

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 38° PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política****DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS PERMANENTES DE LA OACI
EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En la Resolución A37-20 — *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* se pide al Consejo de la OACI que examine regularmente esta declaración e informe a la Asamblea según corresponda cuando sea necesario introducir cambios. Por consiguiente, y teniendo en cuenta los resultados de la sexta Conferencia mundial de navegación aérea (ATConf/6), se ha realizado un examen a fondo de la Resolución A37-20 y en el Apéndice de esta nota se presenta una versión revisada de la Resolución.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar la versión revisada de la Resolución de la Asamblea sobre la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como se presenta en el Apéndice.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C — <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i> y con el Objetivo estratégico A — <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades indicadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2014-2016 o mediante contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/56, Resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) A38-WP/71, Reglamentación económica del transporte aéreo internacional A38-WP/51, Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea A38-WP/52, Financiamiento de la infraestructura aeronáutica, de las funciones de vigilancia y de los sistemas de la aviación A38-WP/53, Datos de aviación: pronóstico y análisis A38-WP/54, Programa de estadísticas <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010)</i> (Doc 9958) <i>Informe de la Comisión Económica del 37° período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 10008) <i>Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6)</i> (Doc 10009)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2010, el 36º período de sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A37-20 — *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*. De conformidad con lo solicitado en la Resolución A37-20 en el sentido de que el Consejo examinara regularmente la declaración consolidada e informara a la Asamblea según correspondiera cuando fuese necesario introducir cambios, se ha llevado a cabo un examen a fondo de la Resolución A37-20 y en el Apéndice de esta nota de estudio se presenta una versión revisada para que la Asamblea la adopte.

2. ANTECEDENTES

2.1 Como se describe en la nota A38-WP/56 (Resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6)), desde el 37º período de sesiones de la Asamblea ha habido importantes novedades en el ámbito del transporte aéreo y es preciso considerarlas al enmendar la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*. Asimismo, en la industria del transporte aéreo siguieron produciéndose cambios estructurales, lo cual generó un mercado más competitivo, por lo que se requiere supervisión continua a fin de garantizar la sostenibilidad de la cadena de valor del transporte aéreo en beneficio de todos los interesados. Al examinar los apéndices pertinentes de la resolución que figura en el Apéndice, deberían tomarse en cuenta otras novedades en el ámbito de los datos y estadísticas de aviación.

3. NOVEDADES DESDE EL 37º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

3.1 Entre 2011 y 2013, la OACI ha llevado a cabo actividades para promover el surgimiento de una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional, y ha desarrollado herramientas para modernizar su marco normativo. En este contexto, la OACI organizó simposios mundiales, a saber, el Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS) en abril de 2012, el evento de un día de duración previo a la Conferencia (Pre-ATConf/6), el simposio de marzo de 2013 y el Simposio ICAO/McGill previo a la Asamblea que está previsto para septiembre de 2013. Con respecto a los preparativos de la ATConf/6, los simposios contribuyeron a la elaboración de definiciones de las condiciones que se requieren para el desarrollo sostenible del transporte aéreo para todas las partes interesadas en la cadena de valor conexas.

3.2 La Conferencia se celebró, con el tema de la *Sostenibilidad del transporte aéreo*, en la Sede de la OACI en Montreal del 18 al 22 de marzo de 2013, y adoptó recomendaciones para la elaboración de directrices y un plan de acción con respecto a la propiedad y el control de los transportistas aéreos, acceso a los mercados, competencia leal, salvaguardias, aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, protección del consumidor e impuestos, entre otros, con el propósito de establecer un sistema de transporte aéreo internacional sostenible.

3.3 La Conferencia recomendó que la OACI adoptara una visión de largo plazo para la liberalización del acceso a los mercados, y que elaborara, con la coordinación necesaria, las herramientas pertinentes para facilitar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados con respecto a la competencia leal. La Conferencia recomendó además que la OACI emprendiera la elaboración de un acuerdo internacional para su utilización por los Estados en la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos y la definición de principios básicos de protección del consumidor. La ATConf/6 recomendó, asimismo, que la OACI promoviera más vigorosamente sus políticas sobre impuestos y preparara orientación sobre financiamiento de la infraestructura del transporte aéreo, las funciones de vigilancia apropiadas y financiamiento del sistema de transporte aéreo.

