



OACI

DESARROLLO ECONÓMICO

Informe

# Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo

## Sostenibilidad del transporte aéreo

Sede de la OACI, Montreal, 18-22 de marzo de 2013

# ATC conf



OACI

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso por la

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:

[www.icao.int](http://www.icao.int)

Doc 10009  
Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo  
Número de pedido: 10009

ISBN: 978-92-9249-327-1

© OACI 2013

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

**SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/6)  
(2013)**

**CARTA DE ENVÍO**

Al Presidente del Consejo

Del presidente de la Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf)

Tengo el honor de enviarle adjunto a la presente el informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6), que tuvo lugar en Montreal, del 18 al 22 de marzo de 2013.

M. Benchemam  
Presidente



Montreal, 22 de marzo de 2013



# ÍNDICE

	<b>Página</b>
Carta de envío .....	(i)
Índice .....	(iii)
Introducción .....	1
Cuestión 1 del orden del día: Panorama mundial de las tendencias y novedades .....	4
1.1: La industria y los aspectos normativos.....	4
1.2: Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas .....	8
Cuestión 2 del orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo .....	11
2.1: Acceso a los mercados .....	11
2.2: Propiedad y control de los transportistas aéreos .....	18
2.3: Protección del consumidor .....	21
2.4: Competencia leal .....	24
2.5: Salvaguardias .....	27
2.6: Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional .....	29
2.7: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea .....	32
2.8: Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI.....	38
Apéndice A — Discursos de apertura.....	41
Apéndice B — Palabras de clausura .....	52
Apéndice C — Lista de Delegados .....	54
Apéndice D — Lista de notas de estudio.....	70



## INTRODUCCIÓN

### Lugar y duración de la Conferencia

1. La Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) se celebró en la Sala de Asambleas de la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en Montreal, iniciándose a las 0930 horas del 18 de marzo de 2013. El Sr. R. Kobeh González, Presidente del Consejo inauguró la Conferencia, a la que también se dirigieron el Sr. T. Rifai, Secretario General de la Organización Mundial del Turismo (OMA) y la Sra. K. Macaulay, presidente del Comité de Transporte Aéreo (ATC). El Sr. B. Djibo, Director de Transporte aéreo, presentó a la secretaria de la Conferencia. La Conferencia terminó sus tareas el 22 de marzo de 2013.

### Asistentes

2. Asistieron a la reunión miembros y observadores designados por 131 Estados miembros y 39 organizaciones internacionales, así como los asesores y personas que figuran en el Apéndice C — Lista de delegados.

### Mesa y secretaría

3. Se eligió a los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente de la reunión:	Sr. M. Benchemam (Argelia)
Vicepresidente:	Sr. B. Susantono (Indonesia)

4. El Sr. B. Djibo, Director de Transporte aéreo, actuó como secretario de la Conferencia, y la Sra. N. Teyssier, Jefe de la Sección de políticas y análisis económicos, se desempeñó como secretaria adjunta. Actuaron en calidad de secretarios asistentes la Sra. M. Boulos, el Sr. F. Malaud, el Sr. J. Simon, el Sr. P. Villard y el Sr. Y-Z. Wang; se desempeñaron como asesores de la Conferencia los Sres. J. Byerly, J. de la Cámara, B. Péguillan y Evalou Gngang.

5. Los servicios administrativos y de idiomas ofrecidos bajo la supervisión de la Dra. F. Liu, Directora de Administración y servicios, estuvieron a cargo del Sr. O. Fabrici, Jefe interino de la Sección de servicios a las conferencias y oficinas, la Sra. D. Rahmani, Jefe de la Sección de gestión de documentos y contratación externa, y el Sr. V. Samochkine, Jefe de la Sección de Interpretación.

### Orden del día de la reunión

6. El orden del día de la reunión fue aprobado por el Consejo de la OACI el 27 de febrero de 2012 (véase el C-DEC 195/1). El orden del día revisado que se indica a continuación fue aprobado el 31 de enero de 2013 (véase el EB 2013/4).

## 1. PANORAMA MUNDIAL DE LAS TENDENCIAS Y NOVEDADES

- 1.1 **La industria y los aspectos normativos:** La Conferencia examinará las novedades importantes en la industria del transporte aéreo y los avances realizados con respecto a los cambios normativos desde la última conferencia de transporte aéreo (ATConf/5, 24-29 de marzo de 2003). Esta cuestión abarcará ámbitos tales como: alianzas entre líneas aéreas, arreglos de consolidación y de cooperación, modelos de transportistas de bajo costo, aspectos económicos y viabilidad de las líneas aéreas, y ciertos retos importantes a los que se enfrenta la industria (como el efecto negativo de la volatilidad del precio del combustible). La conferencia evaluará las repercusiones de estas novedades en los mercados y en la evolución de la reglamentación.
- 1.2 **Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas:** La Conferencia recibirá informes sobre el avance en otros ámbitos de la labor de la OACI (p. ej., seguridad operacional y protección de la aviación y medio ambiente) que pueden tener repercusiones económicas en el desarrollo del transporte aéreo o en la reglamentación económica (p. ej., el financiamiento).

## 2. EXAMEN DE CUESTIONES CLAVE Y MARCO NORMATIVO CONEXO

- 2.1 **Acceso a los mercados:** En el marco de esta cuestión se tratará el tema del intercambio de derechos comerciales — principalmente más allá de las tercera y cuarta libertades, la mayor flexibilidad en relación con los servicios exclusivamente de carga, la liberalización de servicios auxiliares (p. ej.: los servicios de escala); los enfoques regionales o plurilaterales, las posibilidades de multilateralismo, la capacidad de las líneas aéreas y las cuestiones relacionadas con el acceso a los aeropuertos, comprendidas la asignación de turnos y las restricciones a los vuelos nocturnos.
- 2.2 **Propiedad y control de los transportistas aéreos:** En el marco de esta cuestión se tratarán temas relacionados con la liberalización de las reglas relativas a la designación y autorización que se otorga a las líneas aéreas — trascendiendo los requisitos de la propiedad y control nacionales; las inversiones extranjeras en líneas aéreas nacionales; y arreglos normativos para facilitar el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capital internacionales.
- 2.3 **Protección del consumidor:** En el marco de esta cuestión se tratarán asuntos relacionados con la protección de los consumidores, los derechos de los pasajeros del transporte aéreo, los correspondientes enfoques normativos y las prácticas de la industria (comprendidas las condiciones del transporte, los compromisos de la industria y la insolvencia de las líneas aéreas); transparencia en la tarificación de las líneas aéreas; elaboración de textos de orientación de la OACI, y compatibilidad o armonización de enfoques normativos.
- 2.4 **Competencia leal:** En el marco de esta cuestión se tratarán asuntos relacionados con la prevención de prácticas competitivas desleales; el impacto de la consolidación y concentración de la industria; el efecto de los marcos de reglamentación económica en la industria de las líneas aéreas; y la compatibilidad o armonización en la aplicación de leyes/reglas relativas a la competencia.

- 2.5 **Salvaguardias:** En el marco de esta cuestión se tratarán cuestiones relativas a la participación sostenible y efectiva de todos los Estados, especialmente de los países en desarrollo, en el transporte aéreo; la garantía de los servicios; y la prevención de medidas unilaterales que afecten al transporte aéreo.
- 2.6 **Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional:** En el marco de esta cuestión del orden del día se tratarán cuestiones relacionadas con los impuestos/derechos/tarifas que se imponen a la aviación civil, el impacto de la aplicación de impuestos o gravámenes no relacionados con la aviación en el desarrollo del transporte aéreo, y sus repercusiones por lo que respecta a las políticas de la OACI sobre impuestos y derechos.
- 2.7 **Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea:** En el marco de esta cuestión del orden del día se abordarán asuntos relativos a los resultados de la Duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12, Montreal, 19 – 30 de noviembre de 2012) por lo que respecta a las repercusiones económicas de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Revestirán especial interés los asuntos relativos a la forma en que pueden aplicarse las actuales políticas y orientaciones de la OACI y al modo de responder mejor a los retos financieros planteados por las ASBU. Se presentarán asimismo a la Conferencia informes sobre la situación financiera de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea, la aplicación de las recomendaciones dimanantes de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea – 2008 (CEANS), y en la misma se considerarán cuestiones conexas tales como el financiamiento de las funciones de supervisión de la reglamentación (p. ej., seguridad operacional, protección de la aviación, y supervisión económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea).
- 2.8 **Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI:** En el marco de esta cuestión se tratará el asunto de la pertinencia y eficacia de las políticas y orientaciones existentes de la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional, su aplicación o implantación por los Estados, y las medidas para mejorar la situación.

## Organización del trabajo

7. La Conferencia se reunió como un solo órgano. Antes de la consideración oficial de las cuestiones del orden del día en la Conferencia el lunes 18 de marzo, se celebró el Simposio previo a la Conferencia convocado para el domingo 17 de marzo de 2013.
8. Como reglamento interno se adoptó el *Reglamento interno permanente para las conferencias sobre transporte aéreo* (Doc 8683). El Consejo había suspendido la aplicación del Artículo 26 que requiere la preparación de actas resumidas.
9. Las deliberaciones en la sesión principal se llevaron a cabo en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso. En el Apéndice D se incluye una lista de la documentación relacionada con el trabajo de la Conferencia. Algunas notas de estudio se estuvieron disponibles en un solo idioma. El informe se publicó en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.
10. La Conferencia autorizó al Presidente por delegación de poderes a aprobar el informe de cubierta amarilla.



**Cuestión 1 del****orden del día: Panorama mundial de las tendencias y novedades****1.1: La industria y los aspectos normativos****1.1.1 Documentación**

1.1.1.1 La Conferencia examinó la cuestión 1.1 del orden del día a partir de las siguientes notas de estudio: WP/17, WP/22 y WP/23 (Secretaría), WP/33 (Emiratos Árabes Unidos), WP/39 (Egipto), WP/70 Revisada [Alemania, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Singapur, Asociación del transporte aéreo internacional (IATA) y Asociación Internacional de Transportistas de Carga Aérea (TIACA)], WP/53 (presentada por Irlanda en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y por los otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC)], WP/56 [Colombia en nombre de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)], WP/57 (Chile en nombre de la CLAC), WP/65 [Organización Mundial del Turismo (OMT)], WP/102 [Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)], WP/100 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)] y WP/80 [Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO)]. La Conferencia tomó conocimiento además de la nota de información IP/10 (Indonesia).

**1.1.2 Análisis**

1.1.2.1 La Conferencia respaldó las notas de la Secretaría donde se exponen los logros alcanzados desde la ATConf/5 y se analiza la sostenibilidad del desarrollo económico del transporte aéreo y la cadena de valor. En igual sentido, la Conferencia valoró la asistencia que se ha prestado a los Estados desde la ATConf/5 en el proceso de liberalización. Se pidió que la OACI vele por mantener actualizados los textos de orientación sobre liberalización, incluida la actualización de los indicadores de la liberalización.

1.1.2.2 Se tomó nota de las novedades que se han producido en la esfera del transporte aéreo en lo relativo al surgimiento de alianzas y fusiones entre líneas aéreas. La Conferencia reconoció que sería de utilidad estudiar sus efectos positivos y negativos en el mercado del transporte aéreo, en particular en materia de cumplimiento de las normas sobre competencia y prevención de actividades monopólicas.

1.1.2.3 Reconociendo la fuerte relación que existe entre el transporte aéreo y el turismo, la Conferencia destacó la necesidad de trabajar en más estrecha cooperación y de forma colectiva para romper con los “compartimientos estancos” que separan en funciones al transporte aéreo y al turismo, así como de fomentar la coordinación entre todos los interesados en general y entre la Organización Mundial del Turismo (OMT) y la OACI en particular.

1.1.2.4 Se expresaron diversas opiniones sobre el ritmo de la liberalización. Algunos Estados apuntaron a los beneficios que se obtienen con la liberalización acelerada, en tanto que otros consideraron que su ritmo puede verse afectado por las realidades y situaciones peculiares de los distintos Estados. Otros Estados sostuvieron que es preciso encontrar un equilibrio entre la competencia leal y la profundización de la liberalización, y que las medidas unilaterales de los Estados pueden obstaculizar el desarrollo del transporte aéreo internacional.

1.1.2.5 Se reconoció el importante papel que desempeña la OACI en la promoción de la liberalización y se manifestó inquietud por la financiación de sus actividades en el campo del transporte aéreo. Se consideró que la OACI es el foro más apto para llevar adelante esa tarea, y se respaldó el establecimiento de un fondo voluntario específicamente afectado a fortalecer la función de la OACI en este campo, de conformidad con sus reglas de gobernanza y sus políticas.

1.1.2.6 La Conferencia destacó la importancia de que se ratifique el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (el Convenio de Montreal de 1999 — MC99) y se dio un fuerte respaldo a que se aliente a aquellos Estados que no lo hayan ratificado aún a que lo hagan, y a que la OACI les ofrezca asistencia.

1.1.2.7 Se entendió que las cuestiones de seguridad operacional y soberanía del Estado en el espacio aéreo son materias que están fuera del alcance de la Conferencia, por lo que se sugirió que las examinara la Asamblea.

1.1.2.8 Para finalizar, la Oficina Internacional del Trabajo presentó los puntos de consenso surgidos del Foro de diálogo mundial de la OIT que tuvo lugar en febrero de 2013.

### 1.1.3 Conclusiones

1.1.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre las novedades en la industria y en materia de reglamentación al tratar la cuestión 1.1 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) que la labor de seguimiento de la ATConf/5 realizada por la OACI en el ámbito de la reglamentación económica facilitó la adaptación de los Estados a los cambios en el proceso de evolución y les prestó asistencia en ese sentido. La continuación de esa labor resultaría beneficiosa para los Estados en el desarrollo del transporte aéreo;
- b) que en aras de fomentar el desarrollo sostenible del transporte aéreo, debe reconocerse que las diferencias de rentabilidad dentro de la cadena de valor del transporte aéreo, la fragmentación en el marco de reglamentación, los problemas de financiación del sistema de transporte aéreo, las limitaciones de capacidad de la infraestructura y las medidas unilaterales de los Estados que repercuten en el transporte aéreo internacional constituyen obstáculos que es preciso eliminar para hacer frente al crecimiento previsto en el tránsito aéreo mundial y a la vez fomentar el desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo;
- c) que el costo del combustible depende en gran medida de las fuerzas del mercado y la posibilidad de que se produzcan intervenciones normativas parece poco probable. Sin embargo, es imprescindible que el marco normativo para el desarrollo del transporte aéreo fomente estrategias para mitigar las repercusiones económicas negativas de la volatilidad del precio del combustible;
- d) que, durante la última década, quienes intervienen en la cadena de valor del transporte aéreo han actuado en un entorno cada vez más competitivo. Estos actores son interdependientes; los costos y las condiciones de explotación influyen en el valor creado por la industria del transporte aéreo;
- e) que si bien las alianzas surgieron inicialmente como reacción ante las restricciones de los mercados regulados y para mantener la competitividad y la presencia en el mercado, con el tiempo se han hecho más complejas e interrelacionadas en términos de marcos de cooperación y enorme poder de comercialización. A pesar de todas las ventajas y beneficios de las alianzas y fusiones de la industria del transporte aéreo, existen inconvenientes y desventajas que deben atenderse y la OACI debería realizar estudios sobre el tema;

- f) que tanto los Estados como las organizaciones internacionales correspondientes deberían abordar las políticas de transporte aéreo y turismo con un enfoque amplio, homogéneo y sostenible;
- g) que, sin perder de vista las diferentes realidades de los Estados, se reconoce que aquellos que han liberalizado sus mercados de la aviación han experimentado por lo general sensibles índices de crecimiento, desarrollo y beneficios sociales;
- h) que, para que la OACI pueda desempeñar un papel importante en la liberalización del transporte aéreo, podría crearse un fondo exclusivamente afectado al transporte aéreo e invitar a los Estados miembros a realizar aportes voluntarios para reforzar la labor de la OACI en este ámbito, quedando entendido que la administración del fondo debería regirse por las reglas de gobernanza y las políticas de la OACI; y
- i) que el MC99 ha sido un instrumento eficaz para la determinación de las responsabilidades de los transportistas y debería reforzarse su aplicación para que sus importantes beneficios se extiendan a todas las Partes.

#### 1.1.4 Recomendaciones

##### **Recomendación 1.1/1 — La industria y los aspectos normativos**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) 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; los Estados también tengan debidamente en cuenta los beneficios que aportan esas alianzas;
- b) 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; los Estados apoyen y alienten la adopción universal del MC99;
- c) 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;
- d) 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 *Database of the World's Air Services Agreements* (Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos, Doc 9511) y efectuando estudios de casos sobre las experiencias de liberalización;
- e) 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;

- f) 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;
- g) la OACI constituya un fondo de transporte aéreo, en aras de atraer contribuciones voluntarias de los Estados miembros a fin de impulsar la labor de la Organización en este ámbito. Este fondo debería ser administrado de manera transparente, de conformidad con las reglas de gobernanza y las políticas pertinentes de la OACI; y
- h) la OACI preste asistencia con la ratificación del MC99, si así lo solicita un Estado.

