridad* de los aeropuertos internacionales.

6.3 Sin los mecanismos enunciados anteriormente, es muy difícil para las Administraciones de Aviación Civil cumplir con sus compromisos internacionales y *aplicar otras normas y recomendaciones* tales como, la expedición de *documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303), el registro de la información pertinente por medios electrónicos, el intercambio de información electrónica con fines de seguridad y facilitación de los trámites de pasajeros y carga aérea, la aplicación de técnicas de perfiles de riesgo para la evaluación de pasajeros y envíos de carga, la adquisición coordinada de equipos de seguridad, *la señalización normalizada de los aeropuertos* (Doc 9636), *la construcción de facilidades para pasajeros con impedimentos*, el diseño y aplicación de procedimientos de control más eficientes, etc.

6.4 En la mayoría de los Estados de la Región, las actividades FAL y AVSEC se realizan en forma limitada a través de los comités de operaciones y de seguridad de los aeropuertos, pero debido a que no disponen del nivel jerárquico adecuado, sus soluciones son de carácter parcial. Por lo anterior, las autoridades de aviación civil participan en dichos comités sin el respaldo jurídico que les permita impulsar el desarrollo de estas actividades y *la aplicación de recomendaciones surgidas de las Reuniones Departamentales de Facilitación FAL/10 y FAL/11*, tales como el logro de metas sobre *tiempo máximo de trámites* para los pasajeros y la carga aérea, la búsqueda de *soluciones concertadas entre las autoridades y la industria y la co-operación entre Estados vecinos* para diseñar controles apropiados, eficientes, no redundantes y contribuyentes a mejorar el estado de la Facilitación y la Seguridad a nivel regional.

## **7. Economía y Administración de Aeropuertos y Facilidades a la Navegación Aérea.**

7.1 La política de la OACI sobre derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea en ruta, emana de los criterios que figuran en el *Artículo 15 del Convenio de Chicago* y está contenida en las *"Declaraciones del Consejo a los Estados Contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y por los servicios de navegación aérea"* (Doc 9082/4). Con base en lo anterior, los Estados están comprometidos a actuar de conformidad con dicha política cada vez que establezcan o revisen los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

7.2 Para facilitar a las autoridades el cumplimiento de los compromisos sobre la materia, los Docs. 9562 y 9161/2 (manuales sobre aspectos económicos de los Aeropuertos y de las instalaciones y servicios a la navegación aérea en ruta) incluyen lineamientos de política económica y recomendaciones que dan respuesta a la necesidad de los Estados de disponer de material de orientación y permiten mejorar la eficiencia económica y financiera de los aeropuertos y servicios a la navegación aérea. A manera de ilustración se mencionan los siguientes documentos de interés para las autoridades:

- *Manual sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos* (Doc 9562).
- *Manual sobre los Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea* (Doc 9161/2).
- *Informe sobre los aspectos financieros y de organización y gestión del suministro y explotación de sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)*, Doc 9660.
- *Manual de tarifas de los aeropuertos y los servicios a la navegación aérea en ruta* (Doc 7100).

7.3 ***Conferencia sobre aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios a la navegación***

*aérea (ANSCConf 2000).*

7.3.1 Dada la importancia de este evento (Montreal, 19 a 28 de junio del 2000), la OACI ha convocado a esta Conferencia con el tema “*Infraestructura del transporte aéreo para el siglo XXI*”. El evento busca asegurar la equidad del acceso a los servicios y de los derechos cobrados, promover la autonomía financiera de las entidades responsables por el suministro de los servicios, y reafirmar las responsabilidades de los Estados en este campo.

7.3.2 Los delegados tendrán la oportunidad de examinar la situación económica de los aeropuertos y los proveedores de servicios para la navegación aérea, sus relaciones financieras con los transportistas aéreos y otros usuarios, y diversos aspectos tales como la organización y financiamiento de los servicios, los determinantes de la regulación económica, la política de la OACI sobre recuperación de costos y el material de orientación publicado.