3.4 En relación con las estadísticas, pronóstico, planificación y análisis económico, la recopilación, el procesamiento y la divulgación de los datos de aviación han desempeñado las funciones clave de la OACI en apoyo del crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional. La Organización ha continuado esforzándose para garantizar que los procesos que incluyen datos de aviación sean eficientes y efectivos, principalmente mediante el desarrollo, en el trienio anterior, de un conjunto de herramientas electrónicas.

3.5 La Organización introdujo ICAO DATA+, una nueva herramienta electrónica que presenta en un entorno dinámico y gráfico los datos de transporte aéreo recopilados en los Estados miembros de la OACI.

3.6 La Organización ha completado también las *Perspectivas del transporte aéreo mundial hasta 2030 [Global Air Transport Outlook to 2030 (Cir 333)]*, en que figuran pronósticos completos. En febrero de 2011, la OACI publicó los *Pronósticos mundiales y regionales para 20 años — pilotos, personal de mantenimiento, controladores de tránsito aéreo* (Doc 9956), que es el primer estudio de la OACI en que se cuantifican los desequilibrios previstos, tanto regional como mundialmente, en la instrucción del personal de la aviación.

3.7 Sin embargo, como resultado de las necesidades finales de los interesados, la demanda con respecto al desarrollo de nuevas herramientas está aumentando y es preciso perfeccionar las herramientas electrónicas para satisfacer las necesidades de los Estados miembros de la OACI y respaldar la planificación y la implantación de los Objetivos estratégicos de la Organización.

3.8 En vista de lo anterior, la OACI ha iniciado un diálogo con las principales organizaciones internacionales de transporte aéreo y partes interesadas con el objeto de promover la armonización de los datos de aviación recopilados a partir de fuentes diferentes y de incrementar su precisión, fiabilidad y coherencia.

4. ENMIENDAS PROPUESTAS DE LA DECLARACIÓN CONSOLIDADA

4.1 Atendiendo a las recomendaciones de la ATConf/6 y las novedades en la industria del transporte aéreo, se propone introducir los cambios siguientes en la Resolución A37-20 de la Asamblea, además de actualizaciones y mejoras de carácter editorial:

- a) en el Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional, las Secciones I, II y V, se han enmendado basándose en las conclusiones y recomendaciones de la ATConf/6 para incluir texto sobre una visión de largo plazo con respecto a los principios de liberalización y competencia leal, sobre la necesidad de los Estados de ser parte en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal de 1999), y sobre la definición de principios básicos de protección del consumidor;
- b) el Apéndice B — Datos de aviación/estadísticas, se ha enmendado para incluir texto sobre la armonización e intercambio de datos de aviación, al igual que sobre el desarrollo de herramientas electrónicas;
- c) el Apéndice C — Pronósticos, planificación y análisis económicos, se ha enmendado para incluir texto sobre la elaboración de un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo, y sobre la necesidad de seguir la marcha de los acontecimientos y llevar a cabo estudios sobre los problemas principales en relación con el transporte aéreo;

- d) el Apéndice D — Impuestos, se ha enmendado para incluir texto sobre la necesidad de que los Estados eviten impuestos discriminatorios y doble tributación; y
- e) en el Apéndice E — Aeropuertos y servicios de navegación aérea, las Secciones I y II se han enmendado para incluir texto sobre el financiamiento de la infraestructura y las funciones de vigilancia y financiamiento del sistema de transporte aéreo, en apoyo de los adelantos operacionales que requiere el plan mundial para las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), al igual que sobre la gestión económica de los proveedores.

4.2 Si bien la estructura básica de la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo sigue siendo igual a la de la Resolución A37-20, el Apéndice D sobre Facilitación se ha eliminado para presentar una Resolución de la Asamblea nueva y separada: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación, con el objeto de alinear la Declaración consolidada con los nuevos Objetivos estratégicos adoptados por el Consejo.

4.3 La Declaración consolidada revisada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo que figura en el Apéndice de la presente nota de estudio consiste en un texto de introducción y siete apéndices, como sigue:

Introducción

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Datos de aviación/estadísticas

Apéndice C — Pronósticos, planificación y análisis económicos

Apéndice D — Impuestos

Apéndice E — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Apéndice F — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Apéndice G — Correo aéreo

Las modificaciones propuestas se destacan con sombreado y tachado.

