



A35-WP/347

P/79

7/10/04

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN ECONÓMICA SOBRE LAS CUESTIONES 28, 29, 30, 31 Y 32 DEL ORDEN DEL DÍA

(Presentado por el presidente de la Comisión Económica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 28, 29, 30, 31 y 32 del orden del día ha sido aprobado por la Comisión Económica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 29/1 y 31/1.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que le corresponda en la carpeta para el informe como informe completo sobre las cuestiones 28, 29, 30, 31 y 32.

Cuestión 28: Reglamentación y organización de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea

28:1 En su segunda sesión, la Comisión examinó los aspectos de reglamentación y organización del suministro de servicios aeroportuarios y de navegación aérea basándose en un informe del Consejo (WP/10). Además, se presentaron siete notas de Estados y observadores: WP/154, 155, 158, 200, 258, 270 y 294.

28:2 En la nota WP/10, el Consejo informaba acerca de las novedades en materia de reglamentación y organización de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea que habían ocurrido desde la celebración del 33º período de sesiones de la Asamblea. Habiéndose enfrentado con una serie de factores desfavorables, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea habían tenido que enfrentar una grave reducción en las actividades de transporte aéreo en general. Los proveedores de servicios habían reaccionado ya sea mediante la congelación o incluso la disminución de los derechos impuestos a los usuarios, tratando al mismo tiempo de compensar las pérdidas, atrayendo más tráfico, o bien aumentando los derechos para mantener los ingresos mediante la aplicación de tarifas más altas. En un entorno cada vez más comercializado, había surgido la necesidad de introducir una reglamentación económica para asegurar que no se abusara del poder monopolístico, especialmente con respecto a los derechos aeroportuarios o por servicios de navegación aérea. Recientemente se ha publicado y colocado en el sitio web de la OACI una versión revisada de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082/7) junto con un suplemento que contiene información sobre las formas en que los Estados aplican estas políticas. Asimismo, se publicarían y colocarían en el sitio web las versiones revisadas del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161). Considerando que el proceso de comercialización todavía está en su fase de desarrollo, los textos de orientación sobre los aspectos fundamentales relacionados con la comercialización tendrían que mantenerse bajo examen, revisarse y ampliarse según sea necesario, basándose en las experiencias obtenidas con el tiempo en los distintos Estados. Con arreglo a una recomendación del 33º período de sesiones de la Asamblea, se han elaborado políticas nuevas y revisadas así como textos de orientación sobre problemas de recaudación. Con respecto al estudio relativo a la asignación de costos del GNSS, el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP), había establecido ciertos principios y premisas indicando, entre otras cosas, que la asignación de costos entre la aviación civil y otros usuarios debía realizarse a nivel regional. En el trabajo futuro sobre este estudio, sería necesario establecer coordinación con otras organizaciones internacionales y usuarios no aeronáuticos. Entre las cuestiones de alta prioridad en el trienio 2005-2007 se incluiría la continuación de la elaboración de políticas y textos de orientación sobre vigilancia y reglamentación económica; evaluación comparativa y medición del rendimiento y la productividad; asignación y recuperación de los costos de las medidas de seguridad. Estos textos también serían de utilidad para la implantación de un sistema mundial de navegación aérea.

28:3 En la nota WP/294, Belarús, Georgia, la República de Moldova, Ucrania y Uzbekistán invitaban a la Asamblea a que recomendara que la OACI: elaborara textos de orientación sobre la aplicación de procedimientos judiciales y previos a juicio y solución de litigios en relación con la recuperación de deudas correspondientes a derechos por servicios de navegación aérea; analizara la posibilidad de establecer un mecanismo internacional para la recuperación de deudas que funcione bajo la égida de la OACI; e instaba a los Estados contratantes a que complementaran el otorgamiento de licencias y expedición de certificados con la responsabilidad de que los explotadores de aeronaves paguen los cargos que les corresponden y las sanciones pertinentes.

28:4 En la nota WP/158, los 41 Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) describían el enfoque para medir la eficacia de los servicios de navegación aérea en Europa y los resultados obtenidos. Recalcaban la importancia de que la OACI acelerara y ampliara su labor en el campo del rendimiento económico de los proveedores de servicios de navegación aérea y proponían que la OACI elaborara normas sobre los requisitos de notificación de los resultados del rendimiento y sobre la difusión de información, así como textos de orientación conexos.

28:5 En la nota WP/155, los Países Bajos, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, describían la situación actual del programa Galileo y estaban plenamente de acuerdo con el conjunto básico de principios y premisas relacionadas con la asignación de costos elaborado por el ANSEP. Se recomendaba que se completara el trabajo en curso basándose en ellos y que se dieran directrices rápidamente sobre el régimen de asignación de costos, teniendo en cuenta que la asignación de costos estaba estrechamente relacionada con cuestiones de carácter jurídico y técnico.

28:6 En la nota WP/200, la IATA alentaba a los Estados a que prestaran apoyo a las medidas para mejorar la eficiencia, reducir los costos y ejercer una supervisión económica apropiada de los aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea. Asimismo, alentaba a los asociados de la industria a explorar arreglos innovadores de cooperación que mejorarían y prestarían apoyo a la relación de trabajo entre los transportistas aéreos y los proveedores de servicios.

28:7 En la nota WP/154, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) comentaba sobre las políticas de la OACI comprendidas en el Doc 9082 y pedía que se revisara la actual fórmula de cargos. Dicha revisión debería incluir la realización de consultas con todas las partes interesadas, con inclusión de las asociaciones profesionales interesadas.

28:8 En una nota de información (WP/258), el Pakistán proporcionaba una breve descripción de la organización y reglamentación de aeródromos y el proceso de certificación de aeródromos en el Pakistán.

28:9 En otra nota de información (WP/270), los Estados Unidos expresaban la opinión de que los principios y premisas básicas para la asignación de costos adoptados por el ANSEP eran esenciales para acelerar los servicios eficientes del GNSS y promover una recuperación de costos equitativa.

28:10 Se manifestó un firme apoyo con respecto al programa de trabajo futuro sobre reglamentación y organización de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea propuesto en la nota WP/10. Se señaló a la atención la necesidad de tener en cuenta las diferencias entre las regiones. Se expresó una opinión en el sentido de que las oficinas regionales de la OACI deberían ayudar a los Estados a orientarse hacia la comercialización y privatización.

28:11 La Comisión tomó nota de las propuestas presentadas por Belarús, Georgia, la República de Moldova, Ucrania y Uzbekistán, en la nota WP/294 y decidió remitirlas al Consejo para un examen ulterior. Con respecto a las sugerencias formuladas por la IATA en la nota WP/200 y por la ITF en la nota WP/154, la Comisión tomó nota de que deberían examinarse en el contexto del futuro programa de trabajo descrito en el informe del Consejo. En especial, debería alentarse a los Estados a que apoyaran las medidas para mejorar la eficiencia, reducir los costos y proporcionar una vigilancia económica apropiada. Con respecto a la solicitud de la ITF de que se revisara la actual fórmula de cargos correspondiente a los servicios en ruta con respecto a la aplicación de los elementos de distancia y peso, se hizo referencia al examen de esta cuestión en el contexto de la fijación de derechos por servicios de navegación aérea en el marco de la iniciativa del cielo único europeo. A raíz de una sugerencia de la ITF en la nota WP/154,

se cuestionó desde el punto de vista de la política de recuperación de costos, el establecimiento de fondos de reserva para la gestión de los ciclos comerciales.

