



**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

9.1 Resultados de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo

RESULTADOS DE LA SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se informa sobre los resultados de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y las principales recomendaciones que en ella se formularon para la adopción de medidas por los Estados y la OACI. Asimismo, se presentan propuestas acerca de las medidas ulteriores a la Conferencia, entre las que se incluyen rendir informe al 38º período de sesiones de la Asamblea y divulgar las recomendaciones de la ATConf/6 a los Estados mediante una comunicación.

Referencias:

- *Informe de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo* (ATCon/6-WP/104, <http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Pages/WorkingPapers.aspx>)

**Objetivo
Estratégico**

Esta nota de información se relaciona con el Objetivo estratégico: C. Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

1. Introducción

1.1 La Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) se celebró en Montreal, en la Sede de la OACI, del 18 al 22 de marzo de 2013. A ella asistieron más de 1 000 delegados y observadores de 131 Estados miembros y 39 organizaciones internacionales. El informe de la Conferencia se ha publicado como ATConf/6-WP/104 (disponible en: <http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Pages/WorkingPapers.aspx>).

2. Resultados de la ATCONF/6

2.1 La Conferencia tuvo una amplia cobertura en el marco de las dos principales cuestiones del orden del día: Cuestión 1 — Panorama mundial de las tendencias y novedades, y Cuestión 2 — Examen de las cuestiones clave y marco normativo conexo. A continuación se resumen los puntos salientes de las deliberaciones y las recomendaciones más importantes.

2.2 **Cuestión 1.1 — La industria y los aspectos normativos**

2.2.1 La Conferencia tomó nota de los acontecimientos principales y de la labor que la OACI ha realizado desde la última Conferencia (ATConf/5, 2003). Reconociendo la importante función de la OACI en la promoción del desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y la facilitación de la liberalización, la Conferencia recomendó que se estableciera un fondo voluntario específico de conformidad con las reglas de gobernanza y las políticas pertinentes de la OACI para dar apoyo a la Organización en la realización de su mandato y el fortalecimiento de sus actividades en el ámbito del transporte aéreo. Asimismo, recomendó que la OACI continuara con el seguimiento de las novedades en la industria, el fortalecimiento de la cooperación con todos los asociados y la actualización de su orientación en materia de políticas para responder a los cambios y necesidades de los Estados.

2.3 **Cuestión 1.2 — Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas**

2.3.1 La Conferencia tomó nota de la labor de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación con respecto a las políticas de recuperación de costos por las medidas y funciones de seguridad en los aeropuertos. Asimismo, tomó nota de la información acerca de un análisis de costo/beneficios del sistema de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional adoptado por algunos Estados de Latinoamérica. La Conferencia recomendó que se alentara a los Estados a ajustarse a las políticas y orientaciones de la OACI con respecto a los derechos por seguridad de la aviación, y a aumentar la participación en la cooperación para la seguridad operacional a escala regional.

2.4 **Cuestión 2.1 — Acceso a los mercados**

2.4.1 La Conferencia convino en que la liberalización del acceso a los mercados ha aportado beneficios considerables. El análisis se centró en los enfoques y el ritmo de la liberalización. Aun cuando los Estados deberían buscar la liberalización a su propio ritmo y aplicar los enfoques que se ajusten a sus necesidades y condiciones, hubo un sólido apoyo con respecto a la necesidad de modernizar el marco normativo para adaptarse a un entorno comercial globalizado. Se recomendó que la OACI elaborara y adoptara una visión a largo plazo para la liberalización, que incluyera el examen de un acuerdo internacional mediante el cual los Estados pudieran liberalizar el acceso a los mercados. A este respecto, la OACI debería trabajar con todas las partes interesadas, teniendo en cuenta la experiencia y los logros, comprendidos los acuerdos de liberalización existentes, y consultar con los expertos, los Estados, las industrias y las organizaciones y asociados interesados, cuando sea necesario.

2.4.2 Se reconoció ampliamente la contribución del transporte de carga aérea al comercio y la economía a escala mundial y las características distintivas de sus operaciones. Para facilitar un mayor grado de liberalización, la ATConf/6 recomendó que la OACI liderara la elaboración de un acuerdo internacional específico para los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta los logros, las opiniones de los Estados con respecto a los arreglos existentes y la consulta con todos los interesados.

2.4.3 Con respecto a la asignación de turnos y restricciones de vuelo nocturno, se tomó nota de diversas opiniones acerca de las prácticas para manejar estas cuestiones y de la orientación sobre políticas conexas de la OACI. Reconociendo que estas cuestiones continuarían planteándose a medida que el tráfico aéreo crece, la Conferencia recomendó que los Estados consideraran debidamente las demandas de capacidad a largo plazo al planificar el desarrollo de su infraestructura, se ajustaran a las políticas conexas de la OACI y se esforzaran para abordar las preocupaciones de otros Estados y resolver las dificultades mediante consulta.