-----

**Cuestión 1 del****orden del día: Panorama mundial de las tendencias y novedades****1.2: Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas****1.2.1 Documentación**

1.2.1.1 La Conferencia consideró la cuestión 1.2 del orden del día basándose en las siguientes notas estudio: WP/18 (Secretaría), WP/37 (Cuba), y WP/58 [22 Estados miembros, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)].

**1.2.2 Análisis**

1.2.2.1 Varias delegaciones declararon que la seguridad de la aviación es crítica para el desarrollo fiable, seguro y ordenado de la aviación civil internacional. La Conferencia dio su apoyo unánime a la nota WP/18 presentada por la Secretaría, sobre los costos de seguridad y de derechos conexos, y adoptó las recomendaciones que dicha nota contenía. Se expresó una opinión con respecto a las repercusiones negativas para el transporte aéreo internacional como resultado de la utilización de la aviación civil en actividades que no pueden ser aceptadas en el contexto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ya que esas actividades no sólo ponen en peligro el desarrollo de la aviación civil internacional sino también su desarrollo económico.

1.2.2.2 Con respecto a la información proporcionada por Cuba sobre las repercusiones en el sector de la aviación civil debidas al bloqueo de los Estados Unidos de América (EUA) algunas delegaciones de Estados miembros apoyaron la postura de Cuba y las recomendaciones propuestas en la nota. Cuba sostuvo que el bloqueo de los EUA era una decisión unilateral, contraria al espíritu del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y declaró que repercutía negativamente en el desarrollo de la aviación civil en Cuba. Además, expresaron la opinión de que la ATConf/6 era el foro apropiado para abordar la cuestión, dado que la Conferencia trataba de la sostenibilidad del transporte aéreo. Estados Unidos declaró que se trataba de una cuestión política bilateral y que no era apropiado discutirla durante la Conferencia. La Secretaría informó que la cuestión había sido tratada durante el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que era el órgano rector de la Organización, y declaró que la ATConf/6 no tenía autoridad para resolverla. Al terminar, Cuba informó que era su intención señalar la cuestión a la atención del próximo 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

1.2.2.3 Hubo apoyo general para las conclusiones y recomendaciones presentadas por Chile en nombre de 22 Estados miembros, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), relativas al costo-eficiencia del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia para la Seguridad Operacional (SRVSOP). Varios Estados expresaron apoyo para este tipo de cooperación regional, que resulta en economías de costos para todos los interesados. Sin embargo, la Conferencia señaló que los sistemas de seguridad operacional tales como el SRVSOP y las actividades conexas no deberían confundirse con los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) de la OACI o con las organizaciones regionales de supervisión de la seguridad operacional (RSOO).

### 1.2.3 Conclusiones

1.2.3.1 Basándose en la documentación y su análisis, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) la seguridad de la aviación es crucial para el desarrollo fiable, seguro y ordenado de la aviación civil en el mundo, y los diversos retos en materia de seguridad que enfrenta en la actualidad el sector del transporte aéreo internacional seguirán siendo un factor considerable de los costos;
- b) la implantación de medidas y funciones de seguridad perfeccionadas y novedosas para aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), comprendida la supervisión de la seguridad, se traducirá en costos adicionales. Se alienta a los Estados a observar las políticas de derechos en concepto de medidas de seguridad que figuran en *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) al determinar los costos que se recuperarán de los usuarios mediante derechos;
- c) las políticas y los textos de orientación de la OACI sobre aspectos económicos de la seguridad de la aviación seguirán siendo pertinentes: en 2008, la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) reconoció que las actuales políticas de la OACI de recuperación de los costos de las medidas de seguridad en los aeropuertos y los ANSP seguían siendo idóneas y recomendó a los Estados que garantizaran su implantación eficaz;
- d) la cuestión planteada por Cuba había sido tratada anteriormente por el órgano soberano de la OACI durante el 37º período de sesiones de su Asamblea, que decidió que este asunto debía someterse a la atención del Presidente del Consejo, cuyos buenos oficios habían intervenido en ocasiones anteriores y se tomó nota de la declaración de Cuba sobre su intención de señalar la cuestión a la atención de la Asamblea de la OACI en su 38º período de sesiones; y
- e) el SRVSOP ha generado importantes economías de costos para los Estados que lo componen, lo que se ha traducido en importantes beneficios para los explotadores; las actividades de capacitación, asistencia a los Estados, multinacionales, de implantación, seminarios y de otro tipo, no se habrían realizado sin el SRVSOP o, de no ser así, su costo habría sido prohibitivo para la mayoría de los Estados; y la cooperación entre los Estados de la Región se ha facilitado mediante la estandarización de la capacitación a nivel regional.

### 1.2.4 Recomendaciones

1.2.4.1 Como resultado de la documentación examinada y del consiguiente análisis sobre otras áreas de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas en el marco de la cuestión 1.2 del orden del día, la Conferencia adoptó las siguientes recomendaciones:

**Recomendación 1.2/1 — Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas**

**La Conferencia recomienda que:**

- a) los Estados deberían garantizar 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;

- 
- 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; y
  - c) los Estados deberían aumentar la participación en sus respectivos grupos regionales de seguridad operacional;
  - 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; y
  - e) la OACI debería tomar las medidas oportunas para asegurar la sensibilización y el conocimiento generalizados de sus políticas, y alentar el uso de sus textos de orientación sobre costos de seguridad de la aviación y derechos conexos.
- — — — —

**Cuestión 2 del****orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo****2.1: Acceso a los mercados**

*Nota: La Conferencia examinó esta cuestión del orden del día en tres partes: a) liberalización del acceso a los mercados; b) servicios de carga aérea; y c) otros asuntos de acceso a los mercados.*

**a) Liberalización del acceso a los mercados****2.1.1 Documentación**

2.1.1.1 La Conferencia examinó los derechos de tráfico en el marco de la cuestión 2.1 del orden del día con base en las siguientes notas de estudio: WP/13 (Secretaría), WP/28 (Chile), WP/97 (China), WP/40 (Egipto), WP/82 (Indonesia), WP/34 (Nueva Zelanda), WP/78 (Singapur), WP/44 Revisada (Turquía), WP/93 (Emiratos Árabes Unidos), WP/60 (Estados Unidos), WP/103 (Venezuela), WP/54 [presentada por Irlanda en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil de la (CEAC)], WP/63 [Organización Mundial del Turismo (OMT)], WP/67 [Asociación del transporte Aéreo Internacional (IATA)], WP/81 [Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)] y WP/99 [Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)].

2.1.1.2 También, la Conferencia tomó nota de las siguientes notas de información: IP/3 (Australia), IP/17 (Brasil), IP/5 (Polonia), IP/14 (República de Corea), IP/19 [54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)], IP/6 [22 miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)] e IP/8 [Organización Mundial del Comercio (OMT)].

**2.1.2 Análisis**

2.1.2.1 En general se reconocieron los amplios beneficios que la liberalización del transporte aéreo aporta a los Estados, a la industria y a los consumidores, así como la contribución mundial de dicha liberalización a la economía, el comercio, el turismo, el desarrollo comunitario y la creación de empleos; y se expresó apoyo en cuanto a que había necesidad de una mayor liberalización del acceso a los mercados. El análisis se centró en los enfoques y el ritmo de liberalización de los Estados, así como en la necesidad de considerar los intereses de todas las partes interesadas, incluidos los trabajadores.

2.1.2.2 Muchos respaldaron el punto de vista de que, debido a la disparidad de las etapas de desarrollo de los Estados y de los requisitos de transporte aéreo, los Estados deberían buscar la liberalización a su propio ritmo y aplicar los enfoques que se ajusten a sus necesidades y situación nacional. Al mismo tiempo, hubo acuerdo general en cuanto a la necesidad de modernizar el marco normativo mundial sobre el acceso a los mercados para adaptarse a los cambios del entorno comercial globalizado; también, se reconoció que había necesidad de que la OACI desempeñara una función de liderazgo en facilitar la evolución normativa. Al respecto, se expresó apoyo a la propuesta de que la OACI definiera una visión de largo plazo para la liberalización mundial del transporte aéreo, que incluya soluciones multilaterales, teniendo presente los intereses de todos los Estados y de las partes interesadas de la aviación.

2.1.2.3 Algunos Estados destacaron el estrecho vínculo entre el acceso a los mercados y la competencia justa, en tanto que otros opinaron que no necesariamente hay una relación entre el acceso a los mercados y la competencia justa.

2.1.2.4 Numerosos Estados expresaron su apoyo a la propuesta de la OACI de elaborar un acuerdo internacional, aprovechando los logros del pasado y los actuales acuerdos normativos liberalizados, para que los Estados los utilicen en liberalizar aún más el acceso a los mercados. Sin embargo, la Conferencia observó que podría requerirse un trabajo sustancial a este respecto y que las disposiciones del Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional (MALIAT), y las razones por las cuales no se habían adherido más Estados, debían considerarse. También, se sugirió que este ejercicio se lleve a cabo consultando a los expertos [p. ej., el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP)], Estados, la industria y otras partes interesadas de la aviación y que, antes de comprometerse para el proyecto, la OACI debería realizar una encuesta para analizar las necesidades de los Estados, y evaluar el valor y los recursos que se requieren para la elaboración de dicho acuerdo. Asimismo, la Conferencia tomó nota del proyecto de texto propuesto de un acuerdo multilateral de liberalización del acceso a los mercados, proporcionado por un Estado.

2.1.2.5 A la luz del largo proceso que conlleva elaborar acuerdos multilaterales, hubo amplio apoyo respecto a la propuesta de que los Estados sigan liberalizando el acceso a los mercados utilizando las vías existentes, incluidos los arreglos bilaterales, regionales y plurilaterales.

### 2.1.3 Conclusiones

2.1.3.1 Como resultado de la documentación considerada y el debate subsiguiente, relativos al tema de la liberalización del acceso a los mercados en el marco de la cuestión 2.1 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- a) la liberalización ha aportado amplios beneficios a los Estados, consumidores, líneas aéreas, aeropuertos, comunidades y economías nacionales. Un mayor acceso al mercado internacional para los proveedores de servicios aéreos permite al sector del transporte aéreo maximizar su contribución a la economía mundial;
- b) la liberalización es un medio y un proceso, no un fin. El objetivo de la evolución normativa es crear un entorno favorable en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de una forma ordenada, eficiente, económica y sostenible, sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación, respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;
- c) los Estados han buscado liberalizar el acceso a los mercados de diferentes maneras y a ritmos diferentes de acuerdo con las necesidades, las condiciones y los objetivos en materia de políticas, y han logrado un avance y un éxito considerables. Sin embargo, existe una necesidad cada vez mayor de modernizar el régimen reglamentario, vigente desde hace varios decenios, para adaptarse al nuevo entorno económico y comercial mundial y satisfacer los requisitos de los Estados, la industria y los consumidores del Siglo XXI;
- d) existe un decidido apoyo por parte de la comunidad de la aviación para que se libere más el transporte aéreo, así como respecto al compromiso de la OACI de facilitar dichos esfuerzos. Se apoyó ampliamente que la OACI, trabajando estrechamente con todas las partes interesadas, lleve la iniciativa en explorar la manera de ampliar el acceso a los mercados, comprendidas las soluciones multilaterales de largo plazo, reconociendo que los Estados trabajarán a su propio ritmo para alcanzar la liberalización, de acuerdo con sus necesidades; y

- e) a corto plazo, los Estados deberían seguir buscando liberalizar el acceso a los mercados de acuerdo con las situaciones y los requisitos, usando las vías existentes, como el Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional (MALIAT), en tanto que la OACI debería seguir ofreciendo a los Estados orientación y asistencia para facilitar este proceso.

#### 2.1.4 Recomendaciones

##### **Recomendación 2.1/1 —Liberalización del acceso a los mercados**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) 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;
- b) 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;
- c) 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;
- d) 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); y
- e) 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.

#### **b) *Servicios de carga aérea***

#### 2.1.5 Documentación

2.1.5.1 La Conferencia consideró las cuestiones relativas a los servicios de carga aérea bajo la cuestión 2.1 del orden del día, con base en las siguientes notas de estudio: WP/14 (Secretaría), WP/34 (Nueva Zelanda), WP/36 [Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)], [Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)] y WP/96 [Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)].

## 2.1.6 Análisis

2.1.6.1 La Conferencia analizó el tema de la liberalización de la carga aérea junto con el debate sobre la liberalización del acceso a los mercados.

2.1.6.2 Reconociendo las distintas características de las operaciones de carga aérea, se expresó cierto apoyo a la propuesta de que la OACI elabore un acuerdo internacional para la liberalización respecto de la carga aérea. Mientras se elabora dicho acuerdo, se alentó a los Estados a que siguieran liberalizando los servicios de carga aérea utilizando las vías existentes, incluidos los enfoques unilaterales, bilaterales, regionales o multilaterales. Se prestó atención al hecho de que los Estados pueden adherirse al Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional (MALIAT) para la carga únicamente. La Conferencia tomó nota de que las disposiciones del MALIAT, y los motivos por los cuales otros Estados no se han adherido, deberían considerarse.

2.1.6.3 Se expresó la opinión de que la elaboración de un acuerdo internacional para la liberalización del transporte de carga aérea podía crear el riesgo de que se produjeran distorsiones en la competencia entre los transportistas exclusivamente de carga y los transportistas aéreos de pasajeros que transportan carga, y que dicho riesgo debía estudiarse cuidadosamente y evitarse.

## 2.1.7 Conclusiones

2.1.7.1 Como resultado de la documentación considerada y del debate subsiguiente en torno al tema de los servicios de carga aérea en el marco de la cuestión 2.1 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- a) la carga aérea desempeña un papel importante en la economía mundial. El crecimiento y la expansión de los servicios de carga aérea favorecen el desarrollo sostenible del transporte aéreo y contribuyen significativamente al comercio mundial y al desarrollo económico;
- b) es preciso que los Estados consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea al concertar arreglos de servicios aéreos; y
- c) los Estados han utilizado varias vías en la liberalización de los servicios de carga aérea, que incluyen arreglos bilaterales, regionales y plurilaterales, algunos de los cuales están abiertos para que otros Estados se adhieran a ellos, como en el caso del Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional (MALIAT); y
- d) la orientación de la OACI sobre liberalización de los servicios de carga aérea sigue siendo pertinente y debería alentarse a los Estados a utilizarla. Al respecto, existe un amplio apoyo para que la OACI desempeñe una función de liderazgo en facilitar una mayor liberalización y cierto apoyo para que la OACI elabore un acuerdo multilateral que se centre específicamente en la carga aérea, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar que tal acuerdo no llegue a crear distorsiones en la competencia entre los transportistas exclusivamente de carga y los transportistas aéreos de pasajeros que transportan carga, y que concuerde con las iniciativas de liberalización emprendidas por la OACI con respecto al acceso a los mercados en general para el transporte aéreo internacional.

### 2.1.8 Recomendaciones

#### **Recomendación 2.1/2 — Servicios de carga aérea**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) 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;
- b) los Estados continúen liberalizando los servicios de carga aérea con todos los medios disponibles y compartan sus experiencias con otros Estados;
- c) 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; y
- d) 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.

##### **c) *Otros asuntos de acceso a los mercados***

### 2.1.9 Documentación

2.1.9.1 La Conferencia consideró otros asuntos relacionados con el acceso a los mercados en el marco de la cuestión 2.1 del orden del día basándose en las notas de estudio siguientes: WP/11 (Secretaría), WP/8 Revisada (Secretaría), WP/87 (República de Corea), WP/25 [presentada por Bahrein en nombre de la Conferencia Árabe de Aviación Civil (CAAC)], WP/89 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)], WP/64 (Estados Unidos) y WP/99 [Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)].

2.1.9.2 Asimismo, la Conferencia consideró las notas de información siguientes: IP/9 (Sudáfrica) e IP/11 [presentada por Irlanda en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil de la (CEAC)].

### 2.1.10 Análisis

2.1.10.1 Con respecto a la asignación de turnos, la Conferencia tomó nota de que la falta de capacidad aeroportuaria en relación con los turnos repercute de forma negativa en la capacidad de los transportistas aéreos de ejercer sus derechos de acceso a los mercados. Esta cuestión no puede resolverse con una solución a corto plazo y debe abordarse con una perspectiva más amplia a largo plazo mediante la planificación del desarrollo de la infraestructura.

2.1.10.2 Se expresaron opiniones diferentes con respecto a las políticas y prácticas aplicables a la asignación de turnos en los aeropuertos con limitaciones. Algunos Estados se pronunciaron a favor de reglamentos en materia de turnos que dan preferencia a las líneas aéreas de países en desarrollo. Otros Estados expresaron desacuerdo, recalcando que los turnos deberían asignarse conforme a los principios de no discriminación e igualdad de oportunidades, según figura en las Directrices mundiales sobre turnos (WSG) de la IATA.

2.1.10.3 A pesar de estas diferencias, se apoyó un mayor grado de transparencia mediante la publicación de información adicional con respecto a la asignación de turnos en aeropuertos con limitaciones.

2.1.10.4 Se sugirió que la OACI continuara con el seguimiento de las cuestiones relacionadas con la asignación de turnos, comprendidas las prácticas de los Estados para la gestión al respecto, y compartiera información sobre acontecimientos significativos, incluida la información sobre las demandas de capacidad de aeropuertos y gestión del tránsito aéreo (ATM) o las limitaciones al respecto.