28:12 En lo atinente a la nota WP/158 presentada por la CEAC, la Comisión tomó nota de que ésta ya había sido considerada por la Comisión Técnica. Se informó a la Comisión que la OACI estaba adelantando la labor propuesta en dicha nota de estudio y que la Comisión Técnica había convenido en que, en el momento oportuno, la OACI convocaría, en cooperación con otras organizaciones, una reunión mundial para convenir en los objetivos de rendimiento y los requisitos de supervisión.

28:13 Además, la Comisión tomó nota del apoyo expresado por la Comisión Europea (WP/155) y de la nota de información presentada por los Estados Unidos en relación con los principios y premisas básicas sobre la asignación de costos GNSS, entre la aviación civil y otros usuarios, establecida por el ANSEP. En relación con la nota WP/155, la Comisión consideró que no era necesario tomar medidas con respecto a la propuesta de elaborar SARPS, ya que esto estaba incluido en el programa de trabajo de la Comisión de Aeronavegación. Toda propuesta relacionada con la elaboración de SARPS debería presentarse al foro técnico pertinente. Se expresó preocupación con relación a la posibilidad de utilizar señales cifradas para fines de recuperación de costos.

28:14 Al concluir sus deliberaciones en el marco de esta cuestión del orden del día, la Comisión:

- a) respaldó los planes del Consejo para el futuro programa de trabajo sobre la reglamentación y organización de los aeropuertos y servicios de navegación aérea; y
- b) recomendó que el Consejo tenga en cuenta las propuestas formuladas en las diversas notas de estudio en su futura labor en este campo.

— — — — —

Cuestión 29: Facilitación

29:1 En su segunda y tercera sesiones, la Comisión examinó la evolución del programa de facilitación posterior a la última Asamblea basándose en los tres informes del Consejo: uno sobre los resultados de la 12ª Reunión departamental de facilitación (WP/43); el segundo sobre la Protección de la seguridad e integridad de los pasaportes y otros documentos de viaje (WP/11); y el tercero sobre la prevención de la introducción de especies exóticas invasoras (WP/12 y Corr. núm. 1). Además, Estados y observadores presentaron seis notas: WP/65, 107, 159, 160, 180 y 202.

29:2 Para facilitar el examen, las notas se trataron bajo los siguientes títulos: Resultados de la 12ª Reunión departamental de facilitación y Protección de la seguridad e integridad de los pasaportes y otros documentos de viaje; Prevención de la introducción de especies exóticas invasoras; Facilitación y calidad del servicio en los aeropuertos; y Seguridad y mejora de la facilitación.

Resultados de la 12ª Reunión departamental de facilitación y Protección de la seguridad e integridad de los pasaportes y otros documentos de viaje

29:3 La Comisión examinó tres notas de estudio relativas a la 12ª Reunión departamental de facilitación (FAL/12), celebrada en El Cairo del 22 de marzo al 1 de abril de 2004, cuyo tema fue “*Gestión de los retos de seguridad para facilitar las operaciones de transporte aéreo*”.

29:4 En la nota WP/43, el Consejo presentó un informe sobre los resultados de la reunión FAL/12, que había adoptado 16 recomendaciones de tipo A y 16 de tipo B.

29:5 En las recomendaciones de tipo A se proponían enmiendas de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9. Estas recomendaciones estaban dirigidas a facilitar el paso de los viajeros por los controles fronterizos, a reforzar la seguridad de la aviación, a controlar el fraude relacionado con los documentos de viaje y la migración ilegal y a mejorar la protección contra la usurpación de identidad. En mayo de 2004, el Comité de Transporte aéreo había completado su examen preliminar de todas las propuestas de enmienda del Anexo 9 y dio instrucciones de que fueran enviadas, junto con sus observaciones, a los Estados contratantes para que formularan comentarios (comunicación SD 6/4-04/57 del 30 de julio de 2004). El Comité esperaba considerar las recomendaciones de tipo A nuevamente en enero de 2005, teniendo en cuenta los comentarios de los Estados, y ulteriormente los remitiría al Consejo con recomendaciones respecto a su adopción.

29:6 En las recomendaciones de tipo B se proponían otras medidas de los Estados contratantes o del Consejo, en el marco del programa de facilitación. A raíz de un examen efectuado por el Comité de Transporte aéreo, el Consejo había aprobado y adoptado estas recomendaciones en junio de 2004.

29:7 En la nota WP/202, presentada por los Países Bajos en nombre de la Comunidad Europea (CE) y sus Estados miembros, se presentaba la postura de la CE sobre la elaboración de normas relativas a la transferencia de los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) con el fin de mejorar la seguridad de la aviación y facilitar los controles fronterizos. En la nota se reiteraba el apoyo de la CE, dado primeramente durante la reunión FAL/12, a la rápida elaboración de orientaciones de la OACI y métodos uniformes para procesar los datos PNR, y se proponía que la labor que realizaba la OACI debía comprender categorías de datos, requisitos para el procesamiento y la transmisión de datos y estructura de datos, como se indicaba en la nota presentada por la CE en la reunión FAL/12.

29:8 En la nota WP/65, presentada por la IATA, se expresaban las opiniones y el apoyo del sector de transporte aéreo respecto a los resultados de la reunión FAL/12, particularmente las decisiones relativas al intercambio automatizado de datos y a las personas inadmisibles y deportadas.

29:9 En la nota WP/11, el Consejo informaba sobre el progreso realizado desde el 33º período de sesiones de la Asamblea sobre la labor realizada para ayudar a los Estados a mantener la integridad y seguridad de los pasaportes y otros documentos de viaje.

29:10 Un componente importante del plan biométrico es usar una infraestructura de clave pública (PKI) modificada para cifrar y descifrar firmas digitales con pares de claves electrónicas que consisten en una clave pública y una clave privada. Este procedimiento asegura al lector que los datos del pasaporte no han sido alterados y que han sido incluidos por la autoridad que expide el pasaporte. Por lo tanto, la PKI es un disuasivo eficaz para la falsificación, la imitación fraudulenta y el uso de pasaportes robados para tener acceso a las aeronaves. En respuesta a una pregunta, la Secretaría reconoció que se está planificando un directorio de claves públicas (PKD) central, y explicó que durante el próximo período de sesiones del Consejo se invitará a este órgano a que considere una propuesta para que la OACI adopte la gestión del PKD como un nuevo servicio para sus Estados miembros.

29:11 El Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) había actualizado las especificaciones técnicas del Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica* para posibilitar el uso de otras tecnologías de almacenamiento de datos, tales como circuitos integrados, a fin de poder utilizar, por ejemplo, imágenes biométricas para la confirmación de la identidad, junto con las líneas prescritas en el plan maestro armonizado y mundial de la OACI que había respaldado el Comité de transporte aéreo en mayo de 2003. Las especificaciones relativas al pasaporte de lectura mecánica (PLM) contienen, además, un anexo en el que se describen las normas de seguridad mínimas para los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM). Las nuevas especificaciones relativas a los visados (aún no publicadas) prevén cambios para disuadir el uso indebido de un visado por personas que no sean el titular legítimo.

29:12 La 12ª Reunión departamental de facilitación (FAL/12) había formulado recomendaciones relativas a disposiciones nuevas y perfeccionadas para incluirlas en el Anexo 9 – *Facilitación* que mejorarían la seguridad de los documentos de viaje. Si las adoptara el Consejo, estas disposiciones requerirían a todos los Estados contratantes que expidan pasaportes de lectura mecánica (PLM), que actualicen regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de los documentos de viaje a fin de impedir el uso indebido de los mismos y facilitar la detección, en los casos en que dichos documentos hayan sido falsificados, y que controlen el proceso de expedición de documentos de viaje a fin de protegerse contra el robo de sus existencias y el apoderamiento indebido de documentos recientemente expedidos.