2.4.4 La Conferencia recomendó, asimismo, que la OACI siguiera facilitando la liberalización y prestando asistencia a los Estados al respecto, incluyendo el servicio que presta la Conferencia OACI de negociación de servicios aéreos (ICAN). La OACI debería, en la medida que sea necesario, elaborar orientaciones acerca de asuntos emergentes de importancia mundial, como la aviación corporativa.

2.5 **Cuestión 2.2 — Propiedad y control de los transportistas aéreos**

2.5.1 Se reconocieron ampliamente los beneficios de liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos y la necesidad de adaptar el régimen de reglamentación vigente para responder a las necesidades del siglo XXI. Se convino en que la OACI debía ser líder en facilitar un mayor grado de liberalización a este respecto, considerando al mismo tiempo y en la forma debida la importancia de garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, los intereses de todos los asociados, incluyendo los aspectos laborales y la necesidad de un avance gradual y progresivo hacia la adaptación. En consecuencia, la Conferencia recomendó que la OACI iniciara la elaboración de un acuerdo internacional para que los Estados liberalicen la propiedad y el control de los transportistas aéreos. En esta tarea, la OACI debería contar con la participación de todos los interesados y consultar con los expertos, los Estados, los asociados y las organizaciones pertinentes. Asimismo, la Conferencia recomendó que los Estados, entre tanto, continuaran con la liberalización en esta área de conformidad con sus necesidades y circunstancias aplicando las distintas medidas existentes.

2.6 **Cuestión 2.3 — Protección del consumidor**

2.6.1 La Conferencia expresó la necesidad de apoyar la protección de los consumidores de los servicios de transporte aéreo y convino en que la eficacia de las respuestas de los Estados en materia de reglamentación podía incrementarse con una mayor convergencia y compatibilidad. Se recomendó que la OACI elaborara, a corto plazo, un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo, con la asistencia de especialistas del Grupo de expertos sobre reglamentación de los servicios de transporte aéreo (ATRP), los Estados y organismos regionales. La Conferencia recomendó además que la OACI siguiera la marcha de los acontecimientos en cuanto a protección del consumidor y trabajara con los Estados, la industria y otras organizaciones como la Organización Mundial del Turismo (OMT). A este respecto, la Conferencia convino en la necesidad de contar con enfoques coordinados entre las organizaciones pertinentes, tales como la OMT, para evitar la duplicación de esfuerzos y conjuntos de reglas diferentes.

2.7 **Cuestión 2.4 — Competencia leal**

2.7.1 Los acontecimientos principales y las diversas cuestiones que enfrentaron los Estados se consideraron en el contexto de la competencia leal. Aunque las opiniones diferían con respecto a los enfoques para abordar las cuestiones correspondientes, el acuerdo fue amplio en cuanto a que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales y que los Estados debían tener debidamente en cuenta las preocupaciones de los otros Estados. Con la ayuda de un grupo *ad hoc* de consulta creado por el Presidente, se llegó a consenso en la recomendación de que la OACI elaborara instrumentos para facilitar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados para promover enfoques más compatibles con respecto a reglamentación y para producir un compendio de políticas y prácticas de competencia de los Estados y organismos regionales. La OACI debería, además, seguir los acontecimientos y actualizar, según sea necesario, su orientación sobre políticas de competencia leal.

2.8 **Cuestión 2.5 — Salvaguardias**

2.8.1 La Conferencia consideró cuatro aspectos en relación con las salvaguardias en el proceso de liberalización del transporte aéreo internacional, a saber: a) la participación sostenida y efectiva de todos los Estados; b) la garantía de los servicios y ayudas/subsidios estatales; c) los servicios y rutas esenciales para el desarrollo turístico; y d) los elementos para evitar las medidas unilaterales. En el entendimiento de que se requieren medidas de salvaguardia, la ATConf/6 recomendó que se alentara a los Estados a aplicar la orientación de la OACI sobre medidas de salvaguardia y que la orientación se mantuviera vigente y adaptable a los cambios.

2.9 **Cuestión 2.6 — Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional**

2.9.1 La Conferencia convino en que la proliferación de distintos impuestos y gravámenes al transporte aéreo puede tener un efecto económico negativo en el desarrollo sostenible del transporte aéreo y en los consumidores. Confirmando que los criterios de la OACI en materia de impuestos siguen siendo válidos, la Conferencia recomendó que la OACI promueva más enérgicamente sus políticas y actividades con los asociados de la industria con el fin de elaborar análisis y orientación para los Estados con respecto al impacto de los impuestos y otros gravámenes en el transporte aéreo. Un artículo bilateral modelo sobre impuestos elaborado por la OACI se incluiría en el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI.