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR EL 38º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Resolución 40/X: Declaración consolidada de las políticas permanentes en la esfera del transporte aéreo

Introducción

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios del transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente, económica, armoniosa y sostenible y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios del transporte aéreo internacional se establezcan sobre la base de la igualdad de oportunidades, la explotación sana y económica y el 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 el desarrollo económico ~~sostenido~~ **sostenible** 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 optimizar las oportunidades y enfrentar los desafíos inherentes al desarrollo del transporte aéreo y para seguir respondiendo a los retos que plantean las exigencias que se imponen al 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 los mismos deberían mantenerse actualizados, centrados y válidos y distribuirse 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 esas orientaciones;

Considerando que la Organización está evolucionando hacia la gestión por objetivos, con más énfasis en la aplicación que en el establecimiento de normas;

Considerando que las orientaciones preparadas por la Organización y las medidas tomadas por la misma para cumplir con sus Objetivos estratégicos 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 consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo vigentes al clausurarse el 3738º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Datos de aviación/Estadísticas

Apéndice C — Pronósticos, planificación y análisis económicos

Apéndice D — Facilitación

Apéndice DE — Impuestos

Apéndice EF — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Apéndice FG — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Apéndice GH — Correo aéreo

2. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta estas políticas y su profundización continua por parte del Consejo en los documentos señalados en esta declaración consolidada, 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 su labor en el campo del transporte aéreo;

4. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia 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 asunto de transporte aéreo, realice consultas con representantes especializados de Estados contratantes por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos de tales expertos cualificados, que dependan del Comité de Transporte aéreo o de grupos de estudio de la Secretaría, y trabajen 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 al transporte aéreo y la correspondiente orientación;

8. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración consolidada de las políticas de la OACI relativas al 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 ~~A36-15~~A37-20.

APÉNDICE A

Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Acuerdos y arreglos

Considerando que los principios fundamentales de soberanía, justicia e igualdad de oportunidades, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación que se consagran en el Convenio han servido adecuadamente al transporte aéreo internacional y continúan constituyendo la base de su futuro desarrollo;

Considerando que 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 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 (IASTA) y el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal de 1999) facilitan el logro de dicho objetivo por los Estados contratantes que ya son parte ~~del mismo~~ de los mismos;

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 contratos aeronáuticos*;

Considerando que las demoras indebidas y el incumplimiento 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 aumentar la transparencia;

Considerando que la fijación de tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional debería ser justa, transparente y apropiada para fomentar el desarrollo satisfactorio de los servicios aéreos;

Considerando que el interés de los consumidores debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;

Considerando que es necesario adaptarse al entorno cambiante en materia de reglamentación y explotación del transporte aéreo y que la Organización, por consiguiente, ha elaborado textos de orientación sobre criterios para la reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y modelos de acuerdos de servicios aéreos para que los Estados los utilicen en forma opcional en sus acuerdos bilaterales y regionales; y

Tomando nota de que la Organización ha desarrollado y proporcionado a los Estados un innovador servicio de reuniones, ~~la Conferencia el evento~~ de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN), que facilita y mejora la eficiencia de sus negociaciones y consultas sobre servicios aéreos;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la función principal de la OACI de elaborar orientaciones sobre políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional y de brindar asistencia y facilitar la liberalización según sea necesario;

2. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan debidamente en cuenta, en el proceso de liberalización, los principios sobre medidas de salvaguardia para garantizar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados en el transporte aéreo internacional, incluido el principio de considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que, en sus prácticas normativas, se abstengan de adoptar medidas unilaterales que podrían perjudicar el interés común de la comunidad de la aviación y el desarrollo eficiente y sostenible del transporte aéreo internacional;

24. *Insta* a los Estados contratantes que aún no son Partes en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) y en el Convenio de Montreal de 1999 a que consideren con carácter urgente su adhesión;

35. *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 contratos aeronáuticos*;

46. *Insta* a los Estados contratantes a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas graves que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso respecto a la consecución del objetivo del multilateralismo en el intercambio de derechos comerciales;

57. *Alienta* a los Estados contratantes a valerse del servicio ~~ofrecido por la Conferencia~~ de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos y a beneficiarse del mismo;

8. *Pide* al Consejo que prepare un compendio de las políticas y prácticas de competencia vigentes a nivel nacional o regional;