29:13 Durante el examen de las cuatro notas, algunas delegaciones expresaron la opinión de que todos los Estados contratantes deberían expedir PLM lo antes posible, por ejemplo para 2008, antes de la fecha recomendada por la FAL/12. También estimaban que debería haber una fecha límite más allá de la cual los pasaportes que no fueran de lectura mecánica no serían válidos. Otras delegaciones expresaron la opinión de que las decisiones a que se había llegado en la reunión FAL/12 sobre cuestiones tales como la fecha de implantación de los PLM se habían tomado por consenso, y que debían mantenerse. Las delegaciones opinaron tanto en acuerdo como en desacuerdo con las recomendaciones de la Reunión departamental de que, respecto a las personas no admisibles, los transportistas no debían ser responsables en los casos en que se habían presentado los documentos debidos. Con respecto a la propuesta de normas

sobre el acceso a los datos del PNR, una delegación expresó la opinión de que correspondía al Consejo decidir qué forma deberían tomar las conclusiones del grupo de estudio.

29:14 La Comisión acordó que la OACI, al elaborar orientaciones para el acceso a los datos PNR, debería tener en cuenta las propuestas pertinentes formuladas por la CE durante la reunión FAL/12.

29:15 La Comisión, al examinar el informe presentado en WP/43, tomó nota de que las recomendaciones de tipo A, con las observaciones del Comité de Transporte aéreo, habían sido enviadas a los Estados contratantes para que formularan comentarios para el 31 de octubre de 2004, y que las recomendaciones de tipo B habían sido adoptadas por el Consejo en junio de 2004.

29:16 La Comisión acordó también que el Consejo y los Estados contratantes debían continuar su labor, respecto al mantenimiento de la integridad y seguridad de los pasaportes y otros documentos de viaje, como una cuestión de alta prioridad.

Prevención de la introducción de especies exóticas invasoras

29:17 En la nota WP/12, el Consejo informaba sobre el progreso realizado en la aplicación de la Resolución A33-18: *Prevención de la introducción de especies exóticas invasoras*.

29:18 A fin de determinar la medida en que la introducción involuntaria de especies exóticas invasoras por medio de aeronaves civiles constituía un problema para los Estados contratantes, la Secretaría había llevado a cabo un estudio en 2002 para recoger más información, con miras a reevaluar la posibilidad de medidas multilaterales sobre este asunto. El estudio había revelado que la aviación civil internacional parece ser una vía importante para la introducción involuntaria de un tipo de especies que habían sido trasladadas en asociación con otras especies que habían sido introducidas intencionalmente de un Estado a otro. Por otra parte, la aviación civil internacional no es una vía importante para las especies que, circunstancialmente, penetran en las aeronaves y de esta forma son transportadas involuntariamente de un Estado a otro.

29:19 Sin embargo, las respuestas al estudio sugerían que el hecho de que las especies exóticas invasoras que se estaban introduciendo en los Estados era importante y que el modo de introducirlas (voluntario o involuntario) era meramente incidental. Por lo tanto, debían tomarse medidas en las fronteras independientemente del modo de entrada de las especies invasoras.

29:20 Por lo tanto, el Consejo había concluido que dado que se introducían especies por vía de la aviación civil internacional durante el proceso de importación y exportación, las medidas para prevenir dicha introducción se aplicarían mejor en la frontera, el punto de convergencia del interés de todos los organismos gubernamentales interesados. Por consiguiente, recomendó que la OACI elaborara una estrategia para la prevención de la introducción de especies exóticas invasoras por vía de la aviación civil internacional y recomendó que una versión actualizada reemplazara la Resolución A33-18.

29:21 La Comisión, al hacer suyo el plan de acción del Consejo, acordó que:

- a) se informe a los Estados contratantes y organizaciones internacionales interesadas sobre los resultados del cuestionario enviado con la comunicación EC 6/21-02/78 sobre la introducción de especies exóticas invasoras por vía aérea;

- b) se solicite a los Estados contratantes que comuniquen a la OACI los “mejores procedimientos” de sus diversos organismos (de agricultura, horticultura, aduanas, cuarentena, salud) relativas a la prevención de la introducción de especies exóticas invasoras por vía aérea para que la Organización los publique como textos de orientación; y
- c) los órganos correspondientes de la OACI consideren la redacción de normas y métodos recomendados, si corresponde, que reflejen los procedimientos y prácticas más comunes de los Estados, para su adopción en (los) Anexo(s) pertinentes al Convenio de Chicago.

29:22 La Comisión acordó también someter a la Plenaria la Resolución 29/1, que sustituye la Resolución A33-18, para su adopción.

RESOLUCIÓN FORMULADA POR LA COMISIÓN ECONÓMICA Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA

Resolución 29/1

Prevención de la introducción de especies exóticas invasoras

Considerando que la comunidad mundial ha reconocido cada vez más la amenaza que plantean las especies exóticas invasoras para la diversidad biológica;

Considerando que el transporte internacional, incluso el transporte aéreo civil, representa un medio potencial para la introducción de especies exóticas invasoras; y

Considerando que el Convenio sobre la Diversidad Biológica, el Programa Mundial sobre Especies Invasoras y otros organismos internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales están definiendo medios para evaluar y manejar efectivamente las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, hábitats y especies;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a apoyar las actividades mutuas destinadas a reducir el riesgo de introducir, a través del transporte aéreo civil, especies exóticas potencialmente invasoras en zonas ajenas a su distribución natural;

2. *Solicita* al Consejo de la OACI que elabore textos de orientación y, si corresponde, normas y métodos recomendados, para ayudar a los Estados contratantes a reducir el riesgo de introducir especies exóticas potencialmente invasoras en zonas ajenas a su distribución natural y continúe colaborando con las organizaciones interesadas pertinentes en este sentido; y

3. *Solicita* al Consejo de la OACI que informe sobre el cumplimiento de esta resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea; y

4. *Declara* que esta resolución reemplaza la Resolución A33-18.

Facilitación y calidad del servicio en los aeropuertos y Seguridad y mejora de la facilitación

29:23 La Comisión examinó la nota WP/180, presentada por el ACI, en la que se expresaba la opinión de que la facilitación, además del control fronterizo, también se aplicaba a actividades que redundan en mejoras en la calidad del servicio, la utilización de los recursos y la capacidad. La Comisión tomó nota de que sería necesario que la OACI actualizara el Doc OACI/OMI 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas* y el Doc 9249, *Letreros dinámicos de información pública relacionados con los vuelos*, con sujeción a los recursos disponibles.

29:24 La Comisión examinó la nota WP/107, presentada por la Organización Mundial del Turismo (OMT), en la que se destacaba la necesidad de: insistir en la integración de la seguridad y la facilitación para los viajeros a través, entre y más allá de las fronteras nacionales, controlar los costos de seguridad y proporcionar asistencia para disminuir la carga de los costos para los países en desarrollo; la facilitación debería ser integral, tanto en el diseño como en el funcionamiento de los dispositivos y procedimientos de seguridad. A este respecto, en su estrategia reciente, S.A.F.E.–Seguridad y mejora de la facilitación– la OMT informaba de cuatro componentes respecto a los cuales se establecían puntos de referencia, se creaba capacidad, se evaluaba el rendimiento, se identificaban proyectos correctivos y se cimentaba la confianza. Se invitó a la Asamblea a acordar que la OACI debería explorar la posibilidad de una mayor cooperación con la OMT en este campo y se identificaron algunas áreas posibles para esta cooperación.

29:25 Durante el examen de estas dos notas, una delegación expresó la opinión de que las propuestas relativas a las enmiendas al Anexo 9 deberían tramitarse según el procedimiento de enmienda bien establecido de la OACI, y también se expresaron reservas con respecto a ampliar la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación a otros modos de transporte y a otras actividades, debido a las diferentes condiciones.

