



A38-WP/366
EC/39
25/9/13

ASAMBLEA — 38° PERÍODO DE SESIONES

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 40

El texto adjunto sobre la cuestión 40 se presenta a la Comisión Económica para que lo examine.

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política

40.1 La Comisión examinó esta cuestión en el marco de los dos temas siguientes: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo y Resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y labor de seguimiento.

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

40.2 En la nota WP/55, el Consejo presentó una versión revisada de la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (Resolución A37-20 de la Asamblea). Las revisiones propuestas tenían en cuenta las novedades desde la última Asamblea y, en particular, los resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6). La Comisión convino en aplazar la consideración de la Declaración consolidada revisada hasta haber completado su examen de todas las notas de estudio pertinentes.

40.3 Se propuso una serie de enmiendas de la Resolución de la Asamblea con miras a reflejar, con más precisión, las recomendaciones adoptadas en la ATConf/6.

40.4 En su segunda reunión, la Comisión volvió a presentar este tema y examinó la versión ya revisada de la Resolución de la Asamblea atendiendo a sus deliberaciones en el marco de las cuestiones 40 a 43. Se propusieron algunas enmiendas adicionales. Completando así su labor con respecto a este tema, la Comisión convino en someter a la adopción de la Plenaria una *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* revisada, teniendo en cuenta las enmiendas propuestas por las Comisiones.

**RESOLUCIÓN FORMULADA POR LA COMISIÓN ECONÓMICA
Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA****Resolución 40/X: Declaración consolidada de las políticas permanentes
de la OACI 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 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 38 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 — Impuestos

Apéndice E — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Apéndice F — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Apéndice G — 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 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 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 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, 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;

4. *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;

5. *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*;

6. *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;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que sigan buscando liberalizar el acceso a los mercados al ritmo y de la manera conveniente de acuerdo con las necesidades y circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, el cambiante entorno comercial y los requisitos de infraestructura;

8. *Insta* a los Estados contratantes a que consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea cuando intercambien derechos de acceso a los mercados en el marco de acuerdos de servicios aéreos y otorguen los derechos apropiados y la flexibilidad operacional adecuada para promover el desarrollo de estos servicios;

9. *Insta* a los Estados contratantes a que, al abordar las cuestiones relacionadas con la asignación de turnos y las restricciones de vuelos nocturnos, consideren debidamente las necesidades y preocupaciones de otros Estados y hagan todo lo posible para resolver cualquier inquietud mediante consultas, con espíritu de solidaridad, transparencia, comprensión mutua y cooperación;

10. *Insta* a los Estados contratantes, con respecto a las restricciones de vuelos nocturnos, a que respeten y apliquen el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos;

11. *Insta* a los Estados a que diseñen políticas de protección del pasajero en las operaciones de reserva en línea, compra y facturación;

12. *Alienta* a los Estados contratantes a valerse del servicio de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos y a beneficiarse del mismo;

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

14. *Pide* al Consejo que desarrolle y adopte una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional, que incluya el examen de un acuerdo internacional en virtud del cual

los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados, teniendo en cuenta la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo los actuales acuerdos de liberalización del acceso a los mercados concertados a escala bilateral, regional y multilateral, así como las diferentes propuestas presentadas durante la Conferencia;

15. *Pide* al Consejo que elabore un acuerdo internacional específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta los logros pasados y las opiniones de los Estados sobre los arreglos actuales, y mediante la consulta con las partes interesadas;

16. *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;

17. *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;

18. *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;

19. *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;

20. *Pide* al Consejo que formule en el corto plazo un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo, que logren un correcto equilibrio entre la protección del consumidor y el mantenimiento de la competencia en la industria y sin perder de vista la necesidad de flexibilidad que tienen los Estados en razón de sus diferentes características sociales, políticas y económicas; estos principios básicos deberían ser coherentes con los instrumentos vigentes, en particular el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999;

21. *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;

22. *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; y

23. *Pide* al Consejo que formule políticas de protección del consumidor en las operaciones de comercio electrónico.