2.1.10.5 En relación con la prohibición de vuelo durante ciertas horas, la Conferencia tomó nota de que las prohibiciones o restricciones de vuelos nocturnos siguen preocupando a los Estados. Se reconoció que estas restricciones están estrechamente relacionadas con situaciones locales específicas, y que las restricciones pueden repercutir considerablemente en el acceso a los mercados y el funcionamiento de los servicios aéreos internacionales. Se señaló la necesidad de considerar las dos perspectivas. El apoyo fue general con respecto a la aplicación por los Estados del “Enfoque equilibrado” de la OACI al tratar los asuntos relacionados con la gestión del ruido en los aeropuertos.

2.1.10.6 Se expresó apoyo con respecto a la propuesta de que algunos tipos de operaciones de la aviación corporativa debían tratarse como de la aviación no comercial y de que la OACI debía considerar el suministro de orientación apropiada a este respecto para armonizar el desarrollo de la aviación corporativa, que es un importante componente de todo sistema integral de transporte aéreo internacional.

## 2.1.11 Conclusiones

2.1.11.1 Como resultado de la documentación examinada y del consiguiente análisis acerca de la asignación de turnos, las restricciones de los vuelos nocturnos y la aviación corporativa en el marco de la cuestión 2.1 del orden del día, la Conferencia llegó a las conclusiones siguientes:

- a) la asignación de turnos está vinculada a circunstancias locales específicas, pero también repercute en el acceso a los mercados y el funcionamiento de los servicios aéreos internacionales. En la medida en que el tráfico aéreo siga creciendo, la escasez con respecto a los turnos aumentará y probablemente se extenderá a otros aeropuertos. Aunque una solución a escala mundial es difícil de encontrar, ya que las situaciones son distintas según los Estados y los aeropuertos, es necesario que haya un mayor grado de transparencia con respecto a los reglamentos y procedimientos para la asignación de turnos, y es igualmente necesario investigar la forma en que los Estados y los asociados pertinentes pueden trabajar en forma conjunta para lograr las mejoras;
- b) la OACI ha abordado el asunto de la asignación de turnos y ha preparado orientación al respecto que sigue siendo pertinente para su utilización por los Estados. Cuando un Estado experimenta dificultad con respecto a la asignación de turnos con otros países, el enfoque más práctico para la solución apunta a la consulta con las partes interesadas conforme a los reglamentos pertinentes, como las Directrices mundiales sobre turnos (WSG) de la IATA, y los mecanismos de solución de controversias disponibles;
- c) las restricciones de vuelos nocturnos también están vinculadas a situaciones locales específicas, pero repercuten además en el acceso a los mercados y el funcionamiento de los servicios aéreos internacionales. Con el crecimiento continuo del tráfico aéreo, esta preocupación se intensificará;

- d) la OACI ha elaborado una política de “Enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de los aeropuertos, que los Estados deberían aplicar para abordar las cuestiones de ruido de las aeronaves y elaborar las políticas pertinentes. Los Estados pueden resolver las dificultades o controversias con respecto a las cuestiones de restricción de vuelos nocturnos mediante los mecanismos disponibles de consulta y solución de controversias;
- e) el acuerdo es general en cuanto a que los Estados deberían considerar debidamente las necesidades de capacidad a largo plazo al planificar el desarrollo de la infraestructura de la aviación; y
- f) a medida que la liberalización de los mercados evoluciona, surgen otras cuestiones de interés general para los Estados y asociados en la aviación, tales como el tratamiento de la aviación corporativa. La OACI debería desempeñar una función en el seguimiento de los acontecimientos y elaborar orientación pertinente.

### 2.1.12 Recomendaciones

#### **Recomendación 2.1/3 — Otros asuntos de acceso a los mercados**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) 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;
  - b) 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;
  - c) los Estados consideren debidamente las demandas de capacidad a largo plazo del transporte aéreo en la planificación del desarrollo de infraestructura de la aviación;
  - d) 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; y
  - e) 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.
-

**Cuestión 2 del  
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo  
2.2: Propiedad y control de los transportistas aéreos**

**2.2.1 Documentación**

2.2.1.1 La Conferencia consideró la Cuestión 2.2 del orden del día basándose en las siguientes notas de estudio: WP/12 (Secretaría), WP/94 (Brasil), WP/29 (Chile), WP/38 (Cuba), WP/41 (Egipto), WP/84 (Indonesia), WP/34 (Nueva Zelanda), WP/49 y WP/50 [Irlanda en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)], WP/59 [22 Estados miembros, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)], WP/63 [Organización Mundial del Turismo (OMT)], WP/67 [Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)], WP/81 [Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)] y WP/99 [Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)].

2.2.1.2 La Conferencia también tomó nota de la siguiente nota de información: IP/20 (CAFAC).

**2.2.2 Análisis**

2.2.2.1 Hubo amplio reconocimiento de los beneficios de liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos y de la necesidad de adaptar el régimen de reglamentación vigente para responder a las necesidades del siglo XXI. Asimismo, se reconoció que la liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como importante parte interesada en el desarrollo de la industria del transporte aéreo. Hubo respaldo unánime en cuanto a que la OACI es el foro apropiado para promover y facilitar la liberalización en esta materia.

2.2.2.2 Hubo un apoyo prácticamente unánime para que la OACI tome la iniciativa y empiece los trabajos para elaborar un acuerdo internacional a efectos de facilitar la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, fundándose en experiencias y logros anteriores. Teniendo en cuenta la disparidad de las necesidades y circunstancias de los Estados, el acuerdo podría ser firmado inicialmente por las partes “dispuestas y listas”, y abrirse posteriormente a la firma de otras partes. Hubo amplio acuerdo respecto a que dicha labor debería tener en cuenta la importancia de garantizar la seguridad operacional y seguridad de la aviación, el principio de reciprocidad y la necesidad de salvaguardias para permitir una adaptación gradual y progresiva. Se reconoció que esta labor debería tener en cuenta las experiencias de liberalización regional, las reglas en el marco del derecho interno de diversos Estados y los efectos sobre todas las partes interesadas, incluidos los trabajadores.

2.2.2.3 La Conferencia tomó nota de la distinción entre la decisión de un Estado con respecto al requisito de propiedad y control de sus líneas aéreas nacionales en el marco del derecho interno y la discreción de un Estado para mantener o eliminar restricciones a la propiedad y el control de líneas aéreas designadas de otros Estados de conformidad con acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

2.2.2.4 Hubo también amplio apoyo para alentar a los Estados a que continúen liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos por medio de diversas medidas existentes, incluida la de adoptar criterios alternativos para la designación de líneas aéreas basados en “oficina principal y control de reglamentación efectivo”, como recomienda la OACI. Además, muchos Estados expresaron apoyo a la labor de la OACI para actualizar la orientación en esta materia según sea necesario.

### 2.2.3 Conclusión

2.2.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre la Cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) desde la celebración de la ATConf/5, los Estados y la industria han pedido continuamente la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos a fin de adaptarse a un entorno económico cada vez más global y competitivo. Si bien persisten opiniones y enfoques normativos divergentes, ha aumentado el reconocimiento de los beneficios de la liberalización;
- b) más Estados están dispuestos a liberalizar y a adoptar un enfoque flexible respecto a los requisitos de designación de las líneas aéreas en el marco de acuerdos bilaterales de servicios aéreos. También se ha progresado considerablemente a nivel regional, ya que varias regiones o subregiones han adoptado arreglos regionales de liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos entre sus respectivos miembros, que incluyen permitir inversiones transnacionales y fusiones de líneas aéreas;
- c) hubo acuerdo general en cuanto a que cada Estado puede escoger su camino y su ritmo en la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, y que la seguridad y protección deben seguir siendo de capital importancia en todo cambio de reglamentación. Debe tenerse debidamente en cuenta el interés de todas las partes interesadas, incluido el de los trabajadores. Los Estados han empleado diversos medios en la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, incluidos los enfoques unilateral, bilateral, regional, plurilateral y multilateral;
- d) la OACI ha elaborado mucha orientación para que los Estados la usen en la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, pero esa orientación debe mantenerse actualizada y adaptable a los cambios y a las necesidades de los Estados;
- e) existe un amplio y firme apoyo para que la OACI continúe desempeñando una función de liderazgo a fin de facilitar una liberalización más amplia y modernizar el marco de reglamentación mundial, incluida la elaboración de un acuerdo multilateral para facilitar la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos a fin de responder a los cambios en el entorno económico y las necesidades de los Estados para el desarrollo eficiente y sostenido del transporte aéreo;
- f) la OACI debería trabajar con las partes interesadas y los actores de la aviación en la elaboración de los nuevos marcos de reglamentación. Antes de implantar un nuevo régimen de reglamentación de largo plazo, los Estados podrían considerar algunas opciones de corto plazo para la liberalización, propuestas durante la Conferencia, por ejemplo, la exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

#### 2.2.4 Recomendación

##### **Recomendación 2.2/1 — Propiedad y control de los transportistas aéreos**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) 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;
  - b) 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 progrese la liberalización;
  - c) 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;
  - d) la OACI debería hacer participar a todas las partes interesadas en la elaboración del acuerdo internacional, y debería iniciar consultas con expertos, Estados, actores de la aviación y organizaciones interesadas.
-

**Cuestión 2 del****orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo****2.3: Protección del consumidor****2.3.1 Documentación**

2.3.1.1 La Conferencia examinó la cuestión 2.3 del orden del día a partir de las siguientes notas de estudio: WP/5, WP/15, WP/20 (Secretaría), WP/70 [Alemania, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y Asociación Internacional de Transportistas de Carga Aérea (TIACA)], WP/30 (Chile), WP/31 [Organización Mundial del Turismo (OMT)], WP/43 (Arabia Saudita en nombre de un grupo de Estados árabes), WP/45 (Estados Unidos), WP/47 [Miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)], WP/55 [Irlanda en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)], WP/68 [IATA, Organización de Transportistas Aéreos Árabes (AACO), Asociación de Líneas Aéreas de Asia y el Pacífico (AAPA) y Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)], WP/77 (Sudáfrica), WP/79 (Singapur), WP/83 (Indonesia), WP/91 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)], WP/95 (Brasil), WP/98 (China), WP/69 y WP/102 [Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)].

2.3.1.2 La Conferencia tomó conocimiento además de las notas de información IP/1 (Secretaría), IP/7 (Miembros de la CLAC), IP/15 (República de Corea) e IP/21 (Australia).

**2.3.2 Análisis**

2.3.2.1 La Conferencia coincidió unánimemente en la necesidad de proteger a los consumidores de servicios de transporte aéreo. Se destacó asimismo que las reglamentaciones que en ese sentido aplican los Estados ganarían en eficacia con una mayor convergencia y compatibilidad.

2.3.2.2 Recibió amplio respaldo la opinión de que la OACI, por ser el mejor foro para atender a las cuestiones que se relacionan con el transporte aéreo internacional, debería asumir un papel de liderazgo en la formulación de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo. Se reconoció que al diseñar estos principios básicos será necesario dar con un punto de equilibrio entre la necesidad de proteger al consumidor y el mantenimiento de la competencia en la industria. Se observó además que en la formulación de estos principios se deberá otorgar a los Estados un margen de flexibilidad para su aplicación que dé cuenta de las características sociales, políticas y económicas particulares. Educar al público para ayudarlo a tomar decisiones razonadas respecto a los aspectos clave del transporte aéreo se consideró un elemento importante de la protección del consumidor.

2.3.2.3 Varios Estados y organizaciones señalaron que los principios básicos de protección del consumidor que se formulen 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 (el “Convenio de Montreal”). A este respecto, a aquellos Estados que aún no lo hubieran hecho se los instó a pasar a ser partes en el Convenio.

2.3.2.4 Para que la tarea de formular tales principios básicos de protección del consumidor sea ágil y eficiente se respaldó la idea de crear un grupo *ad hoc*, que podría surgir de alguno de los órganos de la OACI como el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP). Debería invitarse a los Estados miembros de las distintas regiones a designar expertos para que sumen su participación.

2.3.2.5 Reconociendo los beneficios de brindar a los usuarios de los servicios de transporte aéreo información clara sobre los precios, se expresó respaldo a la necesidad de que en los principios básicos de protección del consumidor se incorpore la noción de transparencia de precios.

2.3.2.6 Los Estados apoyaron las medidas dirigidas a ampliar la conectividad del transporte aéreo y apoyaron la cooperación en la tarea de individualizar los factores que la impiden. Respecto a la labor futura que ha de emprender la OACI en esta materia, en particular los análisis de costo-beneficio, se sugirió que convendría considerar la cuestión más a fondo, sumando la participación del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y el Grupo de expertos sobre facilitación (FALP).

2.3.2.7 La Organización Mundial del Turismo (OMT) informó a la Conferencia su decisión de introducir ajustes en el proceso de elaboración de su proyecto de convenio sobre la protección del turista hasta tanto haya examinado el resultado de la Conferencia. A su vez, la Conferencia coincidió en que es necesario evitar la aplicación de distintas reglas según que a la persona se la considere pasajero aéreo o turista, particularmente en casos de inconvenientes generalizados en los servicios o de fuerza mayor.

2.3.2.8 Algunos Estados se manifestaron a favor de que esta tarea se inicie sin tardanza para que las primeras conclusiones puedan adoptarse durante la 38ª Asamblea de la OACI.

### 2.3.3 Conclusiones

2.3.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre la protección del consumidor al tratar la cuestión 2.3 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) que se coincide universalmente en la importancia de proteger el interés de los consumidores y la necesidad de convergencia y compatibilidad;
- b) que al establecerse principios básicos de protección del consumidor sobre aspectos tales como la transparencia de precios y la asistencia al pasajero en caso de demoras, cancelaciones y denegación del embarque y a las personas con discapacidades se beneficiarían tanto los pasajeros como los transportistas;
- c) que debería alentarse a los Estados a pasar a ser partes en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999;
- d) que los Estados deberían promover la conectividad del transporte aéreo y buscar de individualizar y eliminar los factores que la impiden, y disponer que los datos e información sobre los pasajeros que estén al alcance de las autoridades públicas, las líneas aéreas, los aeropuertos y demás fuentes pertinentes se suministren a la OACI para facilitar esta tarea; y
- e) que se requiere un enfoque coordinado entre las organizaciones, incluida la OMT.

#### 2.3.4 Recomendaciones

##### **Recomendación 2.3/1 – Protección del consumidor**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) 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;
  - b) 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;
  - c) 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;
  - d) 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;
  - e) los Estados fomenten la adopción y aplicación de medidas de protección del consumidor dirigidas a aumentar la conectividad que brinda el transporte aéreo; y
  - f) 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).
-

**Cuestión 2 del  
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo  
2.4: Competencia leal**

**2.4.1 Documentación**

2.4.1.1 La Conferencia consideró la cuestión 2.4 del orden del día con base en las siguientes notas de estudio: WP/4 (Secretaría), WP/32 (Emiratos Árabes Unidos), WP/39 (Egipto), WP/48 [miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)], WP/51 [presentada por Irlanda, en nombre de la Unión Europea (UE), sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC)], WP/62 (Estados Unidos), WP/85 (Corea), WP/86 (Corea), WP/90 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)], WP/99 [Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)].

2.4.1.2 La Conferencia también consideró las siguientes notas de información: IP/4 (Irlanda) e IP/14 (Corea).

**2.4.2. Análisis**

2.4.2.1 El principio de oportunidades equitativas e iguales se consagra en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), mediante el cual los Estados han acordado que los servicios de transporte aéreo internacional “pueden establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades” y que cada Estado “tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.”

2.4.2.2 Se plantearon diversos problemas bajo el tema de la competencia leal. Varios Estados se centraron en las dificultades que enfrentan las líneas aéreas más pequeñas, en especial las de los países en desarrollo, cuando compiten contra transportistas mucho más grandes, dificultad más difícil de vencer en algunos casos debido a las fusiones y alianzas de líneas aéreas y a las medidas unilaterales o discriminatorias que niegan oportunidades equitativas. Otros se centraron en cuestiones relacionadas con la aplicación incongruente de leyes y políticas de competencia, incluidas normas que otorgan inmunidad antimonopolio. Algunos Estados hicieron observar los efectos negativos en la competencia que se derivan de barreras impuestas al acceso a los mercados. Otros Estados destacaron que la liberalización de los mercados debe ir de la mano con medidas concretas para garantizar la competencia leal.

2.4.2.3 Varios Estados apoyaron el trabajo de la OACI para establecer principios básicos sobre competencia leal, a fin de que se comprenda claramente lo que es justo y lo que es injusto y para indicar medidas apropiadas que permiten resolver los problemas. Entre las medidas identificadas cabe mencionar el establecimiento y la aplicación efectiva de leyes de competencia aplicables al transporte aéreo internacional, reglas claras y estrictas sobre ayuda estatal y la inclusión de cláusulas apropiadas de competencia leal en los acuerdos de servicios aéreos con base en plantillas de la OACI. Otros Estados mencionaron principios de competencia leal dirigidos a bloquear el control de los mercados por transportistas dominantes, asegurándose de que todos los transportistas tengan un acceso equitativo, prohibiendo la discriminación y las prácticas que imponen barreras abusivas. Sin embargo, muchos otros Estados estuvieron en desacuerdo respecto de la propuesta de establecer principios básicos y expresaron que: a) los intentos por llegar a un consenso sobre los principios básicos resultarían imposibles en virtud de que los Estados difieren de manera importante en opinión y prácticas; b) las cuestiones de equidad pueden manejarse eficazmente por medio de los canales bilaterales existentes y a través del texto de las plantillas de la OACI; c) muchas líneas aéreas y aeropuertos son propiedad estatal (por lo tanto, los

principios básicos que cuestionan este hecho serían contrarios al principio de soberanía de los Estados en el marco del Convenio de Chicago); y d) los principios básicos sobre competencia leal pueden malinterpretarse o usarse incorrectamente como barrera para la competencia.