Notas de información

29:26 En la nota WP/159, la República de Corea proporcionaba información sobre la situación de las operaciones en el Aeropuerto internacional Incheon, inaugurado el 29 de marzo de 2001, y los esfuerzos realizados por el Gobierno y el explotador del aeropuerto para mejorar su funcionamiento e instalaciones. En la nota WP/160, la República de Corea proporcionaba información sobre su plan para implantar un sistema de ensayo para el seguimiento y vigilancia del equipaje en los viajes aéreos basado en la identificación mediante radiofrecuencias (RFID) en seis aeropuertos nacionales para el primer semestre de 2005.

29:27 El Presidente de la Administración de la base de datos y el registro nacional (NADRA) del Pakistán presentó el pasaporte de lectura mecánica (PLM) del Pakistán. Expedido de acuerdo con las especificaciones del Doc 9303 de la OACI, el nuevo pasaporte contiene un código de barras bideimensional y una plaqueta de circuito integrado sin contacto, en la que están integrados cuatro patrones de impresiones digitales, una imagen facial y los datos de la zona de lectura mecánica.

Cuestión 30: Otros asuntos de transporte aéreo

30:1 En su tercera sesión, la Comisión examinó otros asuntos relacionados con la labor de la OACI posterior al 33º período de sesiones de la Asamblea, en relación con los temas siguientes: base de datos estadísticos integrada (ISDB) de la OACI, pronosticación y planificación económica, y contribución económica de la aviación civil

Base de datos estadísticos integrada (ISDB)

30:2 Basándose en el informe del Consejo en la nota WP/14, la Comisión tomó nota de que la nueva base de datos estadísticos integrada (ISDB) entró en servicio a finales de 2002. En el informe se resume el progreso logrado por la OACI al respecto para racionalizar y aumentar la eficiencia de la labor de la Organización en la compilación, análisis y difusión de estadísticas de aviación civil. Se tomó nota de que a raíz de la introducción de la difusión gratuita de datos en línea a las administraciones nacionales de los Estados contratantes en febrero de 2004, los Estados cuentan ahora con un acceso más oportuno a las estadísticas presentadas a la OACI. Así, como medida de economía, la Secretaría ha decidido poner fin a la publicación de los compendios estadísticos. La Comisión tomó nota también de que durante la Asamblea, la OACI, en colaboración con Reed Business Information (que efectúa operaciones comerciales como Air Transport Intelligence – ATI), había inaugurado un sitio Web comercial donde, mediante el pago de una suscripción anual, otros usuarios tendrían acceso en línea total o parcial a las estadísticas de aviación civil de la OACI.

30:3 La Comisión tomó nota de estas novedades, en particular de la disponibilidad de datos en línea que había constituido uno de los objetivos a largo plazo de los Estados. Tomó nota de que a fin de aprovechar plenamente las posibles ventajas que ofrecen los nuevos sistemas, los Estados debían asegurarse de presentar los datos a la OACI oportunamente. A este respecto, apoyó la decisión propuesta por el Consejo de modificar el texto del Apéndice B de la Resolución A33-19 de la Asamblea — *Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* a fin de señalar a la atención de los Estados la nueva base de datos de la OACI e instarlos a presentar oportunamente sus estadísticas relativas a la aviación civil.

Pronosticación y planificación económica

30:4 En la nota WP/13, el Consejo presentó un informe sobre la labor de la OACI en la pronosticación y planificación económica desde el 33º período de sesiones de la Asamblea, de conformidad con el Apéndice C de la Resolución A33-19 de la Asamblea y la estrategia del Consejo para la evolución de la actividad de pronosticación del tráfico en apoyo de la planificación e implantación de sistemas de navegación aérea, y los puntos más destacados del futuro programa de trabajo propuesto en dicha esfera. La labor abarcaba la preparación de una serie de pronósticos de tráfico a largo plazo, hasta el año 2015, que se publicaron en *Perspectivas del transporte aéreo hasta el año 2015* (Circular 304), y tres series de pronósticos de tráfico y financieros a medio plazo para los períodos 2002-2004, 2003-2005 y 2004-2006, que se publicaron en *El mundo de la aviación civil, 2001-2004* (Circular 291), *El mundo de la aviación civil, 2002-2005* (Circular 299) y *El mundo de la aviación civil, 2003-2006* (Circular 307), respectivamente (la última Circular se puso al alcance de la Asamblea en su versión preliminar). Dentro de los grupos regionales de pronosticación de tráfico, se habían preparado pronósticos de tráfico y otros parámetros de planificación para satisfacer los requisitos de los respectivos grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Como complemento a la labor de la OACI relacionada con el medio ambiente, la Secretaría había tomado una función de líder en la preparación de pronósticos sobre tráfico de pasajeros y flotas mixtas hasta el año 2020 y había contribuido a la preparación de textos de orientación sobre análisis de costos y beneficios para el enfoque equilibrado relacionado con la gestión

del ruido de las aeronaves. Además, se había actualizado el *Manual de previsión del tráfico aéreo* y se habían elaborado textos de orientación sobre el análisis de los estudios de rentabilidad para la implantación de los sistemas CNS/ATM.

30:5 La Comisión tomó nota de las actividades desarrolladas y respaldó la futura labor propuesta, relativa a la pronosticación y planificación económica.

Contribución económica de la aviación civil

30:6 En la nota WP/42, el Consejo presentó a la Asamblea un informe sobre la labor de la OACI en relación con la evaluación de la contribución económica de la aviación civil y describió la futura labor al respecto. Dicha labor tuvo su origen en los reiterados mandatos de la Asamblea, que se habían llevado a cabo con dos objetivos, a saber: evaluar la contribución de la aviación civil a la economía mundial y elaborar textos de orientación sobre métodos de evaluación. Los resultados se publicarán en la Circular 292, *Contribución económica de la aviación civil*, cuya versión preliminar ya existía. La Circular consistía en el Volumen I — *Perspectiva mundial* y el Volumen II — *Metodología de evaluación*. En el Volumen I se destaca la importancia de la aviación civil para la economía mundial y se proporciona una evaluación de la contribución de la aviación civil respecto a la producción y el empleo a escala mundial, así como una descripción de las principales actividades de aviación civil que se tienen en cuenta. En el Volumen II se proporcionan orientaciones metodológicas sobre la manera de evaluar las repercusiones de un aeropuerto en una economía local, regional o nacional, así como las de la aviación civil en una economía nacional. Se utilizaron estudios de rentabilidad como ejemplos que ilustran los métodos de evaluación.

30:7 En la nota WP/197, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) apoyaba plenamente la labor de la OACI, incluida la elaboración de textos de orientación metodológica sobre la contribución económica de la aviación civil, presentada en WP/42. El ACI destacó la importancia de los aeropuertos en las actividades económicas y recomendó que los Estados tuviesen en cuenta los efectos multiplicadores de las inversiones en infraestructura para la aviación al atribuir prioridades para la asignación de recursos presupuestarios nacionales. En la nota WP/199, el ACI presentó los resultados de sus recientes estudios relativos a los aspectos económicos de los aeropuertos para apoyar la función de estos últimos como catalizadores vitales para el crecimiento económico.

30:8 La Comisión dio su apoyo a las actividades de la OACI sobre la evaluación de la contribución económica de la aviación civil. Si bien tomó nota con preocupación de la financiación limitada para la futura labor en esta materia, instó a la Secretaría a elaborar módulos de instrucción, como se mencionaba en la WP/42, y a ponerlos a disposición de los Estados que pudieran necesitarlos, particularmente los Estados en desarrollo.