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 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;

5. *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;

6. *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;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que formulen leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo que tengan en cuenta la soberanía nacional y que consideren la orientación de la OACI en materia de competencia;

8. *Insta* a los Estados contratantes a que fomenten la cooperación entre las autoridades regionales y/o nacionales responsables de la competencia, incluyendo en el contexto de la aprobación de alianzas y fusiones;

9. *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, la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar con información que pueda ser útil para los Estados contratantes;

10. *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;

11. *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;

12. *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;

13. *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

14. *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*;

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

3. *Pide* al Consejo que se asegure de que esos criterios y textos de orientación relativos a la reglamentación económica se mantengan pertinentes y vigentes y respondan a las circunstancias y a las necesidades cambiantes de los Estados; 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;

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 las estadísticas requeridas por la OACI 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;

4. *Alienta* 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; y

5. *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

6. *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;
- 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

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;

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;

3. *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, órganos encargados de la planificación del medio ambiente y, en su caso, otras actividades de la Organización;

4. *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, 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

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

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 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 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;

Considerando que el desarrollo de la infraestructura de transporte aéreo y el plan mundial de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) requiere estudios de rentabilidad justificativos para obtener 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, según lo dispuesto en el Doc 9082, en la 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;
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, según se respalda en el Doc 9082, 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

8. *Pide* al Consejo que se asegure de que sus políticas y la orientación relacionadas con financiamiento contenidas en el Doc 9082 y otros documentos estén actualizadas 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;

4. *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;

5. *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;

6. *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;

7. *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;

8. *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

9. *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 F

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 G

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.

Resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y labor de seguimiento

40.5 En la nota WP/56, el Consejo informó sobre los resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6), que incluían medidas recomendadas por la Conferencia a los Estados y la OACI. La nota también presentaba el plan propuesto de actividades de seguimiento del Consejo con las prioridades correspondientes para que lo respaldara la Asamblea.

40.6 En la nota WP/202, la República de Colombia señaló a la atención los beneficios de la protección del consumidor como elemento fundamental en la promoción del turismo y como impulsor del desarrollo económico. En la nota se sugiere que los Estados presenten a la OACI sus normas en materia de protección del consumidor con el fin de prestar asistencia en la preparación de principios mínimos armonizados a nivel mundial, que deberían lograr un equilibrio adecuado con los intereses de la industria. En la nota se recuerda el respaldo expresado por la ATConf/6 a una mayor convergencia y compatibilidad y a que la OACI elaborara principios básicos sobre protección del consumidor, con la asistencia

del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP), los Estados y los órganos regionales.

40.7 En la nota WP/204, la República de Colombia se refiere a deficiencias en la reserva y compra de billetes aéreos internacionales por Internet, con inclusión de cargos adicionales posteriores a la compra, no recepción de billetes por el pasajero y denegación de embarque. La nota expresa respaldo a la elaboración de políticas de la OACI relativas a la protección del consumidor en materia de comercio electrónico, con el propósito de identificar las obligaciones de los proveedores que ofrecen productos a través de medios electrónicos, y también los derechos de los consumidores.

40.8 En la nota WP/185, presentada por la República de Cuba, se informó sobre las repercusiones del bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos en el desarrollo del sector de la aviación civil de Cuba. Se subrayó la extraterritorialidad del bloqueo y el hecho de que violaba los principios y objetivos del Convenio de Chicago. Destacando que esta cuestión ya había sido planteada en la ATConf/6, Cuba consideraba que las medidas unilaterales no contribuían al desarrollo seguro, ordenado y sostenible de la aviación civil internacional. Invitó a la OACI a que se ocupara de las preocupaciones de los Estados con respecto a las medidas extraterritoriales y unilaterales adoptadas por algunos Estados y que afectan a los servicios de transporte aéreo, e instó a los Estados miembros a abstenerse de aplicar este tipo de medidas que conocidamente obstaculizan el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional. La delegación propuso enmendar el proyecto de Resolución [40/X] de la nota WP/55, Apéndice A, Sección I, párrafo 3, con la adición de “y extraterritoriales”.

40.9 En la nota WP/188, la República Dominicana señalaba a la atención la necesidad de contar con un régimen básico de derechos de los pasajeros, que reglamentara, en particular, la compensación de los pasajeros en casos de cancelaciones, denegación de embarque o demoras. En la nota, se instaba a la OACI a formular principios básicos de protección del consumidor que servirían de base para la elaboración de normas nacionales, teniendo en cuenta los Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios elaborados por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

40.10 En la nota WP/198, Indonesia presentó su opinión sobre los resultados de la ATConf/6. Reconoció la necesidad de que la Conferencia lograra un equilibrio entre los países en desarrollo y los desarrollados en materia de liberalización. Si bien apoyaba las recomendaciones de la ATConf/6 y el plan del Consejo para la labor futura, expresaba la opinión de que la liberalización debería determinarla en forma voluntaria cada país e implementarse en forma gradual, según el nivel de desarrollo del transporte aéreo en los Estados.