9. *Pide* al Consejo que prepare y adopte una visión de largo plazo para el establecimiento de políticas sobre la reglamentación y la liberalización del transporte aéreo internacional, comprendido el examen de un acuerdo internacional mediante el cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados; y que la revise o actualice según sea apropiado;

610. *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 esas 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;

711. *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 novedad en materia de cooperación internacional, incluidos los arreglos liberalizados, con respecto a derechos comerciales;

812. *Pide* al Consejo que continúe examinando el mecanismo para establecer las orientaciones sobre políticas de la Organización en materia de reglamentación del transporte aéreo internacional y revisarlas o actualizarlas cuando sea necesario;

913. *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;

14. *Pide* al Consejo que formule un conjunto de principios básicos de protección del consumidor;

4015. *Pide* 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

4416. *Pide* al Presidente del Consejo y al Secretario General que fomenten la adhesión universal a convenios y acuerdos internacionales, incluidos el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) y el Convenio de Montreal de 1999 y su aplicación, y que insten a los Estados contratantes a 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 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 los Estados, especialmente de los Estados en desarrollo, incluyendo las de aquellos que dependen del turismo;

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 justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

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 operacional 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 prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

Considerando que el logro de los objetivos de desarrollo 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 regionales de integración económica; 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 al 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 tengan en cuenta que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que sigan liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos, según las necesidades y circunstancias, por medio de las diversas medidas existentes, como la exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos o disposiciones sobre designación que reconozcan el concepto de comunidad de intereses dentro de las agrupaciones económicas regionales o subregionales, y las recomendadas por la OACI;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que consideren las opciones a corto plazo propuestas para la liberalización, como la exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, antes de que se establezca un nuevo régimen de reglamentación de largo plazo;

25. *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;

36. *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 uno o más 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;

47. *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;

8. *Insta* a los Estados contratantes a que formulen leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo, teniendo en cuenta la soberanía nacional;

9. *Insta* a los Estados contratantes a que fomenten la cooperación entre las autoridades regionales y/o nacionales responsables de la competencia con el propósito de promover enfoques normativos compatibles en materia de transporte aéreo internacional;

510. *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;

11. *Pide* al Consejo que inicie la preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos, teniendo en consideración los aspectos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, el principio de reciprocidad, la necesidad de permitir una adaptación gradual y progresiva con salvaguardias, la necesidad de tener en cuenta las experiencias regionales, los requisitos del derecho interno de los diversos Estados, y los efectos sobre todas las partes interesadas, incluidos los trabajadores;

12. *Pide* al Consejo que desarrolle herramientas, como un foro de intercambio para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información sobre competencia leal entre los Estados, con el fin de promover enfoques normativos más compatibles para el transporte aéreo internacional;

13. *Pide* al Consejo que siga pendiente de los acontecimientos en el área de la competencia en el transporte aéreo internacional y actualice, según se requiera, sus políticas y orientación sobre competencia leal;

614. *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

715. *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. Distribución de los productos de las líneas aéreas

Considerando que los avances en las tecnologías de información y electrónicas han tenido importantes repercusiones en la forma en que la industria de las líneas aéreas realiza sus operaciones comerciales, especialmente en relación con la distribución de sus productos; y

Considerando que la OACI elaboró un Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (SRC) para que apliquen los Estados y dos cláusulas modelo para que los Estados utilicen en forma opcional en sus acuerdos de servicios aéreos;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que siga la evolución en materia de distribución de los servicios de las líneas aéreas y las prácticas normativas conexas y transmita a los Estados contratantes toda información sobre acontecimientos significativos; y

2. *Pide* al Consejo que examine si siguen siendo necesarios el Código SRC de la OACI y las cláusulas modelo, teniendo en cuenta los cambios en la industria y en la reglamentación.