Cuestión 31: Preparación de una declaración refundida actualizada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

31:1 En su tercera sesión, la Comisión examinó la nota WP/44, un informe del Consejo sobre una revisión importante de las resoluciones en la esfera del transporte aéreo. El 33º período de sesiones de la Asamblea había adoptado una resolución sobre una *Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* (A33-19). De conformidad con lo solicitado en la Resolución A33-19 de que el Consejo examinara regularmente la declaración refundida e informara a la Asamblea como correspondiera cuando fuere necesario introducir cambios en la declaración, se había llevado a cabo un amplio examen de la Resolución A33-19 y se presentaba una versión revisada y actualizada para someterla a la consideración de la Asamblea para su adopción.

31:2 El proyecto presentado por el Consejo consistía en un texto de introducción y ocho apéndices, lo cual conjuntamente constituía un proyecto de declaración refundida de las políticas permanentes en la esfera del transporte aéreo, con la estructura siguiente:

Introducción

Apéndice A — Reglamentación económica

Apéndice B — Estadísticas

Apéndice C — Pronósticos y planificación económica

Apéndice D — Facilitación

Apéndice E — Impuestos

Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Apéndice G — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Apéndice H — Correo aéreo.

31:3 La Comisión examinó el proyecto de resolución refundida e hizo suyo el texto como se presentaba con pequeñas modificaciones a la Cláusula dispositiva 2 de la Sección II y al apartado a) de la Cláusula dispositiva 6 de la Sección IV del Apéndice A. Asimismo, la Comisión tomó nota de que la declaración refundida se examinaría exhaustivamente antes de cada período de sesiones ordinarias de la Asamblea y que la necesidad de actualización o de otra enmienda se señalaría a la atención de la misma.

31:4 Con respecto a las enmiendas propuestas por el Consejo, a la Sección II del Apéndice A relativas a la designación y autorización de líneas aéreas, Japón formuló una propuesta para enmendar el texto propuesto por el Consejo, en particular la Cláusula dispositiva 4 de la Sección II. La propuesta de Japón señalaba ciertos elementos de las decisiones de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5), el apartado b) de la Recomendación I de la Conferencia y el párrafo 4.6 de la Declaración de la Conferencia. Esta propuesta, que ocasionó un debate considerable, recibió el apoyo de varias delegaciones que estimaban que reflejaba correctamente la decisión de la Conferencia. Sin embargo, otras delegaciones que estimaban que el texto original respondía mejor al propósito de la declaración refundida y reflejaba las conclusiones de la ATConf/5 sobre este asunto, se opusieron.

31:5 La Secretaría proporcionó información sobre los antecedentes y el propósito de las enmiendas propuestas por el Consejo. Seguidamente, Japón formuló otra propuesta para suprimir todas las modificaciones de la Sección II propuestas por el Consejo. Ante la falta de consenso, la Comisión decidió que las enmiendas del Consejo se conservaran sin modificaciones.

31:6 En conclusión, la Comisión convino en recomendar a la Plenaria que adoptara el proyecto de resolución siguiente señalando que al adoptarla, la resolución reemplazaría a la Resolución A33-19 y que de este modo dejaría de estar en vigor.

RESOLUCIÓN FORMULADA POR LA COMISIÓN ECONÓMICA Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA

Resolución 31/1

Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

Introducción

Considerando que el Convenio establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan desarrollarse de manera ordenada y armoniosa y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios internacionales de transporte aéreo se establezcan sobre una base de igualdad de oportunidades, explotación sana y económica y respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

Considerando que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar un desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

Considerando que es cada vez más difícil, en particular para los países en desarrollo, conseguir los recursos necesarios para el desarrollo del transporte aéreo;

Considerando que la Organización prepara continuamente textos de orientación, estudios y estadísticas sobre el desarrollo del transporte aéreo para los Estados contratantes y que deberían mantenerse actualizados, enfocados y válidos y ser distribuidos a los Estados contratantes por los medios más eficaces;

Considerando que los Estados contratantes deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar esa orientación y esos estudios y estadísticas;

Considerando que las orientaciones preparadas por la Organización deberían ayudar a los Estados contratantes a elaborar políticas y prácticas que faciliten la mundialización, comercialización y liberalización del transporte aéreo internacional; y

Considerando que para los Estados contratantes es importante participar en la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enumerados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, según están formuladas al clausurarse el 35º período de sesiones de la Asamblea:

- Apéndice A — Reglamentación económica
- Apéndice B — Estadísticas
- Apéndice C — Pronósticos y planificación económica
- Apéndice D — Facilitación
- Apéndice E — Impuestos
- Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea
- Apéndice G — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo
- Apéndice H — Correo aéreo

2. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta estas políticas y su elaboración continua por el Consejo en los documentos señalados en esta declaración refundida y por el Secretario General en manuales y circulares;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible para cumplir con las obligaciones dimanantes del Convenio y de las resoluciones de la Asamblea, a fin de apoyar la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo y, en especial, para proporcionar lo más completa y rápidamente posible la información estadística y de otra índole que la Organización solicite para sus estudios en materia de transporte aéreo;

4. *Pide* al Consejo que asigne importancia particular al problema de financiar el desarrollo de los recursos humanos y técnicos necesarios para lograr la mejor contribución posible del transporte aéreo al bienestar económico y social de los países en desarrollo;

5. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para ayudar en su labor sobre cualquier cuestión de transporte aéreo, procure obtener el asesoramiento de representantes especializados de Estados contratantes por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos de expertos calificados dependientes del Comité de Transporte aéreo o de grupos de estudio de la Secretaría, y realice su labor por correspondencia o mediante reuniones;

6. *Pide* al Consejo que celebre conferencias o reuniones departamentales en las que todos los Estados contratantes puedan participar, como el medio principal para resolver los problemas de importancia mundial en la esfera del transporte aéreo, cuando el número e importancia de los problemas que deban tratarse justifiquen dichas reuniones y cuando exista la posibilidad de una acción constructiva respecto a ellos;

7. *Pide* al Consejo que tome las medidas necesarias para realizar seminarios teóricos y prácticos y otras actividades que sean necesarias para difundir entre los Estados contratantes las políticas de la OACI relativas a transporte aéreo y la correspondiente orientación;

8. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración refundida de las políticas de la OACI relativas a transporte aéreo e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y

9. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A33-19.

APÉNDICE A

Reglamentación económica

Sección I. Acuerdos y arreglos

Considerando que la Asamblea opina que, por el momento, no hay probabilidades de lograr un acuerdo multilateral general y mundial, aunque el multilateralismo en derechos comerciales en la medida más amplia posible, continúa siendo un objetivo de la Organización;

Considerando que, en el marco del Convenio, los Estados contratantes tienen objetivos y políticas de reglamentación diferentes, pero que comparten el objetivo fundamental de la participación fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional;

Considerando que uno de los objetivos del Convenio es que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica, y que en ese respecto el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IATA) refuerza la explotación de servicios regulares internacionales y facilita el logro de dicho objetivo por parte de los Estados contratantes que ya forman parte del mismo;

Considerando que la Asamblea ha destacado repetidamente la obligación de cada Estado contratante de cumplir con el Artículo 83 del Convenio registrando lo antes posible en el Consejo todos los acuerdos relativos a la aviación civil internacional celebrados de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y arreglos aeronáuticos*;

Considerando que las demoras indebidas y el no cumplimiento en lo que atañe al registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos constituyen un obstáculo para la exactitud e integridad de la información normativa y para la transparencia;

Considerando que la fijación de tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional equitativas, razonables y apropiadas para fomentar el desarrollo satisfactorio de los servicios aéreos es asunto de gran importancia para la economía de muchos Estados;

Considerando que las normas y condiciones relativas a las tarifas internacionales de pasajeros y carga deberían evitar complicaciones innecesarias, asegurar la uniformidad cuando sea posible y proteger razonablemente los intereses de los usuarios; y