40.11 En la nota WP/186 se presenta el enfoque de Singapur sobre la protección del consumidor en el transporte aéreo internacional, que se basa, en primer lugar, en la promulgación de legislación que equilibre los intereses de los consumidores y las empresas; en segundo lugar, en una política liberal de servicios aéreos que promueva la competencia y, en tercer lugar, en la cooperación con el fin de educar a los consumidores en los aspectos fundamentales de los viajes aéreos. En la nota se proponen principios básicos que respaldan la optimización de los beneficios para los consumidores mediante la competencia, el acceso de los pasajeros a la información y la educación y, por último, la compatibilidad con el régimen nacional de protección del consumidor y los acuerdos internacionales tales como el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (MC99).

40.12 En la nota WP/112, 54 Estados africanos, miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), comunicaron los avances de los Estados africanos respecto de la liberalización del transporte aéreo en África. En la nota también se exponía la postura africana respecto de algunos de los resultados de las recomendaciones de la ATConf/6. Los Estados africanos pidieron al Consejo que continuase prestándoles asistencia y apoyo en el proceso de liberalización por medio de instrucción, seminarios regionales o actividades similares. Invitaron a los Estados miembros a que utilizaran las políticas y los textos de orientación de la OACI sobre liberalización del transporte aéreo y respaldasen a la OACI como organismo coordinador del desarrollo de sistemas de transporte aéreo sostenible.

40.13 En la nota WP/293, presentada por los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se pusieron de relieve los principales logros de la ATConf/6, que deberían orientar las políticas y medidas futuras de los Estados y la Organización. En la nota se analizaban los mandatos que figuran en la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (Resolución A37-20 de la Asamblea) y se los vinculaba con las recomendaciones de la ATConf/6. Asimismo, en la nota se trataba la necesidad de que la OACI asignase prioridades a su labor en la esfera del transporte aéreo, que está en consonancia con el nuevo objetivo estratégico sobre el desarrollo económico del transporte aéreo.

40.14 En la nota WP/63, presentada en nombre de la Unión Europea, Lituania señaló cuatro áreas respecto a las cuales recomendó que la OACI se concentrara en su labor de seguimiento de la ATConf/6: liberalización del acceso a los mercados; competencia leal y abierta; liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos; y protección del consumidor. En la nota se proponía que la OACI siguiera desempeñando un papel de liderazgo en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional con miras a asegurar su sostenibilidad. En dicha nota se pedía, además, que la Asamblea incluyera en su Resolución A37-20 las medidas expuestas en la nota y se recomendaba que la OACI revisara sus políticas y estableciera e implantara un programa de trabajo para 2014-2016 con las prioridades indicadas.

40.15 En la nota WP/290, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) apoyaba las recomendaciones de la ATConf/6, contenidas en el Apéndice B de la nota A38-WP/56, específicamente la Recomendación 2.3/1 sobre protección del consumidor. El ACI estimaba que en los principios básicos debería considerarse la protección del consumidor en las operaciones normales, cuando se presentan casos ordinarios de exceso de reservas o de dificultades de orden técnico que conducen a cancelaciones, y también durante períodos de perturbación grave de los vuelos causada por sucesos ajenos a la voluntad de las líneas aéreas y los aeropuertos.

40.16 En la nota WP/73, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) describía las repercusiones negativas de la proliferación de regímenes de protección del consumidor, incluida la posibilidad de que se dupliquen las reclamaciones y aumente el número de cancelaciones y el precio de los billetes. En la nota se destacaba también el costo que suponía el cumplimiento de normas múltiples, así como la necesidad de coherencia con MC99. La IATA proponía una serie de principios básicos para que los Estados los incorporaran en los regímenes actuales y futuros de derechos de los pasajeros.

40.17 En la nota WP/291, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), se describían los principales efectos de la desreglamentación y liberalización de la aviación, con especial atención a los trabajadores del transporte de la aviación civil, así como el número creciente de casos de “pabellones de conveniencia” en el sector de líneas aéreas de la industria. También

se examinaban las principales lecciones de la ATConf/6 a este respecto y se subrayaban dos principios importantes: la aplicación de medidas básicas de protección de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y el reconocimiento del papel que desempeñan los trabajadores de la aviación.

40.18 En la nota WP/118, los Estados Unidos señalaban que la aviación de negocios constituye un elemento importante de un amplio sistema de transporte aéreo internacional y que la ATConf/6 había pedido a la OACI que elaborara orientación de políticas pertinente, dado que un régimen económico compatible entre los Estados haría posible el desarrollo seguro, protegido y ordenado de la industria de aviación de negocios a nivel mundial. En la nota se presentaba información sobre ciertos principios básicos, adoptados por el Grupo de trabajo sobre transporte (TPTWG) de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), en materia de mejores prácticas en el marco de un régimen económico para las operaciones de la aviación de negocios.