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 crear un entorno en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y continuar prosperando de forma ordenada, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección, garantizando al mismo tiempo los intereses de todos los Estados contratantes y 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 relacionados con el 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 sobre Aviación Civil Internacional*, 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, de medio ambiente y de seguridad operacional y 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 que está teniendo lugar a escala bilateral, subregional y regional;
- b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad operacional 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 liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso 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 dinámicamente 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 la 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 y obligaciones internacionales en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional;

Considerando que la liberalización económica y la evolución de la industria del transporte aéreo continuarán ofreciendo oportunidades y planteando retos y problemas con respecto a la reglamentación del transporte aéreo internacional; y

Considerando que la Organización ha abordado muchos de los problemas de reglamentación y compilado los criterios y textos de orientación conexos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que en sus funciones de reglamentación tengan en cuenta los criterios y textos de orientación elaborados por la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los comprendidos en el Doc 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*; y

2. *Alienta* a los Estados contratantes a que incorporen los principios básicos de justicia e igualdad de oportunidades, no discriminación, transparencia, armonización y cooperación, consagrados en el Convenio y plasmados en las políticas y las orientaciones de la OACI, en sus leyes, reglamentos y en los acuerdos de servicios aéreos;

3. *Pide* al Consejo que se asegure de que esos criterios y los textos de orientación se mantengan actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes; le pide asimismo que, cuando sea necesario, elabore criterios sobre nuevas cuestiones de reglamentación que sean de interés general; y

4. *Pide* al Consejo que considere vías y medios adicionales con los que se perfeccione el estado de sus políticas para el desarrollo económico sostenible del sistema de transporte aéreo.

APÉNDICE B

Datos de aviación/Estadísticas

Considerando que el Programa de estadísticas de la OACI proporciona una base independiente y global para fomentar la planificación y el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;

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 las operaciones de las líneas aéreas interiores, aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios en rutas internacionales, en virtud de los Artículos 54 y 55 del Convenio;

Considerando que el Consejo ha establecido los requisitos relativos a la recopilación de datos sobre aeronaves civiles matriculadas de conformidad con el Artículo 21 del Convenio;

Considerando que es necesario que la Organización recopile datos de los Estados sobre el consumo anual de combustible de aviación a fin de utilizarlos para hacer frente a los retos emergentes en materia de desarrollo sostenible del transporte aéreo y supervise el posible impacto de las medidas económicas vinculadas a los aspectos operacionales de los servicios de la aviación internacional y la infraestructura conexas, e informe al respecto;

Considerando que la designación de coordinadores para las estadísticas de la aviación, por los Estados, facilitará la notificación oportuna de las estadísticas y los datos solicitados por la OACI;

Considerando que el Consejo ha adoptado una política de gestión en función de los objetivos que requiere la recopilación de datos y análisis pertinentes para medir la eficacia de la totalidad de la Organización y de sus partes constitutivas en el cumplimiento de los Objetivos estratégicos de la Organización;

Considerando que la base de datos estadísticos integrada para la validación y el almacenamiento de datos, de la OACI, proporciona a los Estados contratantes y a otros usuarios un sistema en línea eficiente para la extracción de datos estadísticos;

Considerando que varios de los Estados contratantes todavía no presentan, o no han estado presentando 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;

Considerando que la función de la OACI de procesar y difundir datos de aviación permite a los Estados utilizar los datos como una importante herramienta para que los servicios de aviación civil internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica; y

Considerando que la OACI ha seguido esforzándose por hacer eficientes y eficaces los procesos que incorporan datos de aviación, mediante el desarrollo de un conjunto de herramientas electrónicas para responder a las necesidades en evolución de los Estados contratantes;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que designen coordinadores para las estadísticas de aviación, y hagan todo lo posible para proporcionar ~~a tiempo~~ las estadísticas requeridas por la OACI ~~y a que las envíen a tiempo y electrónicamente,~~ cuando sea posible;

2. *Insta* a los Estados contratantes a que utilicen las herramientas electrónicas disponibles al acceder a los datos de aviación de la OACI;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que utilicen las herramientas electrónicas disponibles al proporcionar datos de aviación a la OACI; y

4. *Insta* a los Estados contratantes a que participen activamente en el desarrollo de herramientas electrónicas proporcionando apoyo, intercambiando información y compartiendo los conocimientos y experiencias pertinentes;

25. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente los datos estadísticos recopilados por la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de la Organización y de sus Estados miembros, y establecer las mediciones necesarias para vigilar la eficacia de la Organización en el cumplimiento de sus Objetivos estratégicos, 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

34. *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 que el personal de la Secretaría preste asistencia a los Estados contratantes que la soliciten con el fin de mejorar sus estadísticas de aviación civil y la forma de notificarlas a la Organización;
- c) elabore un proceso que permita armonizar los datos de aviación de diferentes fuentes a fin de facilitar el suministro de datos precisos, fiables y coherentes para que los Estados tomen decisiones fundamentadas; y
- d) cree, aloje y administre una plataforma donde la comunidad aeronáutica pueda compartir y promover sus datos y herramientas electrónicas de conformidad con los principios y disposiciones contenidas en el Convenio y en las decisiones pertinentes de la Organización.