Considerando que los gobiernos son responsables de los asuntos relativos a las tarifas de pasajeros y carga de conformidad con su legislación nacional y con las obligaciones contraídas en virtud de acuerdos bilaterales y otros acuerdos de servicios aéreos;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la función principal de la OACI en la elaboración de orientación en materia de políticas relativas a la reglamentación del transporte aéreo internacional y la facilitación de una liberalización con salvaguardias;

2. *Insta* a los Estados contratantes que aún no forman parte del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IATA) a que consideren con carácter urgente hacerlo;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que registren en la OACI los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y arreglos aeronáuticos*;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas importantes que plantea la aplicación de los acuerdos bilaterales, o de cualquier progreso que se logre o que se espere lograr respecto a la consecución del objetivo del multilateralismo en el intercambio de derechos comerciales;

5. *Pide* al Consejo que continúe cooperando con los organismos regionales y subregionales en lo concerniente al examen y preparación de medidas de cooperación, incluso arreglos liberalizados y los resultados de estas medidas, con objeto de ver si, a su debido tiempo, podría recomendarse a los Estados contratantes la aplicación de medidas similares, o de otra índole, sobre una base más amplia;

6. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados contratantes y las líneas aéreas con respecto a los derechos comerciales y las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, e informe a todos los Estados contratantes acerca de cualquier nuevo acontecimiento que tenga lugar en materia de cooperación internacional, incluidos los arreglos liberalizados por lo que se refiere a derechos comerciales;

7. *Encarga* al Consejo que continúe examinando el mecanismo para la determinación de las tarifas internacionales, así como las normas y condiciones relacionadas con dichas tarifas;

8. *Pide* al Consejo que revise periódicamente el reglamento aplicable al registro con miras a simplificar el procedimiento de registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos;

9. *Encarga* al Secretario General que recuerde a los Estados contratantes la importancia de registrar sin demoras indebidas los acuerdos y arreglos aeronáuticos y que proporcione a los Estados contratantes la asistencia que necesiten para registrar sus acuerdos y arreglos aeronáuticos en el Consejo; y

10. *Encarga* al Secretario General que fomente la adhesión universal al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) y su aplicación y que pida a los Estados contratantes que informen a la Secretaría acerca de sus intenciones con respecto a la adhesión al acuerdo.

Sección II. Cooperación en los arreglos de reglamentación

Considerando que ciertas restricciones económicas, financieras y operacionales introducidas unilateralmente a escala nacional afectan la estabilidad del transporte aéreo internacional, tienden a crear prácticas comerciales injustas y discriminatorias en el mismo y pueden ser incompatibles con los principios fundamentales del Convenio y el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional;

Considerando que la prestación de servicios de transporte aéreo regulares y fiables tiene importancia fundamental para la evolución de las economías de muchos países en desarrollo, incluyendo las de aquellos que dependen de las actividades turísticas;

Considerando que la aplicación estricta del criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad de explotar, en forma equitativa e igualdad de condiciones, servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que éstos puedan proporcionar;

Considerando que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad y protección de la aviación;

Considerando que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el procedimiento de la liberalización;

Considerando que el logro de los objetivos de desarrollo deseados entre tales Estados se fomenta cada vez más mediante arreglos de cooperación basados en grupos económicos regionales y en la cooperación funcional, simbólica de la afinidad y comunidad de intereses que comparten especialmente los Estados en desarrollo pertenecientes a esos movimientos de integración económica regionales; y

Considerando que el ejercicio de los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de un Estado en desarrollo, que tiene esa comunidad de intereses, por una línea aérea que sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por otro Estado o Estados en desarrollo, o por sus nacionales, que compartan la misma comunidad de intereses, servirá para promover dichos intereses de los Estados en desarrollo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y a que se cercioren de que las políticas y legislaciones nacionales no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta las características especiales del mismo;

2. *Insta* a los Estados contratantes a que acepten tales designaciones y permitan que tales líneas aéreas ejerzan los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de uno o varios Estados, en particular Estados en desarrollo del mismo grupo, de acuerdo con términos y condiciones mutuamente aceptables, comprendidos los acuerdos de transporte aéreo negociados, o que hayan de negociarse, por las partes interesadas;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que reconozcan el concepto de la comunidad de intereses dentro de los grupos económicos regionales o subregionales como base válida para la designación por parte de un Estado o Estados en desarrollo de una línea aérea de otro u otros Estados en desarrollo pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados en desarrollo o por sus nacionales;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que consideren la posibilidad de aplicar criterios distintos para la designación y autorización de líneas aéreas, incluyendo aquellos que la OACI ha elaborado, y adoptar un método flexible y positivo para aceptar los esfuerzos de otros Estados para liberalizar la

propiedad y el control de los transportistas aéreos sin comprometer la seguridad operacional ni la protección de la aviación;

5. *Invita* a los Estados contratantes que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, toda la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar en esta materia con toda la información que pueda ser útil para los Estados contratantes;

6. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, preste toda la asistencia posible a los Estados contratantes que deseen pasar a formar parte de grupos económicos regionales o subregionales por lo que respecta a la explotación de servicios aéreos internacionales; y

7. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados contratantes que tomen la iniciativa de concertar arreglos de cooperación para la propiedad y explotación conjuntas de servicios aéreos internacionales, directamente entre ellos, o cuyas líneas aéreas concierten arreglos de esa naturaleza, y que oportunamente comunique a los Estados la información sobre tales arreglos de cooperación.

Sección III. Sistemas de reserva por computadora

Considerando que es necesario establecer principios mundialmente aplicables para los sistemas de reserva por computadora basados en la transparencia, la accesibilidad y la no discriminación para mejorar la competencia entre las líneas aéreas y entre dichos sistemas, para poner al alcance de los usuarios del transporte aéreo internacional la selección de opciones más amplia posible para satisfacer sus necesidades y evitar que el abuso de tales sistemas pueda conducir a prácticas perjudiciales en la distribución de los servicios de los transportistas aéreos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a:

- a) adherirse al *Código de conducta revisado de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora* adoptado por el Consejo el 25 de junio de 1996;
- b) utilizar cuando corresponda las cláusulas modelo, aprobadas por el Consejo en la misma fecha para reforzar y complementar el Código; y
- c) cooperar a escala bilateral, regional e interregional, con miras a disminuir las dificultades relacionadas con la introducción y explotación de sistemas de reserva por computadora en diversas partes del mundo; y

2. *Pide* al Consejo que revise el código SRC de la OACI cuando sea necesario.