2.4.2.4 A pesar de estas diferencias, hubo un amplio consenso en cuanto a que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales, y que los Estados deberían tener debidamente en cuenta las preocupaciones de los otros Estados al aplicar las leyes de competencia al transporte aéreo internacional. Hubo debate respecto a si todos los Estados deberían adoptar leyes de competencia específicas en relación con el transporte aéreo internacional. No obstante, hubo consenso en cuanto a que debería promoverse la cooperación entre las actuales autoridades responsables de la competencia, con la finalidad de favorecer enfoques más compatibles, así como en cuanto a que la OACI podía desempeñar una función de liderazgo en facilitar este proceso. Al respecto, los Estados expresaron que apoyaban que la OACI preparara más orientación sobre cuestiones de competencia y un compendio de políticas y prácticas de competencia y que organizara un foro de intercambio dedicado a las autoridades responsables de la competencia para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información (posiblemente conforme a la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN) o en conjunto con ésta).

2.4.2.5 Por otra parte, se observó que la competencia entre aeropuertos ha aumentado, y se sugirió que esto debería dar un “toque normativo más ligero” para que los socios comerciales puedan llevar a cabo consultas en torno a asuntos tales como los derechos. Varios Estados se opusieron a esta sugerencia y expresaron que las autoridades reguladoras deben seguir supervisando, si bien se destacó que deberían considerarse diferentes niveles de supervisión normativa

2.4.2.6 El presidente, con el apoyo del vicepresidente, de Indonesia, formó un grupo ad hoc para ayudar a acelerar la labor de la Conferencia en cuanto a lograr consenso respecto de las distintas opiniones expresadas en la reunión. El grupo ad hoc estuvo integrado por representantes de los Estados miembros siguientes: Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Indonesia, Irlanda, y República de Corea.

### 2.4.3 Conclusiones

2.4.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y el debate subsiguiente relativos a la competencia leal bajo la cuestión 2.4 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- a) de conformidad con el Convenio de Chicago, la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
- b) las políticas de la OACI en materia de competencia siguen siendo válidas, según las prácticas observadas, como la inclusión de las cláusulas modelo de la Organización relativas a la competencia en los acuerdos de servicios aéreos. La OACI debería seguir de cerca los acontecimientos y actualizar, según sea necesario, sus políticas y orientación en respuesta a los cambios que tengan lugar en la industria y en las prácticas estatales;
- c) se reconoce la necesidad de que los Estados tengan debidamente en cuenta las preocupaciones de los otros Estados al aplicar al transporte aéreo internacional las leyes y políticas de competencia nacionales o regionales, así como la necesidad de que haya cooperación entre las autoridades responsables de la competencia, incluso en el contexto de la aprobación de alianzas y fusiones; y

- d) al respecto, la OACI debería desempeñar una función de liderazgo en identificar y desarrollar herramientas para promover el diálogo y el intercambio de información entre las autoridades competentes, con el objetivo de promover enfoques normativos más compatibles. Dichas herramientas podrían comprender la elaboración por parte de la OACI de un compendio detallado de políticas y prácticas nacionales y regionales en materia de competencia, así como la creación de un foro para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información.

#### 2.4.4 Recomendaciones

##### **Recomendación 2.4/1 — Competencia leal**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) los Estados tengan en cuenta la competencia leal como un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
- b) 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;
- c) 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
- d) 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;
- e) 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;
- f) 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;
- g) la OACI prepare un compendio de políticas y prácticas de competencia que se apliquen a niveles nacional o regional; y
- h) 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).

-----

**Cuestión 2 del****orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo****2.5: Salvaguardias****2.5.1 Documentación**

2.5.1.1 La Conferencia consideró la cuestión 2.5 del orden del día basándose en las notas de estudio siguientes: WP/3 (Secretaría) y WP/63 [Organización Mundial del Turismo (OMT)].

**2.5.2 Análisis**

2.5.2.1 Hubo acuerdo general con respecto a la continua necesidad de salvaguardias en el proceso de liberalización a fin de asegurar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados en el sistema de transporte aéreo internacional, establecida en el Convenio de Chicago. Muchos Estados consideraban que la orientación de la OACI en este campo es útil para la formulación de políticas y el desarrollo de sus respectivas industrias del transporte aéreo.

2.5.2.2 Se expresó un apoyo virtualmente unánime con respecto a la pertinencia y validez de la orientación de la OACI sobre medidas de salvaguardia respecto a participación, garantía del servicio y ayudas/subsidios estatales, servicios y rutas esenciales para el desarrollo turístico, y para evitar las medidas unilaterales, y también respecto a la necesidad de la OACI de mantener su orientación actualizada y adaptable a los cambios y necesidades de los Estados.

2.5.2.3 Hubo amplio acuerdo en cuanto a que, en sus métodos de reglamentación, los Estados deberían seguir las orientaciones de políticas sobre salvaguardias de acuerdo con sus necesidades y situación. Se puso un énfasis particular en la opinión de que los Estados deberían abstenerse de tomar medidas unilaterales que perjudicarían a otros Estados y al desarrollo ordenado, eficiente y sostenible del transporte aéreo.

2.5.2.4 La Conferencia tomó nota de la opinión de que las medidas de salvaguardia no deberían emplearse para trabar el progreso de la liberalización. También se tomó nota de una propuesta en el sentido de que la OACI debería trabajar con los Estados y las organizaciones y partes interesadas para promover su orientación, y que debería consultar con los Estados afectados al elaborar orientación sobre medidas de salvaguardia.

**2.5.3 Conclusiones**

2.5.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre la cuestión 2.5 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) en el proceso de liberalización del transporte aéreo internacional, las salvaguardias siguen siendo necesarias para algunos Estados en razón de las disparidades en los grados de desarrollo, el vigor y la eficacia de los transportistas aéreos y las diversas situaciones geográficas, así como la necesidad de asegurar el desarrollo sostenible;
- b) las orientaciones que ha elaborado la OACI sobre medidas de salvaguardia para la participación efectiva en el transporte aéreo internacional, la garantía del servicio y las ayudas/subsidios estatales, los servicios aéreos esenciales y evitar las medidas unilaterales, continúan siendo pertinentes y deberían mantenerse actualizadas y adaptables a los cambios y necesidades de los Estados; y

- c) en sus métodos de reglamentación, los Estados deberían tener debidamente en cuenta el interés común de la comunidad de la aviación y los intereses de otros Estados. Debería ponerse particular atención en las orientaciones de políticas de la OACI para evitar las medidas unilaterales que podrían ser perjudiciales para el desarrollo eficiente y sostenible del transporte aéreo internacional.

#### 2.5.4 Recomendaciones

##### **Recomendación 2.5/1 — Medidas de salvaguardia**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) en el proceso de liberalización, los Estados deberían tener 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;
- b) en sus métodos de reglamentación, los Estados deberían abstenerse 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;
- c) la OACI debería promover activamente las orientaciones pertinentes de la OACI sobre medidas de salvaguardia y alentar 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; y
- d) la OACI debería continuar siguiendo con atención las novedades en materia de salvaguardias y mantener actualizadas las orientaciones pertinentes para que respondan a los cambios y necesidades de los Estados y, cuando sea necesario, trabajar con los Estados y las organizaciones y partes interesadas de la aviación para elaborar más orientación.

-----

**Cuestión 2 del****orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo****2.6: Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional****2.6.1 Documentación**

2.6.1.1 La Conferencia examinó la cuestión 2.6 del orden del día a partir de las siguientes notas de estudio: WP/10 (Secretaría), WP/26 [presentada por Bahrein en nombre de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)], WP/66 [Organización Mundial del Turismo (OMT)] y WP/75 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)].

**2.6.2 Análisis**

2.6.2.1 Se coincidió en que la proliferación de distintos impuestos y gravámenes al transporte aéreo tiene un efecto económico que repercute negativamente en el desarrollo sostenible del transporte aéreo y la protección del consumidor. La Conferencia expresó su preocupación al observar que esta proliferación de impuestos excede el alcance actual de los criterios de la OACI sobre este tema que figuran en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*.

2.6.2.2 La Conferencia confirmó que los criterios de la OACI en materia de imposición que se exponen en el Doc 8632 siguen siendo válidos y sostuvo que la OACI debería impulsar enérgicamente su aplicación. También reconoció la utilidad de que los Estados, al concertar acuerdos bilaterales, se valgan del arreglo opcional en materia de reglamentación que propone la Secretaría para la aplicación de impuestos a la venta o utilización de servicios de transporte aéreo internacional.

2.6.2.3 Se planteó la opinión de que los Estados son soberanos en cuestiones fiscales y que los gobiernos deberían tener flexibilidad para recaudar impuestos según su situación económica lo requiera, y que el transporte aéreo no debería quedar exento.

2.6.2.4 También se expresó el parecer de que todos los impuestos que se apliquen deberían ser razonables, equitativos y no discriminatorios y que los Estados deberían abstenerse de imponer impuestos cuando ello pudiera generar distorsiones en el mercado. Otra opinión sostuvo que los impuestos constituyen un obstáculo que desvía los ingresos, que podrían utilizarse para mejorar el sistema de transporte aéreo.

2.6.2.5 Se expresó un respaldo general para que la OACI trabaje con las organizaciones correspondientes en la evaluación del efecto económico de los impuestos que se aplican al transporte aéreo y a la industria. Ante esto, sin embargo, se expresó el parecer de que corresponde a los Estados determinar cómo debe medirse dicho efecto.

**2.6.3 Conclusiones**

2.6.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre los impuestos al transporte aéreo internacional al tratar la Cuestión 2.6 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) que en los últimos años la industria del transporte aéreo ha observado la proliferación de diversos tipos de impuestos y gravámenes. Esta tendencia, aunada a la falta de transparencia y las prácticas discriminatorias en perjuicio del transporte aéreo frente a otros medios de transporte, causa seria preocupación en la industria y repercutirá negativamente en el desarrollo sostenible del transporte aéreo, lo cual a su vez terminará afectando al desarrollo de las economías nacionales, en especial las de los países en desarrollo;
- b) que más allá de las dificultades políticas y financieras por las que atraviesan muchos Estados y la presión a la que se ven sometidos los órganos de reglamentación, los explotadores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea para que acepten el desvío de los impuestos, se alienta a los responsables de la formulación de políticas y a los gobiernos nacionales a considerar medidas para ayudar a mejorar la situación; y
- c) que la OACI tiene criterios claros sobre los impuestos y los gravámenes que se aplican a los usuarios que continúan siendo válidos. Debería instarse a los Estados a seguir esos criterios al establecer su reglamentación, de conformidad con lo solicitado en los Apéndices E y F de la Resolución A37-20 de la Asamblea. La OACI debería continuar adoptando las medidas necesarias para sensibilizar aún más a los Estados sobre dichos criterios y promover más enérgicamente su aplicación.

2.6.3.2 La Conferencia tomó nota de que los Estados deberían considerar la conveniencia de incorporar el arreglo de reglamentación que se expone a continuación en el artículo sobre impuestos del Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA), como fórmula de uso discrecional en los acuerdos de servicios aéreos:

*“... Cada Parte reducirá en el máximo grado posible y tratará de eliminar, tan pronto como lo permita su situación económica, toda forma de imposición sobre la venta o el uso de transporte aéreo internacional, incluidos los impuestos sobre los servicios que no se necesitan en la aviación civil internacional o que pueden discriminar en contra de ella.”*

2.6.3.3 Esta cláusula es opcional y los Estados pueden utilizarla si así lo deciden. Alternativamente, los Estados pueden optar por usar este arreglo en un memorando de acuerdo (MoU) o memorando de cooperación (MoC). Estas opciones se reflejarán en notas explicativas que acompañarán a la cláusula en el artículo sobre impuestos del MASA.

## 2.6.4 Recomendaciones

### **Recomendación 2.6/1 — Impuestos que se aplican al transporte aéreo internacional**

#### **La Conferencia recomienda que:**

- a) 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 sus autoridades fiscales 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;

- b) los Estados eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo;
- c) 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; y
- d) 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.

-----

**Cuestión 2 del****orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo****2.7: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea**

*Nota: La Conferencia consideró esta cuestión del orden del día en tres partes: a) modernización del sistema de aviación; b) financiación de las funciones de supervisión; y c) gestión de la infraestructura.*

**a) Modernización del sistema de aviación****2.7.1 Documentación**

2.7.1.1 La Conferencia consideró la cuestión 2.7 a) del orden del día basándose en las siguientes notas de estudio: WP/19 y WP21 (Secretaría), WP/52 [presentada por Irlanda, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus estados miembros y por los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)], WP/101 [Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)], WP/88 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)], WP/74 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) y Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)].

**2.7.2 Análisis**

2.7.2.1 Hubo apoyo general para las notas de estudio de la Secretaría sobre la modernización del sistema de aviación. La Conferencia estimó que las políticas y las orientaciones actuales de la OACI sobre derechos eran pertinentes, incluidas las relativas a la financiación de aeropuertos y servicios de navegación aérea mediante derechos impuestos a los usuarios. Muchos Estados opinaban que debería elaborarse más orientación con respecto a la financiación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Otros Estados opinaron que no era necesario elaborar más orientación, dado que se consideraba prematuro y redundante elaborar un nuevo manual sobre financiación del sistema de transporte aéreo. Además, se opinó que crear un nuevo manual con la intención de complementar los textos de orientación existentes probablemente sería contraproducente y crearía dificultades en las actividades de la OACI para promover la aplicación de principios de financiación fundamentales incluidos en las orientaciones vigentes.

2.7.2.2 Se tomó nota de que el sistema de navegación aérea futuro sería complejo y muy costoso, y que sería necesario elaborar nuevos mecanismos de financiación. Se manifestó apoyo para la labor que debía emprenderse sobre los planes de incentivos económicos, los conceptos “a mejor equipamiento, mejor servicio” y “a más capacidad, mejor servicio”, y los enfoques basados en los resultados desde una perspectiva de puerta a puerta. Algunos Estados opinaban que la OACI debería elaborar nuevos textos de orientación para abordar esas cuestiones, mientras que otros estimaban que antes debería evaluarse la pertinencia de los textos de orientación recientemente actualizados de *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) y en la próxima edición, la quinta, del *Manual sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

2.7.2.3 Hubo consenso sobre la necesidad de establecer un grupo de trabajo multidisciplinario integrado por la OACI, representantes de Estados y las demás partes interesadas a fin de considerar más a fondo estas cuestiones. Se sugirió que, inicialmente, el grupo de trabajo podría procurar determinar los parámetros y definiciones, por ejemplo, de las políticas de prioridad de atención y evaluar la eficacia de estas políticas. Ulteriormente, el grupo de trabajo podría considerar la forma en que podrían aplicarse en

la práctica estas políticas y, por último, la forma en que podrían reflejarse en las políticas actuales de la OACI y otros textos de orientación. El grupo de trabajo podría presentar sus conclusiones al Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y al Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) para determinar si la orientación actual podría enmendarse, y la forma de hacerlo, para incorporar las conclusiones del grupo de trabajo. Finalmente, se tomó nota de que era necesario determinar si esos métodos eran compatibles con la política de la OACI de no discriminación.

### 2.7.3 Conclusiones

2.7.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre modernización del sistema de aviación, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) las políticas y las orientaciones elaboradas por la OACI en materia de financiación de la infraestructura de transporte aéreo mediante los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, la prefinanciación de los proyectos y la asignación de costos de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) siguen siendo válidas;
- b) la pertinencia de las políticas y los textos de orientación recientemente actualizados de la OACI que figuran en *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) deberían evaluarse en el contexto de la modernización del sistema de transporte aéreo; y
- c) debería establecerse un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar los retos económicos y operacionales relacionados con las mejoras a los servicios de navegación aérea en particular y con la financiación del sistema de transporte aéreo en general.

### 2.7.4 Recomendaciones

#### **Recomendación 2.7/1 — Modernización del sistema de transporte aéreo**

**La Conferencia recomienda que:**

- a) los Estados deberían continuar 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;
- b) la OACI, en cooperación con los Estados, organizaciones internacionales y la industria, debería establecer 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); y

- c) la OACI debería adoptar 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 asegurar que sigan siendo pertinentes, actualizados y adaptables a los cambios en la situación.

b) ***Financiación de las funciones de supervisión***

**2.7.5 Documentación**

2.7.5.1 La Conferencia consideró la cuestión 2.7 b) del orden del día basándose en las siguientes notas de estudio: WP/7 (Secretaría) y WP/76 (Bangladesh).

2.7.5.2 La Conferencia también tomó nota del siguiente documento: IP/12 [presentada por Irlanda, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)].