APÉNDICE C

Pronósticos, planificación y análisis económicos

Considerando que la independencia de la OACI al realizar investigaciones de tendencias y al aplicar análisis económicos proporciona la base necesaria para fomentar la planificación y el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;

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;

Considerando que la Organización debe evaluar regularmente su actuación con respecto a sus Objetivos estratégicos, centrándose particularmente en la seguridad operacional, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad y facilitación de la aviación, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible del transporte aéreo; y

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

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que prepare y mantenga, en la medida en que sea necesario, pronósticos sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, tanto de carácter general como específico, incluyendo, cuando sea posible, datos locales y regionales así como mundiales, y que los facilite a los Estados contratantes y proporcione los datos necesarios sobre seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación de la aviación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente ~~seguridad de la aviación, protección del medio ambiente y eficiencia;~~

2. *Pide* al Consejo que elabore un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo, a partir del cual puedan elaborarse pronósticos adaptados y más detallados para diversos fines, tales como planificación de sistemas de navegación aérea y análisis ambientales;

23. *Pide* al Consejo que elabore métodos y procedimientos para la preparación de pronósticos, evaluación del impacto económico de toda nueva medida, análisis de beneficios y eficacia en función de los costos, así como elaboración de análisis de rentabilidad a fin de satisfacer las necesidades de la Organización, de los grupos regionales de planificación de la navegación aérea, ~~y, en su caso, de otros órganos de la Organización~~ órganos encargados de la planificación de sistemas o del medio ambiente y, en su caso, otras actividades de la Organización; y

34. *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 3~~ y para su divulgación oportuna a los Estados contratantes, como guía para hacer sus propios pronósticos, planificación y análisis económicos; y

5. *Pide* al Consejo que siga la marcha de los acontecimientos, lleve a cabo estudios acerca de las cuestiones principales de importancia mundial y comparta sus análisis con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria.

APÉNDICE D

Facilitación

Sección I. — Elaboración y aplicación 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 la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeros y su equipaje, carga y correo, y enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;~~

~~Considerando que es imprescindible que los Estados contratantes continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia y protección de las operaciones de pasajeros y carga;~~

~~Considerando que la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad y su Protocolo facultativo, que habían sido adoptados en diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entraron en vigor el 3 de mayo de 2008;~~

~~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 agilizan 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 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. ~~Insta a los Estados contratantes a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;~~
2. ~~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 de la carga y de los pasajeros, la protección de la salud de los pasajeros y la tripulación y el acceso al transporte aéreo por las personas con discapacidad;~~
3. ~~Pide al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 —Facilitación, y del Anexo 17 —Seguridad, sean compatibles y se complementen;~~
4. ~~Pide al Consejo que se cerciore de que sus especificaciones y textos de orientación contenidos en el Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica, se mantengan actualizados de acuerdo con los avances tecnológicos y que siga analizando las soluciones tecnológicas destinadas a mejorar los procedimientos de despacho; y~~
5. ~~Pide al Consejo que se cerciore de que el Doc 9636, Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas, esté actualizado y responda a las necesidades de los Estados contratantes.~~

~~Sección II. — Cooperación Medidas a escala nacional e 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 tiene la función de informar al Estado de tránsito o de destino que el titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;~~

~~Considerando que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es esencial para el funcionamiento del sistema de viajes internacionales;~~

~~Considerando que la veracidad y validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLN) dependen de la documentación utilizada para establecer la identidad, confirmar la ciudadanía o nacionalidad y evaluar el derecho del solicitante del pasaporte (es decir, los documentos “generadores”);~~

~~Considerando que los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto, en virtud de la Estrategia global contra el terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006, intensificar las actividades y la cooperación en todos los niveles, según proceda, para mejorar la seguridad de la fabricación y expedición de documentos de identidad y de viaje y prevenir y detectar su alteración o uso fraudulento;~~

~~Considerando que en la Resolución 1373, adoptada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas el 28 de septiembre de 2001 se decidió que todos los Estados impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;~~