40.19 La Comisión tomó nota de la información contenida en la WP/118.

40.20 Al examinar el informe del Consejo en la nota WP/56 sobre los resultados de la ATConf/6, se expresó amplio apoyo por la aceptación de las recomendaciones de la Conferencia que figuran en los Apéndices A y B.

40.21 Respecto al plan de acción del Consejo relativo a la labor de seguimiento, presentado en el Apéndice C de la nota WP/56, si bien se apoyaban de modo general las medidas por adoptar y la necesidad de dar carácter prioritario a las tareas, se presentaron varias propuestas relativas a la prioridad de ciertas tareas concretas establecidas por el Consejo. Algunos participantes propusieron que se concediera una prioridad más elevada a tareas como la elaboración de un acuerdo internacional sobre el servicio de carga aérea, elaborando y proporcionando orientación para asistir a los Estados en la liberalización, particularmente en el caso de los países en desarrollo, y la promoción de MC99. Se expresó la opinión de que los resultados de la ATConf/6 constituían un cuidadoso equilibrio de las deliberaciones de la Conferencia así como de los intereses de los Estados en regiones diferentes y en etapas de desarrollo diferentes, y que el equilibrio general debería respetarse.

40.22 Respecto a la labor futura de la Organización en materia de protección del consumidor, recibió amplio apoyo el plan del Consejo para aplicar las recomendaciones de la ATConf/6 al respecto, particularmente en lo relativo a la labor relacionada con la elaboración de principios básicos. Algunos Estados señalaron que dichos principios básicos deberían ser de alto nivel y carecer de carácter prescriptivo y solicitaron que la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo se enmendara en consecuencia. Recibió apoyo la idea de que en los principios básicos deberían tenerse en cuenta los reglamentos nacionales vigentes y considerarse diferentes circunstancias operacionales; además, los mencionados principios deberían ser compatibles con los instrumentos y directrices internacionales existentes. También recibieron apoyo las iniciativas relativas a la información destinada a los pasajeros. La Organización Mundial del Turismo (OMT) reiteró que no tenía la intención de sustituir o duplicar ningún marco de reglamentación conexas y expresó su apoyo a la labor futura de la OACI para elaborar una serie de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo.

40.23 Respecto a la cuestión de los “pabellones de conveniencia”, la Comisión tomó nota de la propuesta formulada por ITF relativa a la necesidad de que la OACI colaborara con otros organismos de las Naciones Unidas, como había quedado reflejado anteriormente en los resultados de la ATConf/6. Se

expresó la opinión de que ya existía un sólido sistema de la OACI de normas y métodos recomendados (SARPS) y Anexos, que cubre las correspondientes preocupaciones en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

40.24 Al concluir el examen del plan de acción de la Organización relativo a la labor de seguimiento respecto a la ATConf/6, la Comisión respaldó las recomendaciones de esta última, contenidas en los Apéndices A y B, así como el plan de acción de la OACI que figura en el Apéndice C. La Comisión también convino en examinar la información contenida en esta nota para la actualización de la Resolución A37-20 de la Asamblea. Indicó que el Consejo debería tener en cuenta las diversas propuestas y opiniones expresadas durante las deliberaciones en su labor futura al aplicar las recomendaciones de la Conferencia, prestando debida atención a las necesidades de los Estados y los recursos de la Organización.

40.25 Respecto a la nota WP/185, la postura expresada por Cuba invitando a la Asamblea a añadir el término “y extraterritoriales” en las cláusulas pertinentes que se refieren a evitar medidas unilaterales, en el proyecto de Resolución de la Asamblea (A38-X), fue apoyada por algunos Estados. Estados Unidos se opuso a las conclusiones de Cuba, comprendida la propuesta de enmendar el proyecto de resolución, y reiteró su opinión de que el asunto constituía una cuestión que no era apropiado considerar en la Comisión Económica; asimismo, añadió que tenía el derecho soberano de desarrollar sus relaciones bilaterales de conformidad con sus intereses y valores nacionales. La Comisión tomó nota de la información contenida en la WP/185 y las opiniones expresadas durante las deliberaciones y reconoció que se trataba de una cuestión compleja y muy delicada que se había planteado en ocasiones anteriores, pero que la Comisión no podía resolver. Por consiguiente, se decidió que el asunto se señalara a la atención del Presidente del Consejo, cuyos “buenos oficios” se habían dedicado a esta cuestión en el pasado.