2.10 **Cuestión 2.7 — Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea**

2.10.1 La Conferencia tomó nota de la necesidad de modernización del sistema de transporte aéreo y los requisitos de financiamiento correspondientes, al igual que del vínculo entre la liberalización del transporte aéreo y el desarrollo de la infraestructura. Reconociendo la importancia permanente y la validez de las políticas y orientaciones existentes de la OACI con respecto a los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea y los aspectos económicos, y al financiamiento de la infraestructura de transporte aéreo y funciones de supervisión de la reglamentación, la Conferencia recomendó que la OACI mantuviera actualizadas sus políticas y orientación, promoviera el conocimiento de los Estados al respecto y alentara su utilización. En relación con la necesidad de enfrentar los desafíos emergentes, se convino en la creación de un grupo de trabajo multidisciplinario para elaborar orientaciones sobre financiamiento de la infraestructura de transporte aéreo y el sistema de aviación, incluyendo mecanismos de apoyo de mejoras operacionales, según lo descrito en los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).

2.11 **Cuestión 2.8 — Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI**

2.11.1 La Conferencia tomó nota de la situación de la aplicación de políticas y orientaciones de la OACI en la esfera del transporte aéreo y convino en que debía alentarse a los Estados a incluir orientación sobre políticas de la OACI en sus políticas y reglamentaciones nacionales y en los acuerdos de servicios aéreos. Dada la importancia de las políticas y orientaciones de la OACI, la Conferencia recomendó que la Organización siga con su función de liderazgo para promover y actualizar las orientaciones sobre políticas y para considerar medios adicionales de mejorar la situación de sus criterios, incluyendo la evaluación del valor de un posible nuevo Anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional sobre el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

3. ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO

3.1 En la Conferencia, se adoptó un conjunto amplio e integral de conclusiones y recomendaciones, que debería orientar las políticas y medidas futuras de los Estados y la Organización. Entre los logros importantes: a) se señaló al transporte aéreo como parte integrante del sistema de aviación civil; b) se reafirmó el objetivo de liberalización y la función de liderazgo de la OACI; c) se abrieron nuevos caminos en el avance hacia la modernización del marco normativo mundial; y d) se proporcionó una base para la adopción de medidas concretas por la OACI en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo. Las recomendaciones de la Conferencia se dividen en medidas que han de adoptar los Estados y medidas que ha de adoptar la OACI, y se presentan en los Apéndices A y B, respectivamente.

3.2 Atendiendo a los recursos limitados de la Organización, las recomendaciones para medidas de la OACI se consolidaron y agruparon en tres categorías de prioridad para someterlas a la consideración del Consejo, según figura en el **Apéndice C**. Las tareas de Prioridad A son aquellas de mayor importancia para los Estados; las de Prioridad B son aquellas que continúan a partir del trabajo existente, en tanto que las tareas de Prioridad C se refieren a las que podrían emprenderse cuando lo permitan los recursos y que podrían extenderse a más de un trienio. En el contexto de medidas ulteriores, la Secretaría contará con la participación del ATRP, y de ser necesario, consultará a los Estados y otras organizaciones e interesados que corresponda.

3.3 Con respecto a medidas más inmediatas, se propone que la Secretaría comunique a los Estados las recomendaciones de la ATConf/6, una vez que las apruebe el Consejo, mediante una comunicación. El Consejo presentará un informe sobre los resultados de la Conferencia y el plan de la Organización para las actividades de seguimiento al 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para su apoyo. Basándose en las decisiones del Consejo y la Asamblea, la Secretaría elaborará un plan de aplicación más detallado para las actividades de seguimiento de la ATConf/6. Se mantendrá plenamente informado al Comité de Transporte aéreo con respecto a los planes, actividades y avance de esta labor. En caso de que haya asuntos que requieran decisiones u orientación en materia de política, la Secretaría los someterá a la consideración del Comité de Transporte aéreo y del Consejo.