~~Considerando que se necesita 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, la utilización de pasaportes caducados o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;~~

~~Considerando que está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes vírgenes robados por personas que intentan ingresar a un país con una identidad falsa; y~~

~~Considerando que la OACI proporciona asistencia a los Estados en todas las cuestiones relativas a los DVLM, incluyendo la planificación y ejecución de proyectos, la formación, la instrucción y los servicios de evaluación de sistemas, y ha establecido el Directorio de claves públicas (DCP) para verificar, validar y autenticar reforzar la seguridad de los PLM dotados de datos biométricos (pasaportes electrónicos);~~

~~La Asamblea:~~

~~1. — Insta a los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para y salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos generadores;~~

~~2. — Insta a los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad sus pasaportes y protegerlos contra el fraude y asistirse mutuamente al respecto;~~

~~3. — Insta a los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303, Parte 1;~~

~~4. — Insta a los Estados contratantes a que se aseguren de que la fecha de vencimiento de los pasaportes que no sean de lectura mecánica sea anterior al 24 de noviembre de 2015;~~

~~5. — Insta a los Estados contratantes que necesiten asistencia para establecer sistemas de identificación de viajeros y de control fronterizos eficaces y eficientes respecto a la implantación de las normas y especificaciones DVLM a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;~~

~~6. — Pide al Consejo que adopte medidas apropiadas para establecer orientaciones relativas a los documentos generadores;~~

~~7. — Pide al Consejo que continúe la labor de aumentar la eficacia de los controles sobre el fraude de pasaportes mediante la aplicación de los SARPS pertinentes del Anexo 9 y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados contratantes a mantener la integridad y seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje;~~

~~10. — Insta al Consejo a que explore medios de intensificar la asistencia y el apoyo para la creación de capacidad a los Estados contratantes en los campos de identificación de viajeros y control fronterizo, incluida una función de liderazgo de la OACI más proactiva para facilitar y coordinación dicha asistencia en el comunidad internacional;~~

~~8. — Insta a los Estados que expiden pasaportes electrónicos a que se incorporen al DCP de la OACI; y a todos los Estados receptores a que verifiquen las firmas digitales relacionadas con los pasaportes; y~~

9. ~~Insta a los Estados contratantes que aún no lo estén haciendo a que proporcionen datos sobre pasaportes extraviados y robados, de manera rutinaria y oportuna, para que se incorporen a la base de datos de búsqueda automática de INTERPOL sobre los documentos de viaje robados y extraviados.~~

~~Sección III. 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;~~

~~Considerando que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados contratantes y con las diversas partes nacionales e internacionales interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados; y~~

~~Considerando que dicha cooperación ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de intercambio de datos sobre los pasajeros que afectan a la viabilidad de la industria del transporte aéreo;~~

~~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) llevar 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 se estime que dichas consultas pueden 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 en:~~

~~— a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y~~

~~— b) la 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;~~

8. ~~Insta a los Estados contratantes a asegurar, respecto al uso de sus sistemas electrónicos de intercambio de datos, que sus requisitos en materia de datos sobre los pasajeros se ajusten a las normas internacionales adoptadas por los organismos competentes de las Naciones Unidas con esta finalidad; y~~

9. ~~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 garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro.~~

APÉNDICE ED

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 los criterios de la OACI contenidos en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* 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 aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

Considerando que es sumamente preocupante que algunos Estados contratantes imponen cada vez más gravámenes a ciertos aspectos del transporte aéreo internacional y que los derechos sobre el

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 ~~A37-18~~ A38-xx de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local (Apéndice H, Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local)*; y

Considerando que la resolución que figura en el Doc 8632 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* a fin de evitar que se impongan a la aviación internacional impuestos discriminatorios; y

2. *Insta* a los Estados contratantes a que eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo; y

23. *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 y continúe promoviendo más enérgicamente su aplicación.