7.3.3 Un *Seminario preparatorio de día y medio*, que se realizará a partir del lunes 19 de junio, incluirá presentaciones y discusiones por parte de expertos, y permitirá aclarar las preguntas y dudas de los asistentes. La agenda del Seminario incluye tópicos relacionados con la identificación de aspectos que facilitan la recuperación de costos, la importancia de los ingresos no aeronáuticos, la diferencia conceptual entre derechos e impuestos, la cooperación internacional y los convenios comerciales de riesgo compartido (alianzas entre aeropuertos), los métodos para atraer financiación, la asignación de accesos (slots) en los aeropuertos, y los principales desafíos de los proveedores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

7.3.4 Se invita a las autoridades a tomar las acciones necesarias para asegurar la participación de su Estado en la Conferencia mencionada y a notificar la composición de sus delegaciones, tal como lo solicita la carta **SR 167/1-99/80** (6 de agosto de 1999).

## **8. Protección Ambiental.**

8.1 El *Comité del Consejo sobre Protección Ambiental en la Aviación* (CAEP), con el apoyo de la Secretaría de la OACI, tiene a su cargo la ejecución de un plan de trabajo tri-anual para el estudio del impacto ambiental de las emisiones y el ruido producido por las aeronaves y para la recomendación a la OACI de las medidas correctivas pertinentes.

8.2 Entre los resultados del CAEP se encuentra la *Resolución A31-11* de la Asamblea de la OACI, que estableció un compromiso entre los Estados para permitir la introducción de restricciones a la operación de aeronaves que cumplen con las normas sobre ruido del Capítulo 2 del Anexo 16, pero que sobrepasan los niveles estipulados en el Capítulo 3.

8.3 Durante la 32 Asamblea (1998), se tuvo conocimiento de que Europa pretendía introducir *nuevas restricciones a las aeronaves* que habían sido re-certificadas en el Capítulo 3 por el uso de atenuadores de ruido. Debido a esta situación el CAEP acordó explorar un alcance más estricto de las normas aplicables a la certificación de aeronaves jet, que serían más exigentes que el vigente en la actualidad.

8.4 El trabajo reciente del CAEP ha estado enfocado a la medición del impacto de las *emisiones de los motores de las aeronaves* en la estratosfera que pueden contribuir al “cambio climático”. En este sentido, la OACI ha solicitado al Grupo Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC) elaborar un *Informe sobre Aviación y la Atmósfera Global*, que permitirá definir políticas sustentadas sobre la materia y complementar las disposiciones del *Protocolo de Kioto para la Convención de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático*. Las nuevas opciones de política pueden incluir: ampliación de las normas existentes para incluir las emisiones a nivel de crucero así como emisiones no cubiertas por el Anexo 16, medidas operacionales para reducir el consumo de combustible y derechos o impuestos aplicados a las operaciones de aeronaves.

8.5 Se invita a las autoridades a tomar en consideración el impacto global de las emisiones de aeronaves, a familiarizarse con estos asuntos, a tomar conocimiento de las disposiciones incluidas en el Apéndice H de la Resolución A32-8 y a participar activamente en el CAEP.

## **9. Convenios y Protocolos.**

9.1 El marco jurídico de la aviación civil internacional esta compuesto por un conjunto de convenios y protocolos que han sido elaborados por la comunidad internacional para atender las necesidades apremiantes de reglamentación, surgidas durante los últimos 56 años. Para que dichos instrumentos entren en vigencia y produzcan los resultados para los cuales fueron elaborados, es necesario que los Estados sometan dichos instrumentos a la ratificación de sus respectivos parlamentos.

## **10. Reuniones, Cursos y Seminarios próximos.**

10.1 Se invita a las autoridades a tomar las acciones pertinentes para participar en las siguientes reuniones, cursos y/o seminarios, que la OACI programa para la región cada tres años:

- Seminario sobre Estadísticas de Aviación, agosto del 2000, fecha y lugar por definir.

-----