APÉNDICE A
RECOMENDACIONES PARA LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS POR LOS ESTADOS

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por los Estados
	Recomendación 1.1/1 — La industria y los aspectos normativos
1	a) que los Estados reconozcan la importancia de contar con marcos de reglamentación nacionales y regionales que permitan garantizar que las alianzas cumplan las normas que rigen la competencia e impidan la formación de monopolios; que los Estados también tengan debidamente en cuenta los beneficios que aportan esas alianzas.
2	b) que los Estados consideren la creación de mecanismos que permitan una estrecha cooperación y coordinación entre sus autoridades de turismo y de transporte; los Estados también apoyen una mayor cooperación entre la OACI y la OMT en relación con cuestiones clave de interés común; que los Estados apoyen y alienten la adopción universal del Convenio de Montreal de 1999 (MC99).
	Recomendación 1.2/1 — Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas
3	a) que los Estados garanticen la implantación de las actuales políticas de la OACI de recuperación de costos derivados de medidas y funciones de seguridad en aeropuertos y ANSP, de suerte que los derechos de usuario en concepto de tales medidas sean razonables, rentables y fomenten su armonización mundial.
4	b) se alienta a los Estados a integrar en su legislación, normas y políticas los cuatro principios básicos de fijación de derechos (no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios), así como en sus acuerdos de servicios aéreos, a fin de garantizar su cumplimiento por parte de los explotadores aeroportuarios y ANSP.
5	c) que los Estados aumenten la participación en sus respectivos grupos regionales de seguridad operacional.
6	d) se invita a los Estados a tomar nota de la rentabilidad que puede lograrse mediante la cooperación regional y se les alienta a establecer metas e indicadores de gestión y económicos, como lo han hecho los Estados latinoamericanos.
	Recomendación 2.1/1 — Liberalización del acceso a los mercados
7	a) que los Estados 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.
	Recomendación 2.1/2 — Servicios de carga aérea
8	a) que los Estados 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	b) que los Estados continúen liberalizando los servicios de carga aérea con todos los medios disponibles y compartan sus experiencias con otros Estados.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por los Estados
	Recomendación 2.1/3 — Otros asuntos de acceso a los mercados
10	a) que, al abordar las cuestiones relacionados con la asignación de turnos y las restricciones de vuelos nocturnos, los Estados 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.
11	b) que, con respecto a las restricciones de vuelos nocturnos, los Estados respeten y sigan el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos.
12	c) que los Estados consideren debidamente las demandas de capacidad a largo plazo del transporte aéreo en la planificación del desarrollo de infraestructura de la aviación.
	Recomendación 2.2/1 — Propiedad y control de los transportistas aéreos
13	a) que los Estados continúen 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, y las recomendadas por la OACI. Las organizaciones regionales deberían desempeñar, en cooperación con la OACI, una función para facilitar y asistir a los Estados en el proceso de liberalización.
	Recomendación 2.3/1 — Protección del consumidor
14	a) que los Estados promuevan la adopción e implantación de medidas de protección del consumidor destinadas a incrementar la conectividad que proporciona el transporte aéreo.
	Recomendación 2.4/1 — Competencia leal
15	a) que los Estados tengan en cuenta la competencia leal como un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales.
16	b) que los Estados elaboren, teniendo en cuenta la soberanía nacional, leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo. Al hacerlo, los Estados deberían considerar la orientación de la OACI sobre competencia.
17	c) que los Estados tengan debidamente en cuenta las preocupaciones de otros Estados respecto a la aplicación al transporte aéreo internacional de las leyes o políticas nacionales y/o regionales en materia de competencia.
18	d) que los Estados tengan debidamente en cuenta la orientación de la OACI en los acuerdos de servicios aéreos (ASA) y en las reglas nacionales o regionales sobre la competencia.
19	e) que los Estados fomenten la cooperación entre las autoridades nacionales y/o regionales responsables de la competencia, incluso en el contexto de la aprobación de alianzas y fusiones.
	Recomendación 2.5/1 — Medidas de salvaguardia
20	a) que, en el proceso de liberalización, los Estados tengan debidamente en cuenta los principios acordados por la comunidad de la aviación en los diversos foros de la OACI sobre medidas de salvaguardia para asegurar 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.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por los Estados
21	b) que, en sus métodos de reglamentación, los Estados 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.
Recomendación 2.6/1 — Impuestos que se aplican al transporte aéreo internacional	
22	a) que los Estados sigan los criterios de la OACI sobre los impuestos y los gravámenes que se aplican a los usuarios, de conformidad con lo indicado en el Apéndice E de la Resolución A37-20 de la Asamblea. Puesto que la OACI tiene criterios claros al respecto que siguen siendo válidos, los Estados deberían disponer que las autoridades pertinentes los apliquen a fin de evitar que se imponga a la aviación internacional impuestos discriminatorios que pudieran tener un efecto negativo en la competitividad de la industria de la aviación y las economías nacionales de los Estados.
23	b) que los Estados eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo.
Recomendación 2.7/1 — Modernización del sistema de transporte aéreo	
24	a) que los Estados continúen aplicando las políticas y orientaciones de la OACI que se refieren a la financiación de la infraestructura de transporte aéreo mediante derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea.
Recomendación 2.7/3 — Gestión de infraestructuras	
25	a) que los Estados consideren la conveniencia de encomendar a entidades autónomas 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, y se cercioren de que las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) se lleven a la práctica.
26	b) que los Estados promuevan la calidad de los servicios de navegación aérea mediante la buena gobernanza.
Recomendación 2.8/1 — Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI	
27	a) que los Estados reconozcan la relevancia y pertinencia de las políticas y orientaciones de la OACI, y les otorgue la debida consideración a la hora de ejercer prácticas normativas.
28	b) que los Estados se esfuercen al máximo por garantizar la observancia de sus compromisos relacionados con las disposiciones de las resoluciones de la Asamblea en el campo del transporte aéreo.
29	c) que se aliente a los Estados a que incorporen los principios, las políticas y orientaciones de la OACI en su legislación, leyes y reglamentos, y en los acuerdos de servicios aéreos.