**2.7.6 Análisis**

2.7.6.1 Muchos Estados consideraban que las disposiciones sobre funciones de supervisión incluidas en las políticas de la OACI sobre derechos en el Doc 9082 (supervisión de la seguridad operacional y de la protección de la aviación y supervisión económica) eran suficientes. Otros Estados opinaron que las políticas actuales de la OACI trataban únicamente de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, pero no trataban de la financiación de las funciones de supervisión a nivel de Estado o región. Por consiguiente, se sugirió que la OACI elaborara más textos de orientación para abarcar los derechos cobrados por funciones de supervisión a nivel de Estado y de región, cerciorándose a la vez, de que dichos derechos no sean una duplicación de los derechos ya aplicados a nivel de aeropuerto o de los servicios de navegación aérea.

2.7.6.2 Se recordó a la Conferencia el debate que había tenido lugar durante el 37º período de sesiones de la Asamblea respecto a “derechos de seguridad aérea”, señalando que su aplicación debe ser compatible con las políticas de la OACI sobre derechos.

2.7.6.3 La Conferencia consideró una propuesta para establecer un derecho de \$5 por pasajero en concepto de seguridad operacional y seguridad de la aviación, que recaudaría la IATA y administraría la Dirección de cooperación técnica de la OACI. No obstante, esta propuesta se consideró contradictoria con los principios fundamentales de imposición de derechos — relación de los derechos con los costos, transparencia, no discriminación y consulta con los usuarios. Se tomó nota de que la relación costo-eficacia de la función de supervisión podría lograrse mediante un enfoque regional (p. ej., mediante el establecimiento de una organización regional de supervisión de la seguridad operacional/seguridad de la aviación o la participación en dicha organización).

**2.7.7 Conclusiones**

- a) las funciones de supervisión de la seguridad operacional, supervisión de la seguridad de la aviación y supervisión económica son responsabilidad del Estado. Para financiar dichas funciones, los Estados pueden optar por fondos públicos o imposición de derechos. Ciertamente, para algunos Estados con recursos financieros limitados, no siempre es posible o práctico usar fondos públicos para financiar estas funciones;

- b) las orientaciones elaboradas por la OACI en materia de financiación de las funciones de supervisión a nivel de los aeropuertos/proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) siguen siendo pertinentes y deben mantenerse vigentes para que los Estados las usen según sea necesario. De conformidad con las políticas de la OACI en materia de derechos que figuran en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* ( Doc 9082), se elaboraron orientaciones adicionales sobre la financiación de la función de supervisión de la seguridad operacional a escala regional mediante el cobro de derechos. No obstante, dados los retos que plantea la financiación de las funciones de vigilancia a nivel regional y de los Estados, la elaboración de políticas y orientaciones de la OACI debería continuar; y
- c) la propuesta de cobrar un derecho por pasajero para financiar las actividades de supervisión de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación no era acorde con las políticas de la OACI sobre derechos, en particular respecto a relación de los derechos propuestos con los costos, transparencia, no discriminación y consulta con los usuarios.

### 2.7.8 Recomendaciones

#### **Recomendación 2.7/2 — Financiación de las funciones de supervisión**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) la OACI debería continuar 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 controlar la situación de la financiación de la supervisión económica, asegurándose de que no se cobre múltiples veces a los usuarios por dichas funciones; y
- b) la OACI debería seguir 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.

### c) *Gestión de infraestructuras*

### 2.7.9 Documentación

2.7.9.1 La Conferencia examinó la cuestión 2.7 c) del orden del día a partir de las siguientes notas de estudio: WP/6 y WP/9 (Secretaría), WP/92 (República de Corea), WP/88 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)], WP/71, WP/72 y WP/73 [Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO)] y WP/99 [(Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte Aéreo (ITF)].

2.7.9.2 La Conferencia consideró además las siguientes notas de información: IP/2 (Secretaría), IP/18 (Brasil) e IP/16 (Indonesia).

### 2.7.10 Análisis

2.7.10.1 La Conferencia respaldó las notas de estudio de la Secretaría sobre gestión de infraestructuras y reconoció los beneficios de encomendar a entidades autónomas la explotación de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. Hubo consenso respecto al efecto positivo que tiene en la gestión de los

aeropuertos y de los servicios de navegación aérea la buena gobernanza y las consultas periódicas, significativas y de mutuo beneficio entre los proveedores y los usuarios. Se formuló la opinión de que en las consultas deberían participar todos los interesados, incluidos los trabajadores.

2.7.10.2 Se tomó nota de los resultados de las dos encuestas realizadas por la OACI sobre la aplicación de las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS); además, se le pidió a la OACI que continúe recogiendo información de los Estados sobre el grado de aplicación de las políticas sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea y que publique actualizaciones periódicas en forma de suplemento del Doc 9082, y que vigile la evolución en relación con comercialización y privatización de los aeropuertos y los ANSP.

2.7.10.3 La Conferencia observó que los ingresos no aeronáuticos son esenciales para la sostenibilidad económica de los aeropuertos y que muchísimos de ellos en todo el mundo están registrando pérdidas, llegando al extremo de que la mayoría de los aeropuertos con menos de un millón de pasajeros no alcanzan a cubrir sus costos.

2.7.10.4 Se formuló la propuesta de que los aeropuertos no se vean obligados a aplicar los ingresos no aeronáuticos para reducir los derechos siguiendo el criterio de la “caja única”, sino que puedan conservarlos para financiar inversiones futuras. La propuesta obtuvo el apoyo de algunos Estados, pero otros consideraron que las políticas sobre derechos que se exponen en el Doc 9082 de la OACI brindan suficiente flexibilidad para que los Estados decidan si un aeropuerto debe aplicar el criterio de caja única, caja doble o una fórmula híbrida. En otra propuesta presentada a la consideración de la Conferencia se planteó que la supervisión económica de los aeropuertos debería reducirse al mínimo. Se sostuvo además que los Estados deberían velar por que se mantenga un equilibrio entre el interés de los proveedores y de los usuarios mediante la supervisión económica y que debería protegerse a los usuarios finales.

2.7.10.5 Para finalizar, la Conferencia alentó a la OACI a continuar con su labor de concientización y difusión de sus políticas sobre los derechos que se aplican a los usuarios y demás textos de orientación.

## 2.7.11 Conclusiones

2.7.11.1 Como resultado del análisis de la documentación y de sus deliberaciones, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) que la experiencia adquirida en todo el mundo muestra que aquellos aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) cuya explotación está a cargo de entidades autónomas han logrado, por lo general, mejorar su situación financiera y eficiencia de gestión, y que la buena gobernanza y las evaluaciones comparativas del desempeño han elevado el rendimiento, destacándose el papel esencial que ha tenido el sector privado en el desarrollo de la infraestructura de aeropuertos y servicios de navegación aérea en todo el mundo;
- b) que como reflejan las dos encuestas de la OACI, en la mayoría de los Estados que respondieron se han llevado a la práctica las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS), aunque aún queda por mejorar el grado de aplicación de algunas recomendaciones en particular;

- c) que los ingresos no aeronáuticos son esenciales para la sostenibilidad económica de los aeropuertos en todo el mundo;
- d) que las políticas sobre los derechos que se aplican a los usuarios que figuran en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) le dan a los Estados suficiente flexibilidad para decidir si un aeropuerto debe aplicar el criterio de caja única, caja doble o una fórmula híbrida; y
- e) que para que las relaciones y las consultas con los usuarios redunden en beneficio mutuo deben observarse una serie de principios y aplicarse determinados procesos y medios fundamentales, para lo cual puede servir como referencia el documento de la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) titulado “Guía para la gestión de las relaciones con los clientes”.

#### 2.7.12 Recomendaciones

##### **Recomendación 2.7/3 — Gestión de infraestructuras**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) los Estados consideren la conveniencia de establecer entidades autónomas para que exploten 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;
  - b) los Estados promuevan la calidad de los servicios de navegación aérea mediante la buena gobernanza;
  - c) 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 cercioren de que se mantengan pertinentes, actuales y en sintonía con los cambios que se vayan produciendo;
  - d) 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.
-

**Cuestión 2 del****orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo****2.8: Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI****2.8.1 Documentación**

2.8.1.1 La Conferencia examinó la cuestión 2.8 del orden del día basándose en las siguientes notas: WP/16 y WP/24 (Secretaría), WP/61 (Estados Unidos), WP/27 [presentada por Bahrein en nombre de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)], WP/42 (presentada por Marruecos en nombre de un grupo de Estados árabes), WP/63 [Organización Mundial del Turismo (OMT)], y WP/99 [Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte Aéreo (ITF)].

2.8.1.2 La Conferencia también tomó nota de la nota de información IP/17 (Brasil).

**2.8.2 Análisis**

2.8.2.1 La Conferencia reconoció unánimemente la función de liderazgo de la OACI en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional y la preparación de orientación íntegra en materia de políticas. Los Estados expresaron su apoyo a las actividades de la OACI con respecto a la actualización, ampliación y promoción de sus políticas, orientaciones y otros textos relacionados con la reglamentación económica. Hubo apoyo general respecto a la necesidad de que la OACI mantenga sus principios, políticas y orientaciones, actualizados y adaptables a las circunstancias y necesidades cambiantes de los Estados. Asimismo se expresó respaldo general para que la OACI continúe promoviendo la sensibilización de sus políticas y explore medios de perfeccionar el estado de las mismas para fomentar el uso extendido y aplicación por parte de los Estados.

2.8.2.2 Con respecto a un posible Anexo nuevo al Convenio de Chicago, hasta la fecha no se ha llegado a un consenso sobre su elaboración. Sin embargo, se reconoció ampliamente la utilidad de un Anexo de este tipo para aumentar la aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI. Se expresó una opinión de que el nuevo Anexo podía incidir en la soberanía de los Estados y no ser consecuente con la necesidad de los Estados de liberalizar el transporte aéreo a su propio ritmo. Asimismo, se aludió a la naturaleza diferente de las normas y métodos recomendados (SARPS) adoptados en la esfera técnica con respecto a las orientaciones de la OACI en el ámbito del transporte aéreo. Otros Estados apoyaron la idea de crear un nuevo Anexo pero consideraron que la labor que entrañaba dicha tarea exigía un examen más a fondo. Muchos delegados solicitaron que la OACI y los Estados consideraran esta cuestión conjuntamente con miras a efectuar un análisis sobre el alcance y contenido de un nuevo Anexo.

2.8.2.3 La Conferencia también expresó su apoyo unánime respecto a la necesidad de priorizar la labor de la OACI en el ámbito del transporte aéreo. Se expresaron diferentes puntos de vista con respecto a la utilidad de establecer prioridades. Algunos Estados consideraron que, en sus deliberaciones anteriores, la Conferencia había establecido las siguientes áreas como prioridades: acceso a los mercados, propiedad y control de los transportistas aéreos, competencia leal y protección del consumidor; otros sugirieron que las cuestiones de financiamiento de infraestructuras e impuestos deberían también considerarse como prioridades y afirmaron que todas las cuestiones del orden del día de la ATConf/6 revestían igual importancia y estaban interrelacionadas. Se sugirió establecer estas prioridades basándose en la utilidad, las limitaciones de tiempo, la complejidad de las tareas y los recursos disponibles. Por último, se convino en que el transporte aéreo es una prioridad para la Organización y que el nuevo

Objetivo estratégico de la OACI, a saber, el desarrollo económico del transporte aéreo, tenía el mismo grado de importancia que los demás Objetivos estratégicos de la OACI.

2.8.2.4 Asimismo, se señaló que durante la Duodécima Conferencia de navegación aérea (ANConf/12) y la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS), no se había llevado a cabo ninguna asignación de prioridades. Para ayudar a la OACI en esta tarea, se sugirió enviar una comunicación a los Estados en la que se solicitara sus pareceres con respecto a la cuestión de las prioridades. Considerando el limitado tiempo disponible, no se consideró que la propuesta era realista dentro del plazo previo a la celebración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

2.8.2.5 Por último, se recordó a la reunión que, de conformidad con los procedimientos de la OACI, correspondía al Consejo de la Organización establecer las prioridades.

2.8.2.6 La Conferencia analizó la propuesta de crear un mecanismo de arbitraje electrónico para la solución de controversias para que se incorporara en las legislaciones nacionales pero la propuesta no fue respaldada.

2.8.2.7 Se expresó la opinión de que la OACI debería reconocer los intereses de los trabajadores del transporte aéreo en sus textos de orientación.

### 2.8.3 Conclusiones

2.8.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre la aplicación de políticas y orientaciones de la OACI al tratar la cuestión 2.8 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) el transporte aéreo es una prioridad, como ya lo ha reconocido el Consejo al adoptar un nuevo Objetivo estratégico: Desarrollo económico del transporte aéreo. Es indiscutible la función de liderazgo de la OACI en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional y en la preparación de orientación íntegra en materia de políticas para asistir a los Estados en la creación de un entorno normativo favorable para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y para beneficio de todas las partes interesadas;
- b) las políticas y los textos de orientación de la OACI sobre los aspectos económicos de la reglamentación del transporte aéreo internacional siguen siendo pertinentes pero han de actualizarse y responder a las circunstancias y necesidades cambiantes de los Estados y las partes interesadas del sector de la aviación;
- c) es preciso que la OACI, en colaboración con la industria, garantice una sensibilización generalizada y una mejor aplicación de sus políticas, así como la utilización de sus textos de orientación sobre reglamentación económica; y
- d) existe la necesidad de que la OACI lleve a cabo análisis sobre el alcance y contenido de un posible Anexo al Convenio de Chicago sobre el desarrollo económico sostenible del transporte aéreo y que trabaje juntamente con los Estados para determinar la utilidad y viabilidad de dicho Anexo, e incluso que explore otras soluciones aceptables.

#### 2.8.4 Recomendaciones

##### **Recomendación 2.8/1 — Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI**

##### **La Conferencia recomienda que:**

- a) 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;
- b) 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;
- c) 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;
- d) 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;
- e) 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;
- f) 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; y
- g) la OACI establezca prioridades para su trabajo futuro en la reglamentación económica del transporte aéreo, sobre la base de las recomendaciones de la Conferencia.

— — — — —

**Discurso de apertura del Presidente del Consejo de  
la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sr. Roberto Kobeh González,  
en la Sesión de apertura de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo**

**(Montreal, 18 de marzo de 2013)**

En nombre del Consejo y del Secretario General de la OACI, me complace darles la bienvenida a la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo.

Las Conferencias de transporte aéreo se convocan aproximadamente una vez cada diez años. El propósito es actualizar las políticas de la OACI para el crecimiento a largo plazo de la aviación civil internacional. En la quinta Conferencia en 2003, nos centramos en la liberalización. Este año, estamos dando un paso gigantesco y estamos considerando la sostenibilidad general del transporte aéreo.

Entendemos por sostenibles, las operaciones seguras, protegidas y respetuosas del medio ambiente, tanto para el tráfico de pasajeros como de carga, que proporcionan a las líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de navegación aérea (ANSP) y otros asociados de la cadena de valor del transporte aéreo expectativas de rentabilidad razonables. También apoyan economías competitivas y promueven un desarrollo regional equilibrado.

Hemos alcanzado logros en las primeras tres categorías. La aviación es operacionalmente más segura que nunca; el año 2012 fue el año más seguro en la historia en cuanto a accidentes mortales. La aviación está más protegida que nunca, habiéndose adquirido valiosas lecciones a raíz de los sucesos del 11 de septiembre. Además, las aeronaves modernas son mucho más silenciosas y tienen un mayor rendimiento energético que sus predecesoras. En estas tres áreas, nos comprometemos a continuar mejorando nuestra sólida actuación.

Un aspecto en el que no hemos logrado lo suficiente, es en facilitar el crecimiento rentable del sector.

La aviación crea actualmente alrededor de 60 millones de puestos de trabajo en todo el mundo, genera más de 2 billones de dólares en actividad económica y transporta anualmente más de la mitad de los mil millones de turistas internacionales. El transporte aéreo es más que nunca un impulsor fundamental del desarrollo económico, social y cultural en todo el mundo y se prevé que su crecimiento seguirá en aumento.

Los pronósticos a largo plazo de la OACI indican que el tráfico regular duplicará su volumen para el año 2030, pasando de 2900 millones de pasajeros el año pasado a más de 6000 millones. También se prevé que el número de salidas se duplicará, de 30 millones a 60 millones por año en el mismo período. En cuanto a la carga aérea, el valor total de las mercancías transportadas por vía aérea representa el 35% de todo el comercio internacional y el 0,5% del volumen, una tendencia que posiblemente continuará en el futuro.

Los beneficios potenciales que puede ofrecer el crecimiento son extraordinarios, pero existen grandes probabilidades de que éstos no se materialicen plenamente, a menos que creemos el contexto apropiado para sustentar un sistema de transporte aéreo mundial económicamente sólido para todas las partes interesadas.

Ese es nuestro desafío para los próximos cinco días, formular recomendaciones prácticas y concretas para adaptar el marco normativo mundial a las realidades del siglo XXI.

Una de las cuestiones críticas que trataremos es el acceso a los mercados. Es un aspecto fundamental para lograr un sistema de transporte aéreo mundial eficiente, y sin embargo actualmente está sumamente restringido. Debemos responder a la persistente demanda de mayores libertades para la industria y de un enfoque multilateral que sustituya en un futuro el sistema bilateral prevaleciente.

Otro asunto afín e igualmente apremiante es la propiedad y control de los transportistas aéreos. Se necesitan reglas más flexibles relativas a la designación y autorización de las líneas aéreas, las inversiones extranjeras en líneas aéreas nacionales y el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capital internacionales.