Sección IV. Comercio de servicios

Considerando que, respecto a la incorporación de aspectos del transporte aéreo internacional en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), la OACI ha dado a conocer activamente a todas las partes interesadas las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como el mandato y la función especiales de la OACI en materia de transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la necesidad de que la OACI continúe estudiando futuros arreglos de reglamentación y formule recomendaciones y propuestas para resolver los problemas que enfrenta el transporte aéreo internacional, respondiendo a los cambios internos y externos que lo afectan;

2. *Reconoce* que dichos arreglos deberían basarse en el objetivo general de acceso a los mercados en forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias, así como en los intereses de todos los Estados contratantes en garantizar su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;

3. *Reafirma* la función primordial de la OACI de elaborar criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional;

4. *Insta* a los Estados contratantes que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales que se refieran al transporte aéreo internacional, a que:

- a) aseguren la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) se aseguren de que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio de Chicago, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- d) examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, del medio ambiente, la seguridad y la protección del transporte aéreo internacional;
- e) den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
- f) registren en la OACI, de acuerdo con el Artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS;

5. *Pide* a la Organización Mundial del Comercio, a sus Estados miembros y observadores que otorguen debida consideración a:

- a) las estructuras y arreglos de reglamentación que caracterizan al transporte aéreo internacional, así como la liberalización progresiva que está tomando lugar a niveles bilateral, subregional y regional;

- b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad y protección; y
 - c) las políticas y los textos de orientación actuales de la OACI relativos a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, así como su labor continua en esta esfera; y
6. *Pide* al Consejo que:
- a) siga ejerciendo una función de líder mundial para facilitar y coordinar el procedimiento de liberalización económica, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la protección de la aviación y la protección del medio ambiente en la esfera del transporte aéreo internacional;
 - b) participe activamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados contratantes; y
 - c) promueva comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la Organización Mundial del Comercio y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

Sección V. Elaboración de criterios

Considerando que los gobiernos tienen responsabilidades en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional y obligaciones internacionales; y

Considerando que la Organización ha abordado muchos de los problemas de reglamentación y compilado las recomendaciones y textos de orientación resultantes;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que en sus funciones de reglamentación tengan en cuenta el asesoramiento que contiene el Doc 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional*; y
2. *Pide* al Consejo que se asegure de que el asesoramiento que contiene el Doc 9587 esté actualizado y responda a las necesidades de los Estados contratantes.

APÉNDICE B

Estadísticas

Considerando que cada Estado contratante se ha comprometido a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen las estadísticas solicitadas por el Consejo de conformidad con el Artículo 67 del Convenio;

Considerando que el Consejo también ha establecido requisitos con respecto a las estadísticas relativas a operaciones de las líneas aéreas interiores, aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios en ruta internacionales, en virtud de los Artículos 54 y 55 del Convenio;

Considerando que la OACI ha desarrollado una base de datos estadísticos integrada a fin de proporcionar a los Estados contratantes y a otros usuarios un sistema en línea eficiente para la validación, almacenamiento y extracción de datos estadísticos;

Considerando que varios de los Estados contratantes no han presentado todavía, o no han presentado por completo, las estadísticas pedidas por el Consejo; y

Considerando que la cooperación entre las organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de estadísticas de aviación puede ayudar a reducir la carga de presentar estadísticas;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible para proporcionar las estadísticas requeridas a tiempo y cuando sea posible enviándolas electrónicamente;

2. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos en estadística y contabilidad para examinar los problemas estadísticos de los Estados contratantes y de la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de la Organización y para mejorar la uniformidad de las estadísticas, hacer más completas y oportunas las notificaciones de los Estados contratantes y mejorar la forma y el contenido de los análisis y publicaciones, y la rapidez de difusión por parte de la Organización; y

3. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe estudiando las formas de lograr una cooperación más estrecha con otras organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de estadísticas de aviación; y
- b) tome las disposiciones apropiadas para prestar ayuda a los Estados contratantes, a petición de éstos, por medio del personal de la Secretaría, con el fin de mejorar sus estadísticas de aviación civil y la forma de notificarlas a la Organización.

APÉNDICE C

Pronósticos y planificación económica

Considerando que los Estados contratantes necesitan disponer de pronósticos mundiales y regionales de la evolución futura de la aviación civil, para fines diversos;

Considerando que el Consejo, en el desempeño de sus funciones permanentes en la esfera económica, debe prever los futuros acontecimientos que probablemente requieran medidas por parte de la Organización, e iniciar éstas a su debido tiempo; y

Considerando que la Organización necesita disponer de pronósticos específicos y apoyo económico para aeropuertos y para fines de planificación de sistemas de navegación aérea y de medio ambiente;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que prepare y mantenga, en la medida en que sea necesario, pronósticos a largo y a mediano plazo sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, tanto de carácter general como específico, incluyendo cuando sea posible datos regionales así como mundiales, y que los facilite a los Estados contratantes;

2. *Pide* al Consejo que elabore métodos y procedimientos para la preparación de pronósticos, análisis de costos-beneficios y de la eficacia en función de los costos, así como elaboración de análisis de rentabilidad a fin de satisfacer las necesidades de los grupos regionales de planificación de la navegación aérea y, en su caso, de otros órganos de la Organización encargados de planificación de sistemas o de medio ambiente; y

3. *Pide* al Consejo que haga arreglos para recopilar y preparar información sobre los métodos actuales de pronosticación para los fines descritos en las Cláusulas 1 y 2 y para su divulgación oportuna a los Estados contratantes, como guía para hacer sus propios pronósticos y planificación económica.

APÉNDICE D

Facilitación

Sección I. Elaboración de disposiciones sobre facilitación

Considerando que la finalidad del Anexo 9, *Facilitación*, es exponer las obligaciones que los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio imponen a los Estados contratantes y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los Artículos 10, 13, 14, 29 y 35;

Considerando que es imprescindible que los Estados contratantes continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia en el transporte aéreo y al mismo tiempo protejan las operaciones de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita;

Considerando que la elaboración por la Organización de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica ha demostrado ser efectiva para desarrollar sistemas que aceleren el despacho de los pasajeros internacionales y miembros de las tripulaciones que pasan por los puestos de control en los aeropuertos, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los programas de seguridad y de inmigración; y

Considerando que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar a los viajeros y otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9, *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados contratantes respecto a la administración de los controles fronterizos;

2. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9, *Facilitación*, y del Anexo 17, *Seguridad*, sean compatibles y se complementan;

3. *Pide* al Consejo que se cerciore de que sus especificaciones y textos de orientación contenidos en *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303) se mantengan actualizados de acuerdo con los avances de la técnica y que siga analizando las soluciones técnicas destinadas a mejorar los procedimientos de despacho; y

4. *Pide* al Consejo que se cerciore de que el documento *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas* (Doc 9636) esté actualizado y responda a las necesidades de los Estados contratantes;

Sección II. Aplicación del Anexo 9

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 destinados a mejorar los procedimientos en los puntos de control fronterizo para facilitar el despacho de las aeronaves, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo es esencial para lograr la eficiencia del transporte aéreo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a dedicar especial atención a sus obligaciones dimanantes de los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio e incrementar sus esfuerzos para aplicar las normas y los métodos recomendados del Anexo 9;

2. *Insta* a los Estados contratantes a examinar con sentido crítico, por lo menos una vez al año, toda diferencia que exista en su territorio entre sus reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones de la edición vigente del Anexo 9, y a que desplieguen especiales esfuerzos para modificar sus políticas a fin de eliminar tales diferencias;

3. *Insta* a que cada Estado contratante notifique a la Organización el estado de aplicación del Anexo 9 en su territorio de conformidad con el Artículo 38 del Convenio; y

4. *Pide* al Consejo que examine cuando sea necesario, pero por lo menos cada tres años, el estado de aplicación del Anexo 9 e indique los aspectos que requieran que los Estados contratantes intensifiquen sus esfuerzos de aplicación.