APÉNDICE FE

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Considerando que en las políticas de la OACI contenidas en el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* 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 aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves y las medidas basadas en criterios de mercado se trata separadamente en la Resolución ~~A37-18~~ A38-XX de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local (Apéndice H, Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local)*, y en la Resolución ~~A37-19~~ A38-XX, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*;

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 conforme 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 desarrollo de la infraestructura de transporte aéreo y el plan mundial de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) requieren financiación para apoyar su implantación; 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*, independientemente de la estructura orgánica bajo la cual se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;

3. *Insta* a los Estados contratantes a garantizar que los derechos aeroportuarios y en concepto de servicios de navegación aérea se apliquen 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 un Estado contratante imponga o permita imponer por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado contratante;

5. *Alienta* a los Estados contratantes a que adopten los principios de no discriminación, de relación de los derechos con los costos, de transparencia y de consulta con los usuarios, tal como se exponen, según lo dispuesto en el Doc 9082, en su legislación, reglamentación o políticas nacionales, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, a fin de asegurar el cumplimiento por los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea; y

6. *Alienta* a los Estados contratantes a que garanticen la implantación de las actuales políticas de la OACI de recuperación de costos derivados de medidas y funciones de seguridad en aeropuertos y por los proveedores de servicios aéreos, de modo que los derechos impuestos a los usuarios por concepto de seguridad sean razonables, rentables y fomenten la armonización a escala mundial;

7. *Pide* al Consejo que elabore orientaciones sobre financiación de infraestructuras de transporte aéreo, funciones de vigilancia apropiadas y financiamiento del sistema de transporte aéreo, incluidos

mecanismos para apoyar las mejoras operacionales que se describen en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU); y

68. *Pide* al Consejo que se asegure de que sus políticas y la orientación y el asesoramiento contenidos relacionadas con financiamiento contenidas en el Doc 9082 y otros documentos estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

Sección II. Aspectos económicos y de 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 y eficacia en función de los costos del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea;

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

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;

Considerando que los Estados contratantes ceden cada vez más la explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea a entidades comercializadas y privatizadas que podrían tener menos conciencia y conocimientos de las obligaciones de los Estados estipuladas en el Convenio y sus Anexos y de los criterios y textos de orientación de la OACI en la esfera económica, y utilizan las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales para cumplir los compromisos asumidos en virtud del Artículo 28 del Convenio; y

Considerando que el Consejo adoptó directrices provisionales sobre políticas de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para garantizar que todos los usuarios reciban un trato equitativo;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados contratantes que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, ellos son exclusivos responsables respecto a los compromisos que han 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. *Alienta* a los Estados contratantes a que consideren la posibilidad de establecer entidades autónomas para la explotación de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta tanto la viabilidad económica como el interés de los usuarios y demás interesados;

3. *Insta* a los Estados contratantes a promover la calidad de los servicios de navegación aérea mediante la buena gobernanza;

24. *Insta* a los Estados contratantes a cooperar en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales y a considerar la aplicación de las directrices provisionales del Consejo sobre políticas de asignación de costos del GNSS;

35. *Pide* al Consejo que continúe elaborando criterios y textos de orientación de la OACI con miras a contribuir a aumentar la eficiencia y mejorar la relación costo-eficacia en el suministro y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea, incluyendo la base para una sólida cooperación entre proveedores y usuarios;

46. *Pide* al Consejo que continúe perfeccionando sus directrices sobre políticas de asignación de costos del GNSS y la coordinación de los aspectos técnicos, jurídicos y económicos, incluido su interfuncionamiento eficiente en función de los costos;

57. *Pide* al Consejo que promueva los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios y los textos de orientación conexos, incluyendo asesoramiento en organización y gestión, a fin de que los Estados, los aeropuertos privatizados explotados con criterios comerciales, así como las entidades que prestan servicios de navegación aérea los conozcan mejor y tomen mayor conciencia de ellos;

68. *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

79. *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 GF

Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Considerando que hay un interés permanente entre los usuarios, incluidas las organizaciones internacionales con participación en los sectores turísticos, aeronáuticos y comerciales, acerca del nivel de los costos de explotación 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, que dichos estudios han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para distribuir los ingresos; y

Considerando que es preciso que la OACI cuente con datos sobre los ingresos, los costos y las operaciones de los transportistas aéreos a fin de ayudar al Consejo a evaluar la eficacia de las medidas propuestas para cumplir con los Objetivos estratégicos de la Organización, y 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 el que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar a sus niveles y las consecuencias que las variaciones 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 HG

Correo aéreo

Considerando que la Asamblea ha dado instrucciones permanentes 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 y según lo estipulado en los acuerdos de cooperación pertinentes entre la UPU y la OACI, la información fáctica de que disponga.

— FIN —