Necesitamos proponer medidas para apoyar la solvencia financiera de la industria del transporte aéreo. Por ejemplo, las diferencias de rentabilidad entre transportistas aéreos y otras partes interesadas de la cadena de valor del transporte aéreo debe reducirse al mínimo o eliminarse si se aspira a alcanzar la sostenibilidad.

Al mismo tiempo, la creciente competencia entre líneas aéreas y entre alianzas de líneas aéreas, aunada al aumento en la concentración en algunos mercados, ha creado inquietudes con respecto a la competencia leal. Es por ello que, a medida que la liberalización se expande en todo el mundo, se seguirán necesitando salvaguardias para promover la participación sostenible y eficaz de todos los Estados en el mercado mundial, especialmente los países en desarrollo.

No olvidemos al pasajero. La protección de los consumidores cobra cada vez más importancia en muchas partes del mundo, no obstante, se carece de reglas a escala mundial. En relación con la transparencia en la tarificación, ¿cómo podemos alentar la convergencia de regímenes nacionales o regionales hacia un modelo internacional?

Los impuestos representan un obstáculo generalizado y complejo para la sostenibilidad. Los Estados imponen cada vez más impuestos y gravámenes sobre los proveedores y usuarios del transporte aéreo. Pueda que existan motivos legítimos, pero sus repercusiones son perjudiciales para el crecimiento de los viajes aéreos.

También se plantea la cuestión del financiamiento de enormes inversiones en infraestructura de aeropuertos y de navegación aérea. En muchos casos, participará el sector privado, lo cual suscita varios puntos cruciales relacionados con la gobernanza, incluidas las responsabilidades del Estado en virtud del Convenio de Chicago.

Como pueden observar, el terreno se ha preparado para lo que espero sea nada menos que un replanteamiento fundamental de nuestro marco normativo mundial.

En mi opinión, debemos empezar con el preámbulo del Convenio de Chicago. En él se establece claramente que los Estados convienen en ciertos principios y arreglos para que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada, y los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

Se trata de una descripción extraordinariamente lúcida, exhaustiva y visionaria de un transporte aéreo sostenible.

En el Artículo 44 del Convenio se proporciona orientación para alcanzar la sostenibilidad. En él se establecen como objetivos de la OACI, entre otros:

- a) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- b) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva; y
- c) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

Si bien el propósito de estos principios formulados hace casi 69 años se mantiene intacto, el mundo en el que vivimos ha cambiado profunda e irreversiblemente. En el entorno económico y comercial mundializado de hoy, tenemos la responsabilidad, como legisladores, de cuestionar toda postura o pensamiento obsoleto que no nos permita establecer un sólido sector aeronáutico en términos operacionales y financieros.

La OACI ya ha tomado varias medidas importantes en esa dirección. Recientemente el Consejo ha aprobado una nueva Declaración de misión de la Organización, que consiste en *“Lograr el crecimiento sostenible del sistema de la aviación civil mundial”*.

El Consejo también ha aprobado un nuevo Objetivo estratégico titulado *“Desarrollo económico del transporte aéreo: Fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil sólido y económicamente.”* Este objetivo centra nuestras energías y recursos en el establecimiento de políticas y orientación sobre reglamentación del transporte aéreo, gestión de infraestructura y aspectos económicos de las actividades de aviación, incluida la protección del consumidor, los impuestos, la competencia leal y los derechos impuestos a los usuarios. Incluye facilitar el acceso a la financiación de la infraestructura aeronáutica y el financiamiento del sistema de transporte aéreo, así como la reglamentación y supervisión económica.

Antes de concluir, deseo recalcar el siguiente punto. En el transcurso de los años, en las Conferencias de transporte aéreo, como la que estamos celebrando hoy, se han elaborado políticas generales y orientaciones para los Estados sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional. Sin embargo, por alguna razón, éstas no se han aplicado como deberían. Esto es algo que me preocupa. ¿Será quizá porque no tienen carácter vinculante? ¿Será acaso que no se han comunicado y promovido lo suficiente? ¿O acaso necesitamos herramientas más prácticas para mejorar su eficacia?

Deseo que reflexionen sobre estas preguntas y sugerencias. Deseo escuchar propuestas que alentarán a los Estados a incorporar los principios, políticas y orientaciones de la OACI en sus legislaciones nacionales y en sus acuerdos de servicios aéreos. Esto aumentaría considerablemente la eficacia de la labor que realizarán aquí.

Juntos, tenemos una semana para transformar el marco normativo mundial. Tenemos cinco días para formular un conjunto de recomendaciones para la próxima Asamblea de la OACI en septiembre de 2013, que puede modificar el rumbo de la aviación civil internacional en las décadas futuras.

Es una oportunidad que se le presenta a muy pocos en el curso de una vida. El avance que logremos dependerá de todos los que estamos presentes en esta sala, de nuestro compromiso con el cambio y de nuestra participación en las deliberaciones.

Sobre todo, no olvidemos para quienes estamos haciéndolo. Es para los ciudadanos del mundo, que directa o indirectamente pagan por los servicios que les prestamos, ya sea mediante la compra de billetes aéreos o mediante sus impuestos. Tenemos una responsabilidad ante aquellos que depositan su confianza en nosotros.

En el espíritu de cooperación internacional, nosotros, en la OACI, estamos trabajando en estrecha cooperación con nuestros asociados habituales, incluidas las organizaciones internacionales, las comisiones regionales y la industria en su totalidad, especialmente con la Organización Mundial de Aduanas para los asuntos relacionados con la carga aérea y la Organización Mundial del Turismo para cuestiones de turismo.

Me complace ahora cederle la palabra a mi estimado amigo, el Dr. Taleb Rifai, Secretario General de la Organización Mundial del Turismo.

-----

**Discurso del Secretario General de  
la Organización Mundial del Turismo (OMT), Sr. T. Rifai,  
en la sesión de apertura de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo**

**(Montreal, 18 de marzo de 2013)**

Gracias, Sr. Presidente, por darme la oportunidad de hablar ante este distinguido público en el inicio de tan importantes deliberaciones sobre aspectos fundamentales de la política de transporte aéreo internacional.

Reconozco, y valoro, el privilegio que ello representa y creo, sinceramente, que refleja un reconocimiento creciente de la simbiosis intrínseca entre el transporte aéreo y el turismo.

Es además la expresión de una necesidad creciente de pensar más allá de sectores estancos y colaborar más estrechamente. Esta es, Sr. Presidente, la única forma de avanzar si queremos garantizar que el transporte aéreo y el turismo tengan un papel en la construcción de los cimientos de una sociedad más sostenible en sus tres pilares: el social, el económico y el ambiental.

Estimados amigos:

La OACI y la OMT, organismos hermanos dentro del sistema de las Naciones Unidas, son los órganos intergubernamentales de ámbito mundial responsables, respectivamente, del transporte aéreo y del turismo. Por ello, es nuestra obligación dar ejemplo y mostrar el camino a seguir para una cooperación más estrecha y eficaz a todos los niveles.

Estoy en deuda con mi buen amigo el Secretario General, Raymond Benjamin, y con el Director de la Dirección de Transporte Aéreo de la OACI, el Sr. Boubacar Djibo, por reconocer la necesidad de una colaboración más estrecha entre la OACI y la OMT y por dar pasos tan importantes para hacer posible esta cooperación.

Estamos, queridos amigos, en un momento decisivo, un momento en el que el transporte aéreo y el turismo pueden tomar el camino de la política de convergencia en cuestiones de interés común, con considerables beneficios mutuos.

La aviación y el turismo: motores del crecimiento económico y del turismo sostenible

En 2012, por primera vez, más de mil millones de turistas internacionales viajaron por el mundo en un solo año. Más de la mitad de estos turistas llegaron a su destino en avión, siendo mucho mayor aún la proporción en los destinos lejanos, especialmente países en desarrollo sin litoral o insulares.

En sus viajes, estos turistas generaron más de 1,3 billones de dólares de los EE.UU. en exportaciones para los países que visitaron, cerca del 6% de las exportaciones mundiales de bienes y servicios y el 30% de las exportaciones si nos referimos solo a servicios.

El turismo, que incluye tanto los viajes de negocios como los viajes de placer, significa empleo (1 de cada 11 puestos de trabajo en el mundo), oportunidades de negocio para las pequeñas y medianas empresas, la renovación de áreas urbanas y rurales y, si se gestiona adecuadamente, la conservación

y la promoción de nuestro patrimonio natural y cultural. Y lo que es aún más importante, el turismo significa reducir la pobreza. Basta con decir que todos los países que han logrado dejar atrás su clasificación como países menos adelantados (PMA) tienen el turismo como una de sus principales actividades económicas.

El turismo ha alcanzado especial relevancia en los destinos de las economías emergentes. Hoy en día, casi la mitad de los mil millones de llegadas de turistas internacionales se registran en economías emergentes o en desarrollo, donde crean y mantienen puestos de trabajo e ingresos para quienes más lo necesitan, y todo apunta a que su cuota aumentará.

La OMT prevé que los turistas internacionales que se desplazan a las economías emergentes crecerán a un ritmo doblemente superior al de las llegadas recibidas en las economías avanzadas en los próximos 20 años (el 4,4% frente al 2,2%). A este ritmo, para 2015 las economías emergentes superarán a las avanzadas en términos de llegadas de turistas internacionales y para 2030 recibirán más de mil millones de llegadas.

El turismo es, por lo tanto, un pilar fundamental del progreso socioeconómico tanto de las economías desarrolladas, como de las emergentes, como de aquellas que están en desarrollo, y lo mismo ocurre con el transporte aéreo.

Sin embargo, el crecimiento y la expansión de este fenómeno mundial llamado turismo no hubiera sido posible sin el transporte aéreo.

El extraordinario crecimiento del turismo internacional en las últimas décadas – de los 25 millones de turistas de 1950 a los más de mil millones de 2012 – se debe tanto a los avances del transporte aéreo como al ascenso de la clase media, la creciente riqueza de los países industrializados y emergentes, y las fuerzas de la globalización. Por eso mismo, el crecimiento del transporte aéreo está intrínsecamente unido a la expansión del turismo, una expansión que va a continuar (para 2030, la OMT prevé que el número de turistas internacionales se eleve a 1.800 millones, el 52% de los cuales llegarán a sus destinos por avión).

La OMT y la OACI: más allá de compartimentos estancos

La OMT ha colaborado estrechamente con la OACI desde la conclusión de un acuerdo de trabajo en 1978, por el cual se estableció que nos consultaríamos mutuamente en cuestiones de interés común para garantizar la mejor coordinación posible y evitar la duplicación de esfuerzos.

Más recientemente, en 2010, nuestra colaboración se reforzó a través de un memorando que define claramente varias áreas de interés común y en las que podemos actuar juntos. Hoy en día, quisiera hablar únicamente de tres de ellas, que están en el orden del día de la presente Conferencia.

En primer lugar, la conectividad y la regulación económica. El acceso aéreo es clave tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo y, por consiguiente, también lo es la liberalización del mercado del transporte aéreo.

Sin embargo, la reciprocidad de los servicios aéreos sigue teniendo preferencia en demasiados países sobre una evaluación de los beneficios económicos y sociales globales de los mercados abiertos. La separación de las políticas sectoriales de transporte aéreo y de turismo da como resultado una

desconexión fundamental entre ambas y, con demasiada frecuencia, incluso entran en conflicto, lo cual constituye una grave limitación para el crecimiento de los viajes y el turismo y, por lo tanto, de sus beneficios socioeconómicos.

Hoy en día, las limitaciones existentes en cuanto al acceso a los mercados se ven magnificadas cuando se traducen al turismo, con sustanciales ramificaciones tanto para las grandes economías como para los pequeños destinos turísticos. Para muchos de los países más pobres del mundo, el turismo es, o tiene el potencial de ser, su principal exportación, pero, sin servicios aéreos atractivos, los beneficios del turismo para estos países siguen siendo limitados.

Estudios del Banco Mundial han demostrado que el grado de conectividad está estrechamente relacionado con importantes variables económicas, entre ellas el grado de liberalización de los mercados del transporte aéreo. La conectividad aérea podría mejorarse mediante una liberalización cuidadosamente diseñada del marco regulatorio, que incluyera el acceso a los mercados y al capital en el contexto del turismo y el comercio, especialmente en términos de «cielos más abiertos», moderación de las restricciones de propiedad y control de las compañías de transporte aéreo, y desarrollo de un marco que trascienda la bilateralidad.

Si bien la responsabilidad reguladora corresponde a los Estados soberanos, la OACI ha asumido un papel director en la liberalización del transporte aéreo desde su primera Conferencia de Transporte Aéreo, en 1977, ofreciendo orientaciones cada vez más completas para que cada país pueda llevar a cabo su liberalización a su propio ritmo. Durante las últimas cinco conferencias, el enfoque ha pasado de centrarse en «liberalizar o no» a centrarse en «cómo liberalizar». Este cambio ha dado lugar a un caudal de orientaciones, pero quizás su aplicación es aún menor de lo que sería deseable.

En su última reunión, el Consejo Ejecutivo de la OMT señaló las limitaciones políticas sobre conectividad como un obstáculo esencial para el mayor crecimiento del turismo y estableció la mejora de la conectividad, y concretamente de la conectividad aérea, como una prioridad para el trabajo de la Organización, que habrá de llevar a cabo con la OACI. En este sentido, la OMT estaría claramente a favor de que el debate sobre el marco regulador avanzara, con las debidas salvaguardas, hacia una clara decisión en el sentido de: «liberalicemos».

Mi segundo tema esencial es el de los impuestos y demás tasas. Si bien los impuestos y gravámenes son, cuando se establecen adecuadamente, una herramienta presupuestaria fundamental y legítima para los Gobiernos de todo el mundo, crece la preocupación por la proliferación de tasas tanto en el transporte aéreo como en el turismo.

Si bien el sector debe naturalmente aportar su parte, esta tendencia puede en realidad producir un daño neto en la economía, en particular en aquellos destinos que dependen en alto grado del transporte aéreo. En muchos casos, las tasas y los gravámenes son una distorsión manifiesta del mercado y una barrera al comercio, ya que obstaculizan la competencia leal entre los destinos.

Esta cuestión necesita abordarse, al igual que la de la conectividad, posicionando colectivamente los beneficios del transporte aéreo y el turismo, con análisis y orientaciones intersectoriales para los Estados sobre las consecuencias de los impuestos y demás tasas y buscando, en la medida de lo posible, soluciones mundiales que garanticen un terreno de juego neutral, tal como está haciendo actualmente la OACI para afrontar el problema de las emisiones de las aeronaves.

La tercera cuestión es la de la protección del consumidor. A escala mundial, no hay suficientes disposiciones vinculantes que regulen los derechos y obligaciones de los turistas/consumidores y de los organizadores de viajes. La OMT ha iniciado un proceso, con la participación de la OACI, para redactar un convenio internacional que aborde los elementos más importantes que han sido identificados dentro de su alcance, con inclusión de disposiciones no vinculantes.

La OMT naturalmente no tiene intención de sustituir o duplicar cualquier mercado regulatorio relacionado que haya sido adoptado ya por la Unión Europea u otras organizaciones internacionales, como la OACI. Este proyecto debería contribuir a una mejor protección tanto de los turistas como de los proveedores de servicios turísticos de todo el mundo, haciendo internacionales o multilaterales algunas de las normas que existen ya y que funcionan eficazmente.

#### Una visión integrada y colectiva de los viajes y el turismo

Dado que las cifras del turismo no cesan de aumentar, con su consiguiente repercusión en el empleo, el comercio y el desarrollo, el turismo está obteniendo un reconocimiento cada vez mayor a nivel nacional e internacional. Este reconocimiento se observa crecientemente en la escena internacional, donde el turismo gana protagonismo en la agenda internacional del desarrollo.

Los líderes mundiales, reunidos en dos grandes cumbres el año pasado, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20) y la Cumbre del G20, convinieron en que el turismo puede tener un papel importante en muchos de los más apremiantes retos mundiales.

En la Conferencia de Río+20, los líderes mundiales convinieron en que el turismo «puede hacer una contribución importante a las tres dimensiones del desarrollo sostenible, tiene vínculos estrechos con otros sectores y puede crear empleo decente y generar oportunidades comerciales». En el mismo mes, las principales potencias económicas mundiales se reunieron en México en la Cumbre del G20 para trazar el camino de la recuperación mundial. En su declaración final, estos líderes reconocieron, por primera vez en los trece años de historia del G20, «el papel de los viajes y el turismo como instrumento para la generación de empleos, el crecimiento y el desarrollo económicos».

El sector turístico constituye el usuario final principal, y claramente dominante, del transporte aéreo. Y el turismo depende cada vez más del transporte aéreo. Si queremos cumplir las expectativas, turismo y transporte aéreo deben aproximarse más y trabajar para alcanzar una posición política integrada sobre cuestiones de interés común.

Estimados amigos:

A pesar de los recientes avances, el turismo, como el transporte aéreo, a menudo no obtiene todo el reconocimiento que merece por los beneficios sociales y económicos que aporta y está sujeto, por lo tanto, a políticas que limitan su capacidad de crecimiento sostenible.