Sección III. Cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes

Considerando que el pasaporte es el documento oficial básico que denota la identidad y ciudadanía de una persona y proporciona al Estado de tránsito o de destino una garantía de que el titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

Considerando que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es la esencia misma del funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas ha pedido a la OACI que estudiara las formas de intensificar la cooperación internacional para luchar contra el tráfico de indocumentados, subrayando al mismo tiempo que dichas actividades no deberían reducir la protección ofrecida a los refugiados por el derecho internacional;

Considerando que la Asamblea General y el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas han pedido a los Estados miembros que establezcan o mejoren los procedimientos para descubrir fácilmente los documentos de viaje falsos, cooperar, bilateral y multilateralmente, para impedir el uso de documentos falsos y tomar medidas de manera que se prevean penas por la preparación o distribución de documentos de viaje falsos y la utilización indebida de la aviación comercial internacional; y

Considerando que se necesita una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia al fraude de pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes falsificados o de imitación fraudulenta, la utilización de pasaportes válidos por impostores, el uso indebido de pasaportes auténticos por los titulares legítimos para cometer un delito, la utilización de pasaportes caducados o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de sus pasaportes y protegerlos contra el fraude y asistirse mutuamente al respecto; y
2. *Pide* al Consejo que continúe la labor emprendida, para aumentar la eficacia de los controles sobre el fraude de pasaportes, incluida la posible preparación de los SARPS y textos de orientación necesarios a fin de asistir a los Estados contratantes para mantener la integridad y seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

Sección IV. Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación

Considerando que es preciso que los Estados contratantes sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que la creación y el funcionamiento activo de los comités nacionales de facilitación es un medio probado para efectuar las mejoras necesarias; y

Considerando que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados contratantes y con las diversas partes, en el plano nacional e internacional, interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a establecer y utilizar comités nacionales de facilitación y a adoptar políticas de cooperación regional, entre Estados vecinos;
2. *Insta* a los Estados contratantes a participar en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:
 - a) someter periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:

- 1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y
 - 2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación; y
- b) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria;
4. *Insta* a los Estados contratantes a que estimulen a sus comités nacionales de facilitación y a otros comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados contratantes con los cuales tengan enlaces aéreos;
 5. *Insta* a los Estados vecinos y contiguos a que se consulten entre sí, respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando parezca que dichas consultas puedan conducir a una solución uniforme de tales problemas;
 6. *Insta* a los Estados contratantes a que estimulen a sus explotadores de aeronaves, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, por lo que se refiere a:
 - a) identificación y solución de los problemas de facilitación; y
 - b) elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;
 7. *Insta* a los Estados contratantes a que exhorten a los explotadores internacionales y a sus asociaciones a participar, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y
 8. *Insta* a los Estados y explotadores a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea.

APÉNDICE E

Impuestos

Considerando que el transporte aéreo internacional desempeña una función importante en el progreso y expansión del comercio y de los viajes internacionales y que los impuestos aplicables a las aeronaves, el combustible y otros suministros técnicos semejantes que se utilizan en el transporte aéreo internacional, los impuestos sobre la renta de las empresas de transporte aéreo internacional y sobre las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional, y los impuestos sobre su venta y uso, pueden tener repercusiones económicas y de competencia negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional;

Considerando que en las Políticas de la OACI se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “Un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación

civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplica a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando que es sumamente preocupante que algunos Estados contratantes impongan cada vez más gravámenes a ciertos aspectos del transporte aéreo internacional y que los derechos al tráfico aéreo, de los que algunos pueden catalogarse como impuestos sobre la venta o utilización del transporte aéreo internacional están proliferando;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la Resolución A35-... de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*;

Considerando que la resolución que figura en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, complementa el Artículo 24 del Convenio y tiene la finalidad de reconocer el carácter particular de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que cumplan las resoluciones del Consejo contenidas en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*; y

2. *Pide* al Consejo que se cerciore de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 8632 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

APÉNDICE F

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Considerando que en las Políticas de la OACI se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “Un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplica a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando separadamente que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la Resolución A35-... de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*;

Considerando que en el Artículo 15 del Convenio se establece la base para la aplicación y publicación de los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea;

Considerando que se ha encargado al Consejo que formule recomendaciones para orientación de los Estados contratantes con respecto a los principios de acuerdo a los cuales los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional pueden imponer

derechos para recuperar los costos del suministro de dichos servicios y obtener otros ingresos de los mismos, y con respecto a los métodos que pueden aplicarse a dicho efecto; y

Considerando que el Consejo adoptó y revisó en la medida necesaria y publicó el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a asegurarse de que se respeta plenamente el Artículo 15 del Convenio;

2. *Insta* a los Estados contratantes a basar la recuperación de los costos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea que suministran a la aviación civil internacional, o cuyo suministro comparten, en los principios establecidos en el Artículo 15 del Convenio y en el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*;

3. *Insta* a los Estados contratantes a garantizar que los derechos aeroportuarios y por concepto de servicios de navegación aérea se aplicarán exclusivamente a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;

4. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible en cumplimiento del Artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que puedan imponerse o que se permita imponer a un Estado contratante por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado contratante; y

5. *Pide* al Consejo que se asegure de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 9082 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

Sección II. Aspectos económicos y gestión

Considerando que, al atender los crecientes volúmenes de tráfico, los costos globales de suministrar aeropuertos y servicios de navegación aérea siguen aumentando;

Considerando que los Estados contratantes ponen cada vez más énfasis en mejorar la eficiencia financiera del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea;

Considerando que debería mantenerse un cierto equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios, por la otra;

Considerando que los Estados contratantes han pedido a la Organización que proporcione asesoramiento y orientación destinados a promover la recuperación equitativa de los costos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea; y

Considerando que los Estados contratantes asignan cada vez en mayor medida la explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea a entidades autónomas y utilizan las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales para cumplir los compromisos asumidos en virtud del Artículo 28 del Convenio;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados contratantes que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, quedan ellos solos responsables respecto a los compromisos que hayan asumido en virtud del Artículo 28 del Convenio, sean cuales fueren las entidades que explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en cuestión;
2. *Insta* a los Estados contratantes a cooperar activamente en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales;
3. *Pide* al Consejo que proporcione a los Estados contratantes asesoramiento económico, de gestión y de organización respecto al suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea;
4. *Pide* al Consejo que mantenga en estudio la situación económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y presente los correspondientes informes a los Estados contratantes a intervalos adecuados; y
5. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible por proporcionar con la menor demora posible los datos financieros relativos a sus aeropuertos y servicios de navegación aérea para permitir que el Consejo proporcione dicho asesoramiento y prepare dichos informes.

APÉNDICE G

Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Considerando que hay un interés permanente entre los usuarios y los sectores turísticos, aeronáuticos y comerciales, así como de las organizaciones internacionales que los representan, acerca del nivel de los costos de funcionamiento, las tarifas de pasajeros y carga y el rendimiento apropiado de los transportistas aéreos internacionales;

Considerando que los Estados contratantes y otras organizaciones internacionales utilizan ampliamente los estudios objetivos de la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional, y que dichos estudios han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para compartir los ingresos; y

Considerando que es preciso que la OACI cuente con datos sobre los ingresos y gastos de los transportistas para fines de planificación ambiental, estudios de inversiones y otras finalidades;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que publique periódicamente un estudio sobre las diferencias regionales en el nivel de los costos de explotación del transporte aéreo internacional, en que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar sus niveles y las consecuencias que las modificaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo; y

2. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible por obtener de sus empresas de transporte aéreo internacional, con la menor demora posible, datos acerca de los costos, ingresos y otros datos solicitados por la OACI.

APÉNDICE H

Correo aéreo

Considerando que la Asamblea ha dado instrucciones actualmente en ejecución respecto a la labor de la OACI en la esfera del correo aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta los efectos en la aviación civil internacional cuando se formulen criterios en la esfera del correo aéreo internacional, especialmente en las reuniones de la Unión Postal Universal (UPU); y

2. *Encarga* al Secretario General que suministre a la UPU, previa solicitud, la información sobre hechos de que se pueda disponer fácilmente.

Cuestión 32: Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes

32:1 La Plenaria había remitido el Apéndice C del WP/33 sobre las Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes a la Comisión Económica — que aceptó la recomendación del Concejo de que, de conformidad con la cuestión 31 del orden del día, ninguna de las resoluciones de la Parte III de las Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790) fuera declarada no vigente.

— FIN —