APÉNDICE B
RECOMENDACIONES PARA LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS POR LA OACI

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
	Recomendación 1.1/1 — La industria y los aspectos normativos
1	a) que la OACI continúe supervisando la evolución de la reglamentación, realizando estudios sobre las principales cuestiones de importancia mundial, ofreciendo un conjunto de principios básicos a los Estados y compartiendo sus análisis de los avances de la industria del transporte aéreo con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria.
2	b) que la OACI actualice y perfeccione sus textos de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional. En particular, continúe actualizando los modelos de acuerdo de servicios de aéreos (MASA) con arreglo a la evolución de la reglamentación y los indicadores de liberalización. La OACI debería continuar creando bases de datos pertinentes, como la <i>Database of the World's Air Services Agreements</i> (Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos, Doc 9511) y efectuando estudios de casos sobre las experiencias de liberalización.
3	c) que la OACI continúe prestando asistencia a los Estados en sus iniciativas de liberalización, lo cual podría llevarse a cabo, entre otras, mediante la elaboración de nuevos cursos de capacitación, seminarios regionales o actividades similares en beneficio de los Estados, con sujeción a los recursos disponibles.
4	d) que la OACI sea el único foro donde se inicien soluciones mundiales para el desarrollo de un sistema de transporte aéreo sostenible para todas las partes interesadas; y la OACI continúe cooperando con las organizaciones internacionales y regionales, así como con la industria, a fin de observar los obstáculos que impiden contar con un sistema de transporte aéreo sostenible y determinar, de manera cooperativa, las estrategias clave para superar los obstáculos.
5	e) que la OACI continúe prestando asistencia a los Estados en sus iniciativas de liberalización, lo cual podría llevarse a cabo, entre otras, mediante la elaboración de nuevos cursos de capacitación, seminarios regionales o actividades similares en beneficio de los Estados, con sujeción a los recursos disponibles.
6	f) que la OACI preste asistencia con la ratificación del MC99, si así lo solicita un Estado.
	Recomendación 1.2/1 — Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas
7	a) que la OACI tome las medidas oportunas para asegurar la sensibilización y el conocimiento generalizados de sus políticas, y aliente el uso de sus textos de orientación sobre costos de seguridad de la aviación y derechos conexos.
	Recomendación 2.1/1 — Liberalización del acceso a los mercados
8	a) que la OACI 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;