Hablar con una sola voz en lo que se refiere a los beneficios de la conectividad y la liberalización, a impuestos injustificados y perjudiciales, a los derechos y obligaciones de los turistas/consumidores y los organizadores de viajes, y a muchos otros temas como la agilización de la tramitación de los visados o la mitigación del cambio climático, hará que nuestra causa tenga mayor fuerza.

---

Velar por la coordinación entre las líneas aéreas, los destinos turísticos y las autoridades aeroportuarias con el apoyo, a nivel nacional, de una adecuada dirección de los Gobiernos, y a escala mundial, con el trabajo conjunto de la OMT y la OACI, nos ayudará a posicionar los viajes y el turismo como sector estratégico, haciendo del transporte aéreo su piedra angular.

La OMT está absolutamente comprometida con la nueva dimensión de fomentar una cooperación más estrecha y la acción colectiva entre el turismo y el transporte aéreo a nivel internacional.

Esta Conferencia puede ser clave para que este momento decisivo se convierta en una realidad y confío en que compartan conmigo este sentimiento.

Les deseo lo mejor en sus deliberaciones durante los próximos cinco días y estaré a su disposición para trabajar con ustedes a fin de garantizar que desempeñemos nuestro papel en lo que queremos que sea un futuro mejor para todos.

Gracias.

— — — — —

**Discurso de la presidenta del Comité de Transporte aéreo (ATC)**

**Sra. K. Macaulay,  
en la sesión de apertura de la Sexta Conferencia de mundial de transporte aéreo**

**(Montreal, 18 de marzo de 2013)**

En mi calidad de presidenta del Comité de Transporte aéreo, tengo el honor y el placer de unirme al Presidente del Consejo para darles la bienvenida a Montreal y a la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo.

Me hago eco de los sentimientos del Sr. Kobeh al sugerir que esta Conferencia de transporte aéreo de la OACI nos brinda una oportunidad singular de transformar el marco normativo mundial. La planificación de la sostenibilidad del transporte aéreo es una tarea vasta y compleja que requerirá de la sabiduría, conocimientos y buena voluntad de todos los presentes.

La presencia de ustedes aquí, en representación de 131 Estados y 39 organizaciones internacionales, hace patente su compromiso de plasmar el marco normativo que hará posible ofrecer un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico en los años venideros. Esta modernización tan necesaria también responderá a las crecientes demandas de los usuarios en un mercado mundial en rápida evolución.

Como parte de su compromiso en el proceso, la OACI se ha preparado exhaustivamente para esta reunión de alto nivel. Durante casi un año, la OACI entabló un diálogo mundial con la comunidad de aviación civil a fin de comprender plenamente las cuestiones e inquietudes clave de los Estados, la industria y los usuarios.

En abril de 2012, la Organización convocó un Simposio internacional de transporte aéreo en el que se exploraron las barreras a la sostenibilidad del transporte aéreo. De ese foro interactivo surgieron estrategias preliminares que se sometieron a prueba y luego celebró seis seminarios regionales y dos reuniones. Las sesiones estaban dirigidas a los Estados y la industria y se celebraron a partir del pasado julio en Rabat, Buenos Aires, Martinica, Senegal, París, Ottawa, Washington y, por último en Hong Kong en enero del presente año.

Los comentarios recibidos de esas sesiones exploratorias fueron sumamente relevantes y esclarecedores. Los diversos puntos de vista y opiniones expresados fueron decisivos para perfeccionar los documentos y presentaciones que constituirán la base de las deliberaciones esta semana sobre propuestas de políticas concretas, concebidas para garantizar la sostenibilidad a largo plazo y el desarrollo económico del sistema de transporte aéreo mundial.

El elemento final de nuestra labor preparatoria fue el Simposio previo a la Conferencia que se celebró ayer y al cual muchos de ustedes asistieron. Personalmente, considero que fue sumamente estimulante poder profundizar en las principales perspectivas en materia de política de sostenibilidad de todas las partes interesadas en la cadena del transporte aéreo. Queríamos que los asistentes participaran de forma franca, estimulante y constructiva y lo conseguimos.

Deseo aprovechar esta oportunidad para agradecer a nuestros ponentes y moderadores por su buena disposición para sacarnos de nuestra zona de confort y considerar otros medios de reconsiderar una realidad que se está volviendo obsoleta. A esto se refería el Presidente hace un momento cuando nos pedía que adaptemos nuestro pensamiento y acciones a las realidades del siglo XXI.

Hay una imagen poderosa que me viene a la mente cuando pienso en la modificación de nuestro punto de vista. Cuando la OACI se creó en 1944, ¿qué veíamos en el mapa del mundo? Fronteras geográficas y políticas. Así fue durante siglos y eso moldeó nuestro pensamiento acerca del concepto del mundo. Cuando vimos la primera foto de nuestro planeta, tomada desde el espacio ultraterrestre, las fronteras políticas habían desaparecido. Vimos el planeta azul de una manera totalmente nueva. Quizá los astronautas comprendieron mejor lo que el filósofo e inventor estadounidense Buckminster Fuller quiso decir cuando se refirió a nuestro planeta como la Nave espacial Tierra, donde no había pasajeros, sólo tripulantes. Todos tenemos que poner de nuestra parte para que funcione bien.

Me llena de esperanza el hecho de que el transporte aéreo ha demostrado sistemáticamente su resistencia a través de los años, enfrentando muchas veces retos graves y aparentemente insuperables. Muchos de nosotros podemos recordar los efectos devastadores del primer shock del petróleo a mediados de la década del 70, la profunda recesión a principios de la década del 90, la crisis asiática en 1997, los ataques terroristas en los E.U.A el 11 de septiembre de 2001, el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SARS) en 2003, y las crisis financieras mundiales de 2008 a 2009, para nombrar unos pocos.

A través de todas estas dificultades el transporte aéreo mundial no sólo logró sobrevivir sino que creció. De hecho, desde 1977 su volumen se ha duplicado cada 15 años. Este crecimiento destaca cuán fundamental es un sector de transporte aéreo robusto, no solo para la prosperidad económica sino también para la recuperación económica y el desarrollo.

Para concluir, deseo recalcar la importancia que reviste los resultados de esta Conferencia para el Comité de Transporte aéreo que tengo el privilegio de presidir. En los próximos meses, nuestro programa de trabajo se centrará en la función de la OACI para promover la sostenibilidad y el desarrollo económico del transporte aéreo, conforme con la misión y el nuevo Objetivo estratégico en este campo que la OACI ha adoptado recientemente. Para ello, tenemos que tener acceso al pensamiento y los conocimientos más modernos y gran parte de ello será fruto de las deliberaciones y recomendaciones de esta Conferencia.

Señoras y señores, estamos comprometidos en una empresa común, la de proporcionar a los Estados una orientación política oportuna y exhaustiva, y alentar a los Estados a utilizar esta orientación de acuerdo con sus necesidades y circunstancias, sobre una base nacional, bilateral y multilateral.

Desde ya, les agradezco su contribución a este esfuerzo y les deseo una Conferencia muy productiva y estimulante.

-----

**Palabras de clausura del presidente de la ATCONF/6****(Montreal, 18 de marzo de 2013)**

Distinguidos Delegados,  
Damas y caballeros,

En primer lugar deseo aprovechar esta oportunidad para manifestar mi agradecimiento, no sólo por haberme elegido como Presidente de la Conferencia, sino también por su activa y valiosa contribución en las deliberaciones que condujeron al gran éxito de esta reunión.

Más de 1000 participantes de 131 Estados y 39 organizaciones observadoras asistieron a esta Conferencia. Esta participación sin precedentes destaca la pertinencia de este evento y su función primordial en la configuración del futuro del transporte aéreo internacional.

Deseo también felicitar al Secretario General de la OACI, el Sr. Raymond Benjamin, y al Secretario General de la Organización Mundial del Turismo (OMT), Sr. Taleb Rifai, por la iniciativa de emitir, por la primera vez en la historia de las dos Organizaciones, una Declaración conjunta sobre la aviación y el turismo, demostrando su voluntad de maximizar las sinergias entre sus respectivos sectores.

¿Qué hemos oído en estos 5 días?

Hemos oído su llamamiento para que la OACI ejerza una función de liderazgo más firme en respecto a los aspectos económicos y de reglamentación del transporte aéreo en general.

Hemos oído su llamamiento para tratar las cuestiones de transporte aéreo de manera global, integral y coherente.

También hemos oído el llamamiento para aumentar y mejorar la cooperación entre las partes interesadas. Hemos oído su exhortación al diálogo entre las partes interesadas en la cadena de valor del transporte aéreo.

Pero lo que es más importante aún, hemos oído su llamamiento con respecto a un cambio de paradigma.

Y ciertamente, este cambio se está produciendo en este mismo momento.

De hecho, aunque tomó tiempo llegar a un consenso sobre determinadas cuestiones, hemos convenido en la más importante: sólo podremos tener éxito si trabajamos juntos.

Y la Conferencia produjo resultados significativos en varias áreas.

Nos esperan muchos cambios:

- al concebir nuevos acuerdos internacionales sobre el transporte de carga aérea y acerca de la propiedad y control de las líneas aéreas,
- en la preparación de principios básicos sobre la protección del consumidor, y
- en la búsqueda del logro de la compatibilidad en cuestiones de competencia

Juntos hemos instalado los cimientos del cambio que asegurará el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Esto constituye un cambio de paradigma que nos permite alejarnos de un mundo de la aviación fragmentado y avanzar hacia un mundo con mucha más continuidad, eficiencia e integración. Un ejemplo de esta integración es la participación de la Organización Mundial del Turismo en nuestras iniciativas, asegurando las bases de una cooperación más sólida y acciones colectivas entre el turismo y el transporte aéreo a escala internacional.

Deseo agradecer a los socios de los Estados y la industria que han convenido dedicar tiempo y recursos para contribuir a la formulación de esta estrategia global.

Con esto, damas y caballeros, antes de finalizar, también deseo alabar los esfuerzos considerables de la Secretaría de la OACI en la organización de esta Conferencia y la asistencia brindada a los participantes, y felicitar principalmente a los intérpretes, traductores y a todo el personal que trabajó tras bambalinas.

Como se destacó el domingo pasado durante el Simposio previo a la Conferencia: somos y seguiremos siendo una comunidad con intereses mutuos.

Les deseo a todos un viaje seguro de regreso a sus hogares y declaro oficialmente clausurada esta Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo.

— — — — —

**Lista de participantes**

DJ	Delegado jefe
SUP	Delegado jefe suplente
ADJ	Delegado jefe asesor
D	Delegado
OBSJ	Observador jefe
OBS	Observador
ASE	Asesor

*ESTADOS MIEMBROS/NOMBRES/FUNCIÓN EN LA DELEGACIÓN*

<b>AFGANISTÁN</b>		Kechacha, N.	D
Natiq, Y.	D	Laouar, A.	D
		Rimouche, N.	D
<b>ALBANIA</b>			
Hyseni, H.	DJ	<b>ANGOLA</b>	
Bloomfield, H.	D	Rosas, C.	DJ
		Junior Jacinto, M.	D
		Rosa, M.	D
<b>ALEMANIA</b>			
Reichle, G.	DJ	<b>ARGENTINA</b>	
Goehr, A.	ADJ	Rodríguez Grellet, A.	DJ
Bartkowski, M.	D	Tamburelli, P.	DJ
Grutter, R.	D	De Arzuaga Pinto, H.	D
Hoppe, L.	D	González, D.R.	D
Lindner, H.	D	González, R.O.	D
Mendel, J-W.	D	Luongo, N.E.	D
Mildenberger, T.	D	Tagino, G.I.	D
Monning, R.	D		
Schwierczinski U.	D	<b>ARMENIA</b>	
Wisberg, W.	D	Yegonian, A.	D
<b>ARABIA SAUDITA</b>		<b>AUSTRALIA</b>	
Jamjoom, M.A.	DJ	Borthwick, S.	DJ
Alaufi, A.H.	D	Lucas, S.	SUP
Albalawi, B.	D	Macaulay, K.	SUP
Almoghraby, A.	D	Tiede, A.H.R.	D
Bazhair, M.	D	Wheelens, A.J.	OBS
Fallatah Yarub, B.O.	D	Bollard, J.R.	ASE
Kabli Talal M.B.	D	Mallett, I.	D
Nadrah Essam, J.N.	D		
<b>ARGELIA</b>		<b>AUSTRIA</b>	
Ben Amara, I.	DJ	Gehrer, S.	DJ
Benchemam, M.	D	Binder, F.	SUP
Boultif M.S.	D	Schleifer-Heingärtner, C.	D

<b>AZERBAIYÁN</b>			Catanant, R.	D
Guliyev, F.	DJ		Cavalcante, A.P.	D
Baghirzada, E.	D		Crema, D.	D
Habibzade, E.	D		Da Cruz, L.	D
			Dalcolmo, B.	D
<b>BAHREIN</b>			De Andrade, J.	D
Alshamalan, I.M.	DJ		De Macedo Rebouças, A.A.	D
Riadh, K.H.	ADJ		Figueiredo, R.	D
			Jardim, P.	D
<b>BANGLADESH</b>			Medeiros, N.	D
Chakraborty, P. K.	D		Silva, R.	D
Chowdhury, K.A.	D		Taunay Filho, J.	D
Haque, D.M.	D		Vieira, J.L.	D
Hussain, M.	D			
Islam, N.	D		<b>BRUNEI DARUSSALAM</b>	
Shameem, M.	D		Lim Kee, A.	DJ
			Ahmad, H.	D
<b>BÉLGICA</b>			Dato Aminudin, Z.	D
Durinckx, F.	DJ		Matzan, S.	D
Fitzpatrick, D.	D		Suziyati, H.	
Ledur, D.	D			
Robert, G.	D		<b>BULGARIA</b>	
			Dimitrov, V.	DJ
<b>BENIN</b>			Nikolova-Boteva, T.	D
de Souza, A.J.M.	D		Rachev, A.	D
Houndeton, N.	D			
Iyani B.B.	D		<b>BURKINA FASO</b>	
			Ouedraogo, J.B.	DJ
<b>BOLIVIA</b>			Sawadogo, A.	SUP
Coimbra Busch, L.	DJ		Dieguimde, M.	D
Jacob Escalante, M.	D		Zeba/Traore, L.	D
Urrutia Plaza, J.	D			
Vega Guzman, M.	D		<b>CABO VERDE</b>	
			Brazao Leao Monteiro, C.A.	DJ
<b>BOSNIA Y HERZEGOVINA</b>			Medina Americo, F.	D
Ratkovica, D.	DJ		Monteiro, C.	D
Micic, M.	D		Pinheiro Pires De, O.A.	D
<b>BOTSWANA</b>			<b>CAMBOYA</b>	
Thebe Tsaone, R.	DJ		Mao, H.	DJ
Morekisi, G.	SUP		Kunakor, S.	ADJ
Kebede Eyob, E.	D			
			<b>CAMERÚN</b>	
<b>BRASIL</b>			Nkili, R.	DJ
Pacheco Dos Guaranys, M.	DJ		Azoh-Mbi, S	D
Bertolino, A.	D		Bekolo Ahandza, E.M.	D
Bezerra, R.	D		Bobuin Bisiya, W.A.	D
Botelho De Queiroz, J.R.	D		Boertien, M.	D

Edou Mvelle, A.R.	D	<b>CHINA</b>	
Elessa, G.	D	Xia, X.	DJ
Kamhoua, T.	D	Bai, W.	D
Labarang, A.	D	Chan Weng, H.S.	D
Ndum Fidelis, N.	D	Chen, M.	D
Ongolo Zogo, V.	D	Ding, C.	D
Onguetou, M.P.	D	Freitas Gomes, M.C.	D
Owona Assoumou, T.	D	Lam Wai, S.P.	D
Tankam, P.	D	Lei Ka, W.N.	D
Zoa Etundi, E.	D	Li Kwok-Chu, R.	D
		Liang, N.	D
<b>CANADÁ</b>		Ma, T.	D
Rioux, M.	DJ	Nan, L.	D
Jones, W.-A.	SUP	Ng Shung, C.C.	D
Allen, M.	D	Shi, B.	D
Bellem, N.	D	Shum, Y.-L.	D
Chaulk, D.	D	Sun, Y.	D
Constantin, R.	D	Tai, F.	D
Cuenco, P.	D	Tsang, Y.P.	D
Damours, R.	D	Wu Chia, C.D.	D
Delisle, M.	D	Xiao, J.	D
Eamon, G.	D	Xu, Q.	D
Jager, E.	D	Yang, W.	D
Kaduck, R.	D	Zhang, Q.	D
Lalumiere, O.	D		
Lee, V.	D	<b>COLOMBIA</b>	
Loken, M.	D	Sanclemente Alzate, A.	DJ
Mackeigan, M.	D	Palomino Pineda, J.	SUP
Neubauer, F.	D	Bejarano, C.	D
Reble, D.	D	Garcia, L.	D
Redah, G.	D	Muñoz Gómez, A.	D
Stacey, C.	D	Mantilla Moncaleano, M.S.	D
Thachet, J.	D	Rios Ospina, H.H.	D
<b>CHAD</b>		<b>CONGO</b>	
Douga, Mahamat,S.	DJ	Dzota, S.F.	DJ
Abakar, M.	D	Gassackys Ferréol, C.P.	ADJ
Traouingue, S.	D	Badila, M.	D
		Makaya Batchi, B.	D
<b>CHILE</b>		Okondza Azouangoli, H.	D
Alarcón, J.F.	DJ		
Binder, J.R.	SUP	<b>COSTA RICA</b>	
Espinoza, C.	D	Vargas, J.	D
Lisboa, Á.	D		
Novoa, G.	D	<b>CÔTE D'IVOIRE</b>	
Ortiz Acheritogaray, F.P.	D	Coulibaly, S.	D
Sepúlveda, L.J.	D	Silue, S.	J
Silva Duncan, S.	D		