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
9	b) que la OACI trabaje con todas las partes interesadas, llevando a cabo consultas con expertos, Estados, la industria, organizaciones interesadas y otras partes interesadas, para llegar a un entendimiento común y a un consenso con respecto al desarrollo de una visión de largo plazo y de los arreglos normativos conexos.
10	c) que la OACI siga ofreciendo a los Estados orientación y asistencia para facilitar la liberalización del acceso a los mercados, aprovechando recursos como la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN).
11	d) que la OACI mantenga actualizada su orientación en materia de políticas sobre la reglamentación y liberalización del transporte aéreo, para que se ajuste a los cambios y a las necesidades de los Estados, y considere otros medios de facilitar la liberalización.
Recomendación 2.1/2 — Servicios de carga aérea	
12	a) que la OACI tome la iniciativa para elaborar un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta las experiencias y los logros, las opiniones de los Estados con respecto a arreglos existentes y las sugerencias formuladas durante la Conferencia.
13	b) que, en la elaboración de nuevos arreglos de reglamentación con respecto a carga aérea, la OACI comprometa a todas las partes interesadas e inicie consultas con los expertos, los Estados, la industria y los asociados pertinentes.
Recomendación 2.1/3 — Otros asuntos de acceso a los mercados	
14	a) que la OACI continúe con el seguimiento tanto de la situación como de las prácticas en los Estados para gestionar las cuestiones de asignación de turnos y restricciones de vuelos nocturnos, cree conciencia con respecto a la orientación sobre políticas de la OACI pertinente, y aliente su aplicación por los Estados y partes interesadas.
15	b) que la OACI siga elaborando orientación sobre criterios para los Estados con respecto a la reglamentación económica del transporte aéreo y elabore orientación sobre cuestiones emergentes de importancia mundial, comprendida la aviación corporativa.
Recomendación 2.2/1 — Propiedad y control de los transportistas aéreos	
16	a) que la OACI continúe promoviendo sus políticas de orientación sobre propiedad y control de los transportistas aéreos y aliente a los Estados a que las utilicen en su práctica normativa. También debería mantener actualizadas sus políticas de orientación para que respondan a las situaciones cambiantes y a los requisitos de los Estados; cuando sea necesario, la OACI debería estudiar y elaborar orientaciones sobre problemas importantes que pueden surgir a medida que progresa la liberalización.
17	b) que la OACI 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 y protección, 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.
18	c) que la OACI haga participar a todas las partes interesadas en la elaboración del acuerdo internacional, e inicie consultas con expertos, Estados, actores de la aviación y organizaciones interesadas.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
	Recomendación 2.3/1 — Protección del consumidor
19	a) que la OACI siga vigilando de cerca las novedades en materia de protección del consumidor y mantenga su papel de liderazgo en la elaboración de orientaciones de políticas, teniendo en cuenta los intereses de los Estados, la industria, los pasajeros aéreos y demás actores de la aviación.
20	b) que, en particular, la OACI formule en el corto plazo un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo, logrando 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	c) que la OACI cree un grupo ad hoc a partir de los órganos actuales, como el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP), y donde participen expertos designados a invitación de la OACI por los Estados u organizaciones regionales, para facilitar la formulación de los principios básicos de forma ágil y eficiente.
22	d) que la OACI mantenga su papel de liderazgo en la protección del consumidor de servicios de transporte aéreo y coopere con otras organizaciones internacionales, incluida la OMT, en temas de interés común a fin de evitar la duplicación de esfuerzos, entre otras cosas.
23	e) que la OACI actúe conforme sea necesario para emprender el análisis de los costos y beneficios de la conectividad del transporte aéreo, pudiendo considerar la conveniencia de que participen en esa tarea otros órganos apropiados como el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y el Grupo de expertos sobre facilitación (FALP).
	Recomendación 2.4/1 — Competencia leal
24	a) que la OACI desarrolle herramientas, como un foro de intercambio para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados miembros para promover enfoques normativos más compatibles para el transporte aéreo internacional.
25	b) que la OACI prepare un compendio de políticas y prácticas de competencia que se apliquen a niveles nacional o regional.
26	c) que la OACI 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 por medio del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP).
	Recomendación 2.5/1 — Medidas de salvaguardia
27	a) que la OACI promueva activamente las orientaciones pertinentes de la OACI sobre medidas de salvaguardia y aliente a los Estados a que las sigan en sus métodos de reglamentación, y a que compartan con la OACI y otros Estados sus experiencias en la liberalización.
28	b) que la OACI continúe siguiendo con atención las novedades en materia de salvaguardias y mantenga actualizadas las orientaciones pertinentes para que respondan a los cambios y necesidades de los Estados y, cuando sea necesario, trabaje con los Estados y las organizaciones y partes interesadas de la aviación para elaborar más orientación.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
	Recomendación 2.6/1 — Impuestos que se aplican al transporte aéreo internacional
29	a) que la OACI continúe tomando las medidas necesarias para sensibilizar aún más a los Estados respecto a sus criterios sobre impuestos y promueva más enérgicamente su aplicación.
30	b) que la OACI colabore con las asociaciones de la industria que correspondan para brindar a los Estados análisis y orientación sobre el efecto que tienen los impuestos y demás gravámenes en el transporte aéreo.
	Recomendación 2.7/1 — Modernización del sistema de transporte aéreo
31	a) que la OACI, en cooperación con los Estados, organizaciones internacionales y la industria, establezca un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar los retos relacionados con el establecimiento de incentivos operacionales y económicos, como la prioridad del servicio, a fin de obtener los primeros beneficios de tecnologías y procedimientos nuevos, tal como se describe en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), en pro de las mejoras operacionales, maximizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia general del sistema, teniendo en cuenta las necesidades específicas expuestas en la Duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12).
32	b) que la OACI adopte medidas para asegurar la conciencia y el conocimiento generalizados de sus políticas y orientaciones y de otros textos relacionados con la financiación de la infraestructura y se asegure de que sigan siendo pertinentes, actualizados y adaptables a los cambios en la situación.
	Recomendación 2.7/2 — Financiación de las funciones de supervisión
33	a) que la OACI continúe elaborando textos de orientación sobre la financiación sostenible de las funciones de supervisión de la seguridad operacional y protección de la aviación a nivel de los Estados y al mismo tiempo controle la situación de la financiación de la supervisión económica, asegurándose de que no se cobre múltiples veces a los usuarios por dichas funciones.
34	b) que la OACI siga analizando las posibilidades de establecer nuevos mecanismos para garantizar la financiación sostenible de las funciones de supervisión a nivel regional y de los Estados, incluidos los derechos impuestos a los usuarios que son conformes a las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082), teniendo en cuenta las diversas situaciones que enfrentan distintos Estados.
	Recomendación 2.7/3 — Gestión de infraestructuras
35	a) que la OACI tome las medidas que correspondan para dar la más amplia difusión y conocimiento a sus políticas sobre los derechos que se aplican a los usuarios y sus textos de orientación sobre gobernanza y sobre propiedad, control y gestión de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y se cerciore de que se mantengan pertinentes, actuales y en sintonía con los cambios que se vayan produciendo.
36	b) que la OACI siga vigilando de cerca la evolución en lo relativo a la comercialización y privatización de aeropuertos y ANSP y recogiendo información de los Estados sobre el grado de aplicación de las políticas sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, y publique actualizaciones periódicas de dicha información en forma de suplemento del Doc 9082.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
	Recomendación 2.8/1 — Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI
37	a) que la OACI continúe promoviendo sus orientaciones en materia de políticas de reglamentación económica del transporte aéreo internacional, y aliente a los Estados a emplearlas en la práctica normativa.
38	b) que la OACI se cerciore de que las políticas, orientaciones y cualquier otro material relativo a la reglamentación económica sigan siendo pertinentes, vigentes y respondan a las circunstancias y necesidades cambiantes de los Estados.
39	c) que la OACI, en cooperación con los Estados, continúe considerando vías y medios adicionales para perfeccionar el estado de sus políticas para el desarrollo económico sostenible del sistema del transporte aéreo y evalúe la utilidad de un posible nuevo Anexo al Convenio de Chicago sobre el desarrollo económico sostenible del transporte aéreo, u otras soluciones aceptables.
40	d) que la OACI establezca prioridades para su trabajo futuro en la reglamentación económica del transporte aéreo, sobre la base de las recomendaciones de la Conferencia.

APÉNDICE C (Disponible únicamente en inglés)
FOLLOW-UP WORK TO ATCONF/6

Note: A=high priority, B=medium priority, C=low priority

No.	List of consolidated tasks recommended by ATConf/6 for ICAO	Priority	Timeframe and Steps	Parties to be involved (apart from ATB-EAP)	EAP resources needs (personnel only)
Priority A tasks (source recommendations indicated)					
1	Establish a voluntary air transport fund in accordance with relevant ICAO rules of governance and policies (Recommendation. 1.1/1 g)	A (new)	2013-2014 -4Q13: initiate work -1H14: develop scheme -3Q14: report to ATC -4Q14: SL to States	FIN, LEB, States	Within current level
2	Continue to provide facilities to States such as the ICAO Air Services Negotiation Conference (ICAN) in facilitating market access liberalization (Rec 2.1/1 d)	A	2013-2016 annual event -4Q13: ICAN2013 -2H14: ICAN2014 -2015: ICAN2015 -2016: ICAN2016	Hosted/funded by States	Within current level
3	Develop an international agreement to liberalize air carrier ownership and control (Rec. 2.2/1 c) and d))	A (new)	2013 -2016 -Q413: initiate (ICAN) -1H14: ATRP/12 -2H15: report to ATC -2016: complete	ATRP (consultation & meetings), LEB, States, stakeholders	Within current level
4	Develop a specific international agreement to facilitate further liberalization of air cargo services (Rec. 2.1/2 c) and d))	A (new)	2013-2016 -Q413: initiate (ICAN) -1H14: ATRP/12 -2H15: report to ATC -2016: complete	ATRP (consultation & meetings), LEB, States, stakeholders (IATA, TIACA)	Within current level

No.	List of consolidated tasks recommended by ATConf/6 for ICAO	Priority	Timeframe and Steps	Parties to be involved (apart from ATB-EAP)	EAP resources needs (personnel only)
5	Develop an international agreement for States to liberalize market access (Rec. 2.1/1 b) and c)	A (new)	2013-2016 or beyond -Q413: initiate (ICAN) -1H14: ATRP/12 -2016: SL (consult draft) -1H17: report to ATC -2H17: complete	ATRP (consultation & meetings), LEB, States, stakeholders	Within current level
6	Develop a set of high-level non-prescriptive core principles on consumer protection (Rec. 2.3/1 b) and c))	A (new)	2013-2015 -Q413: initiate (SL, ICAN) -1H14: ATRP/12 -2H15: report to ATC	ATRP (consultation & meetings)	Within current level
7	Develop a compendium of competition policies and practices of States and regional bodies (Rec. 2.4/1 g)) [and subsequent updates]	A (new)	2013-2016 -4Q13: initiate -2014: SL (seek inputs) -2015: complete -2016: publish	States	Within current level
8	Develop analysis and guidance on the impact of taxes and other levies imposed on air transport (Rec. 2.6/1 d)) [<i>possible additional work resulting from MBM developments</i>]	A (new)	2014-2016	States, UNWTO, IATA and other stakeholders	1 P4 needed, supported by the German JPO (expected 2nd Half 2013)
9	Establish a multi-disciplinary working group to consider the challenges associated with the establishment of operational and economic incentives, to allow early benefits of new technologies and procedures as described in the aviation system block upgrade (ASBUs) modules (Rec. 2.7/1 b))	A	2013-2015 -4Q13: initiate work -1H14: Group set up -1H14: AEP/ANSEP/5 -2015: complete	AEP, ANSEP, ANB	1 P4 needed, supported by the French JPO (expected 4th Quarter 2013)

No.	List of consolidated tasks recommended by ATConf/6 for ICAO	Priority	Timeframe and Steps	Parties to be involved (apart from ATB-EAP)	EAP resources needs (personnel only)
10	Update policy and guidance material on the regulation of international air transport, including Doc 9587, Doc 9626, TASAs and WASA, liberalization indicators, and case studies of liberalization experiences (Rec. 1.1/1 e))	A (partially new)	2013-2016 Ongoing -4Q13: initiate work -1H14: Doc9587 -2014-15: Doc 9626 -2013-16: WASA	ATRP (for Doc 9626 update)	Within current level supported by the JPOs & secondees from China
11	Monitor developments in air transport industry, conduct studies on major issues of global importance, and share its analyses with States, organizations and the industry (Rec. 1.1/1 c), 2.5/1 c))	A	2013-2016 Ongoing		Within current level supported by the JPOs
12	Cooperate with other international organizations, including UNWTO, in areas of common interest (e.g. consumer protection) with a view to, inter alia, avoiding duplication of efforts (Rec. 2.3/1 d) [continuing work to resolve potential problems with UNWTO on draft convention on tourist protection]	A	2013-2016 Ongoing -2H13 & beyond: work with UNWTO re draft convention on tourism -2014-16: ongoing work	UNWTO, LEB and other organizations	Within current level
Priority B tasks					
13	Develop tools to provide exchange forum for States to promote more compatible regulatory approaches in international air transport (Rec. 2.4/1 f))	B (new)	2013-2016 (Through ICAN facility)	States (competition authorities)	Within current level

No.	List of consolidated tasks recommended by ATConf/6 for ICAO	Priority	Timeframe and Steps	Parties to be involved (apart from ATB-EAP)	EAP resources needs (personnel only)
14	Explore possibilities for the establishment of new mechanisms to ensure the sustainable funding of the oversight functions at the State and regional levels (Rec. 2.7/2 b))	B (new)	2013-2016 -2H13: consult ANB, AVSEC -2014: consult AEP, ANSEP -2015: develop guidance -2016: complete	AEP, ANSEP, ANB, AVSEC	Within current level
15	Consider additional ways and means to enhance the status of ICAO policies for the sustainable economic development of the air transport system, and assess the value of a possible new Annex or other acceptable solutions (Rec. 2.8/1 f))	B (new)	2014-2016 or beyond	ATRP, States	Within current level, supported by the AT fund or secondees from China
16	Monitor developments in the areas of market access, consumer protection, competition, and safeguards; keep ICAO policy guidance on air transport regulation and liberalization current and responsive to changes and to the needs of States; where required, develop further guidance and additional means to facilitate liberalization (Rec. 2.1/1 e), 2.2/1 b), 2.3/1 a) and d), 2.4/1 h), 2.5/1 d), 2.8/1 e))	B	2013-2016 Ongoing	ATRP (where needed)	Within current level, supported by the JPOs and/or secondees

No.	List of consolidated tasks recommended by ATConf/6 for ICAO	Priority	Timeframe and Steps	Parties to be involved (apart from ATB-EAP)	EAP resources needs (personnel only)
17	Promote and encourage States to use ICAO policy guidance on air transport regulation and liberalization (e.g. regarding market access, air carrier ownership and control, slot allocation, night curfews, safeguards); assist States in liberalization through training courses, regional seminars or similar activities in accordance with available resources (Rec. 1.1/1 e), 2.1/3 d), 2.2/1 b), 2.5/1 c), 2.8/1 d)	B	2013-2016 Ongoing (1 or 2 seminars/year)	Seminars hosted by States	Within current level
18	Raise awareness of ICAO policies and guidance material on funding of infrastructure, and develop guidance material on funding of the safety and security oversight functions at State level, and monitor economic oversight funding situation (Rec. 2.7/1 c), 2.7/2 a))	B	2013-2016 Ongoing	AEP, ANSEP, stakeholders (where needed)	Within current level supported by the JPOs and/or secondees
19	Raise awareness of ICAO policies on taxation, user charges and guidance material related to governance, ownership, control and management of airports and air navigation service providers (ANSPs), and on aviation security related charges (Rec. 1.1/2 e), 2.6/1 c), 2.7/3 c))	B	2013-2016 Ongoing	AEP, ANSEP, stakeholders (where needed)	Within current level, supported by the JPOs and/or secondees
20	Monitor changes in airport and ANSP commercialization and privatization, collect information on the implementation of ICAO policies on charges for airports and air navigation services, and publish/update this in a Supplement to Doc 9082 (Rec. 2.7/3 d)	B	2013-2016 Ongoing	ACI, CANSO, AEP, ANSEP (where needed)	Within current level supported by the JPOs and/or secondees

No.	List of consolidated tasks recommended by ATConf/6 for ICAO	Priority	Timeframe and Steps	Parties to be involved (apart from ATB-EAP)	EAP resources needs (personnel only)
21	Cooperate with international and regional organizations and with the industry in order to monitor impediments to a sustainable air transport system and define, in a cooperative manner, key strategies to overcome impediments (Rec. 1.1/1 e)	B	2013-2016 Ongoing	Regional bodies, ICAO ROs	Within current level supported by the JPOs and/or secondees
Priority C tasks					
23	Undertake work on cost-benefit analysis related to air transport connectivity (Rec. 2.3/1 f))	C (new)	2013-2016	UNWTO, AVSECP, FALP, stakeholders	Subject to available resources
24	Develop guidance on important issues that may arise as liberalization progresses, including on business aviation (Rec. 2.1/3 e)	C (new)	2014-2016	ATRP, IBAC, ANB	Subject to available resources
25	Promote, and provide assistance with the ratification of Montreal Convention of 1999 if requested by States (Rec. 1.1/1 h)	C	2013-2016 -4Q13: SL (inform A38 decisions) -2014-16: Ongoing	LEB, ICAO ROs, regional bodies	