<b>CUBA</b>		Hooper, P.	D
Cordero Puig, A.	DJ	Kaabi, A.	D
Acosta Ortiz, J.	D	Kankazar, S.A.	D
Castillo De La Paz, J.F.	D	Kiadi, S.	D
Nevot González, O.	D	Nawinne R.	D
Nieves, R.	D	Piera Valdés, A.J.	D
Ruiz Rodriguez, Y.	D	Salazar, J.C.	D
Vásquez González, M.	D		
Vinas Valdés, N.	D	<b>ESLOVAQUIA</b>	
		Valickova, R.	DJ
<b>DINAMARCA</b>		<b>ESLOVENIA</b>	
Ludvigsen, K.	DJ	Krapez, A.	DJ
Larsen, K.L.	ADJ	Ferjan, K.	SUP
Remmer, N.	ADJ		
Geirhovd, R.	D	<b>ESPAÑA</b>	
Saxe, T.	D	Arias, A.L.	DJ
		Aguado, V.M.	SUP
<b>ECUADOR</b>		De Castro A. B.	D
Terán, A.	DJ	Herrero, J.	D
Arellano, I.	ADJ	Maestre Moreno, I.	D
Carrera, L.	D		
Lara, M.T.	D	<b>ESTADOS UNIDOS</b>	
Patras, A.	D	Kurland, S.	DJ
Soto, F.	D	Urs, K.	SUP
Yerovi, R.	D	Albright, W.	D
		Bailey, R.	D
<b>EGIPTO</b>		Bethke, C.	D
Elzain, S.	D	Finston, M.	D
Ibrahim, A.	D	Glatz, K.	D
Mahmoud Abdallah, I.H.	D	Homan, T.M.	D
Metwally, M.	D	Kiser, J.H.	D
Sherif, M.	D	Nezer, G.	D
		Peterson, D.	D
<b>EMIRATOS ÁRABES UNIDOS</b>		Podberesky, S.	D
Al Suwaidi, S.M.	DJ	Smith, E.	D
Bin Ghaleb, O.	SUP	Wharff, J.	D
Al Hamili, A.	D	Woerth, D.	D
Al Hosani, H.	D		
Al Hosany, A.	D	<b>ETIOPÍA</b>	
Al Ketbi, M.	D	Wosenyeleh, H.	DJ
Al Khamis, A.	D	Teferra, M.	SUP
Al Qubaisi, A.M.	D	Endeshaw, Y.	D
Al-Akram, M.	D	Mekonnen, T.	D
Ali Sultan Al Kaabi, R.	D	Yissehak, Z.	D
Baker, M.A.	D		
Basse, C.	D	<b>FEDERACIÓN DE RUSIA</b>	
Bin Hareb Al Muhairi, L.	D	Novgorodov, A.A.	ADJ
Broz, D.	D	Batalov, A.	D
Bu-Thani, M.	D		

Burkot, A.	D	Mabignath, S.	D
Khvostunkov, A.	D	Mamfoumbi, N. A.	D
Korovkin, V.	D	Matsoungou, J.-P.	D
Korsakov, A.A.	D	Oyinamono, D.	D
Kruglov, A.	D	Pambault, E.B.	D
Malikova, N.	D		
Malyshev, Y.	D	<b>GAMBIA</b>	
Papoyan, A.	D	Cham, B.	D
Pastukhov, V.	D	Manga, E.S.	D
Saakyan, L.	D	Nying, C.	D
Savina, G.	D		
Sharomova, V.	D	<b>GEORGIA</b>	
Subbotin, D.V.	D	Latsabidze, A.	DJ
		Markozia, K.	D
<b>FIJI</b>			
Sharma, S. N.	DJ	<b>GHANA</b>	
Lagicere, A.G.	D	Kwame, M.V.	DJ
Mani, R-A.E.	D	Allotey, S.C.M.	D
		Amaleboba, P.	D
<b>FILIPINAS</b>		Amedior, J.Q.	D
Ferrer Neil, F.R.	DJ	Blankson, G.K.	D
Lotilla, J.P.	DJ	Cofie, F.	D
Arcilla, C.	D	Hanson, A.C.	D
Badiola, B.	D	Hoffman, C.	D
		Hugh-Tamakloe, E.B.	D
<b>FINLANDIA</b>		Obeng-Koranteng, K.	D
Tupamaki, M.	DJ	Sey, F.	D
Skjäl, J.	D	Smith, C.P.	D
Vuokila, S.	D	Tackie-Komme, J.	D
		Valis-Akyianu, S.	D
<b>FRANCIA</b>			
Schwach, P.	DJ	<b>GRECIA</b>	
Bissauge, P-Y.	SUP	Damianakis, E.	DJ
Assice, J.	D	Andritsou, I.	D
Buttin ,T.	D	Vlachou, A.	D
Gerard, C.	D	Zarkadas, S.	D
Lansman, P.	D		
Orus, S.	D	<b>GUATEMALA</b>	
Pape, P.	D	Montufar, L.O.	DJ
Risse, E.	D	Garzaro Mendez, R.	ADJ
Théoleyre, F.	D	Menez Solis, J.A.	D
Wachenheim, M.	D	Rosales Salaverría, H.A.	D
Zizi, F.	D		
Timsit, L.	ASE		
<b>GABÓN</b>		<b>GUINEA</b>	
Biye, E.J.D.	DJ	Keita Elhadj, D.	DJ
Bemengue, S.	D	Cisse, O.	D
Epeme. R.	D	Keita, K.	D

Sow, B.	D	Hardianti, M.D.	D
Thiam Sekou, O.	D	Iskandar, Y.	D
		Khusnu, M.	D
<b>GUINEA ECUATORIAL</b>		Kristanto, K.	D
Miko Angue, M.T.	DJ	Masri, S.	D
Abeso Fuma, F.	D	Mayrianti, C.	D
		Murjatmodjo, D.	D
<b>GUINEA-BISSAU</b>		Nadir, S.U.	D
Nabiam, N.	DJ	Pamuraharjo, H.	D
Corobum, D.A.	D	Parto, S.K.	D
		Pertiwi, S.	D
<b>GUYANA</b>		Ramon, A.	D
Sulaman, S.	DJ	Ratmono, S.	D
		Samad, A.	D
<b>HAITÍ</b>		Sari, F.E.	D
Flambert, J.M.	DJ	Soebagio, A.	D
Descollines, J.D.	SUP	Suebu, F.	D
Franck, A.	D	Sumiarsa, E.A.	D
		Wardhaya, T.	D
<b>HUNGRÍA</b>		Weber, L.J.	D
Szakmáry, I.	DJ	Wibawa, H.	D
Bárdos Pál, P.	D	Wiharsoyo, Y.	D
Sipos, A.	D		
		<b>IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)</b>	
<b>ISLANDIA</b>		Shahbazilar, H.	DJ
Maack, P.K.	DJ		
Sigurdartottir, H.S.	SUP	<b>IRLANDA</b>	
Alvarsson, K.	D	Fearon, J.	DJ
Olafsdottir, I.	D	Curran, N.	D
		Fitzpatrick, D.	D
<b>INDIA</b>			
Mishra, A.	DJ	<b>ISRAEL</b>	
Bhave, Y.	D	Romm, G.	DJ
Dutta, S.	D	Don-Yehiya, I.	D
Harbola, A.K.	D	Lion, J.	D
Manokaran, R.	D	Melchior, A.	D
Seshadri, S.	D	Subissati, P.	D
Sukul, P.N.	D		
Zaidi, N.	D	<b>ITALIA</b>	
		Quaranta, A.	DJ
<b>INDONESIA</b>		Bardaro, A.	D
Susantano, B.	DJ	De Laurentis, M.	D
Amir, E.	D	Giannini, G.	D
Bakti, H.	D	Gueli, C.	D
Chandra, D.A.	D	Lacriola, G.	D
Demosta, N.B.	D	Laschena, G.	D
Firmantoro, D.	D	Padula, E.	D
		Sezzi, I.	D

<b>JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA</b>		Abdykadyrovich Nazarov, M.	D
Sayeh, M.	DJ		
Shaebelain, N.	DJ	<b>KUWAIT</b>	
Mohamed Naser, I.A.	D	Alzamel, N.	DJ
Mohamed, M.	D	Al-Buloushi, N.	D
		Alkoot, S.	D
		Alrajhi, A.	D
<b>JAMAICA</b>			
Derby, O.	DJ		
Gordon, M.	D	<b>LA EX REP. YUGOSLAVA DE MACEDONIA</b>	
Haven, W. B.	D	Mojsoski, D.	DJ
Hepburn, M.	D	Andonova, E.	D
Simpson, V.	D		
		<b>LÍBANO</b>	
<b>JAPÓN</b>		El Haiby, D.	DJ
Iizuka, A.	DJ	Chaouk, H.	OBS
Furuhata, M.	D		
Koda, T.	D	<b>LESOTHO</b>	
Komicha, M.	D	Sesinyi, M.	DJ
Nakamura, E.	D	Dlangamandla, T.	D
Ohara, E.	D	Mahlatsi Mamoholi, M.	D
Sakai, T.	D	Mofubelu, P.	D
Umezawa, D.	D	Morojele, P.	D
Yoshioka, W.	D		
		<b>LITUANIA</b>	
<b>JORDANIA</b>		Veitas, V.	DJ
Abu Hmaidan, K.A.	DJ	Danilevicius, V.	D
Tarawneh, B.	D	Zegunyté, V.	D
Akleh, A.	D		
		<b>MADAGASCAR</b>	
<b>KAZAJSTÁN</b>		Razafy, R.J.	DJ
Bekturov, S.	DJ	Mansour S. M.	
Bekturov, A.	D	Voahangy, R.	M
Kuttykadam, A.	D		
		<b>MALASIA</b>	
<b>KENYA</b>		Azharuddin, D.	DJ
Nabukwesi, S.	DJ	Ahmad, Z.	D
Kioko, H.	SUP	Heng, L.Y.	D
Achapa, D.	D	Mazlan, M.R.	D
Adan, M.	D	Tay, S.-H.	D
Arika, V.	D		
Aroni, E.N.	D	<b>MALDIVAS</b>	
Awori, M.	D	Faizal, I.	DJ
Bodo, N.	D	Rasheed, A.	D
Karume, L.	D		
Mwakio, B.	D	<b>MALÍ</b>	
Wakiaga, P.	D	Maiga, I.S.	DJ
		Khadidjathe, C.T.	D
<b>KIRGUISTÁN</b>		Coulibaly, T.A.	D
Imanaliyevich Sultanov, K.	DJ		

<b>MARRUECOS</b>		Aráuz Betanco, E.	ADJ
Lakhel, N.	DJ	Bonilla Vilchez, C.	D
Boulmane, A.	D	Lemus Carrión, E.	D
Khamlichi, B.	D	Real Sequeira, C.	D
Lahboubi, A.	D		
Mansour, M.	D	<b>NÍGER</b>	
Mezhar, M.	D	Amadou Seydou, Y.	DJ
Mohamed, M.	D	Aoua, B.	D
Moumni Hicham, A.	D	Halidou, M.	D
		Ibrahima, S.	D
<b>MAURICIO</b>		Madougou Ba, O.	D
Appadu, T.	DJ	Sidibé, F.	D
		Yacouba, I.	D
<b>MÉXICO</b>		<b>NIGERIA</b>	
Retana Rozano, S.	DJ	Maduekwe, O. U.	DJ
Chavez López, U.	D	Adegorite, O.A.	D
Méndez Mayora, D.	D	Ajagbe, Y.	D
Rosas Torres, M.F.	D	Alawani, P.O.	D
Valle Álvarez, D.M.	D	Aliu, O.B.	D
		Ene-Ita, A.	D
<b>MONGOLIA</b>		Musa, H.	D
Sengee, B.	DJ	Naibi, M.	D
Dorj, E.	D	Odugbesan, B.	D
Ganbaatar, N.	D	Okoronkwo, P.I.	D
Orgodol, E.	D	Osiagwu, J.	D
		Ozonwanji, M.O.	D
<b>MOZAMBIQUE</b>		Wariya, J.	D
Pinto, A.	DJ		
		<b>NORUEGA</b>	
<b>NAMIBIA</b>		Nodeland Stein, E.	DJ
Simana, A.	DJ	Aalstad. H.	D
Limbo, C.	D	Ek, O.	D
		Geirhovd, R.	D
<b>NEPAL</b>		Hanssen, A.-K.	D
Ghimire, S.	DJ	Koefoed, K.	D
Acharya, S.	SUP	Kolstad, P.	D
Chitrakar, R.	D	Ovre Tomm, A.	D
Pokharel Rajan	D	Skaar Knut, M.	D
Rawal, M.S.	D	Slettvoold, A.S.	D
Chhetryy, R.K.	ASE		
		<b>PAÍSES BAJOS</b>	
<b>NUEVA ZELANDIA</b>		De Groene, P.	DJ
Matthews, M.	DJ	De Jong, H.	D
Mcdonnell, N.	D	De Jonge, W.	D
Van De Geer, S.	D	Mauritz, J.	D
Ward, K.	D	Mendes De Leon, P.	D
		Pel, N.	D
<b>NICARAGUA</b>			
Salazar Sánchez, C.	DJ		

<b>PAKISTÁN</b>			<b>REPÚBLICA CHECA</b>	
Khan, M.Z.	DJ	Cecak, P.		D
Chachar, M.U.	D	Skrna, M.		D
Ghayas, K.	D	Zebračkovský, K.		J
<b>PANAMÁ</b>			<b>REPÚBLICA DE COREA</b>	
Vergara, I.	DJ	Park, M.-S.		DJ
<b>PARAGUAY</b>			Ahn, S.	D
Viveros de Bazan, M.L.	DJ	Bae, J.		D
Caballero Canisa, H.R.	D	Choi, D.		D
Colman, H.	D	Hwang Sung, Y.		D
Torres de Rodríguez, A.	D	Jeong, J.		D
Galeano Marten, J.	D	Jung Ji, Y.		D
Recalde, R.	D	Kang Dae, K.		D
Rojas, A.	D	Kang, M.		D
<b>PERÚ</b>			Kim, J.-I.	D
Gamarra Trujillo, R.	DJ	Lee, G.-Y.		D
Arámbulo Juárez, R.	D	Lee, N.		D
Lazo Escalante, J.E.	D	Lee Yeong, H.		D
Mantilla De Las Casas, P.	D	Min, J.		D
Sotomayor Yalán, D.E.	D	Oh, K.		D
Vojvodic Vargas, W.M.	D	Oh, K.-I.		D
<b>POLONIA</b>			Park, H.-G.	D
Olowski, P.	DJ	Park, J.		D
Polkowska, M.	ADJ	Park Won, S.		D
Zagrajek, P.	D	<b>REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO</b>		
<b>PORTUGAL</b>			Muaka Mvuzolo, H.	DJ
Trinda de Santos, L.	DJ	Kanyanga Tshimanga, A.		D
Demée De Brito, F.	SUP	<b>REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POP. LAO</b>		
Soares, P.	SUP	Singkhram, V.		DJ
Faleiro, M.H.	D	Simphalyvong, S.		D
<b>QATAR</b>			<b>REPÚBLICA DOMINICANA</b>	
Alnoaimi, A.	DJ	Rodriguez Ariza, L.		DJ
Al-Haroon, S.	SUP	Abraham, J.L.		D
Al-Hajri, M.F.	D	Mildred Garcia, F.		D
Heereman, R.	ASE	Fernandez Zucco, A.		D
<b>REINO UNIDO</b>			Franco, B.	D
Moor, J.	DJ	González, A.L.		D
Bosly, M.	D	Jacobo, R.		D
Dunstan, T.	D	Leroux, C.		D
Fleming, P.D.	D	Lister Marin, P.		D
Knight, S.	D	Taveras, J.P.		D
Ritchie, J.	D	Torres Robiu, J.		D
Rodmell, M.	D	Valdez Marte, J.		D
		Veras Rosario, C.A.		D
		Villanueva Santiago, H.A.		D



**TRINIDAD Y TABAGO**

Lutchmedial, R. DJ  
Henry, R. D

**TÚNEZ**

Mechri, F. DJ

**TURQUÍA**

Aka, S.H. DJ  
Albayrak, B. SUP  
Atasci, A. SUP  
Bastug, N. SUP  
Celik, S. SUP  
Arslan, D. D  
Birdal, O. D  
Cinkilic, R. D  
Erciyes, Ç. D  
Güç, E. D  
Kesici, B. D  
Kotil, T. D  
Yalcin, H. D  
Yillikci, K. D

**UCRANIA**

Grechko, O. DJ  
Babeichuk, D. D  
Korshuk, S. D  
Melnyk, O. D  
Rabotiagova, O. D  
Zelenkov, V. D  
Zgurskyi, V. D

**UGANDA**

Namono Daisy DJ  
Twijuke, J.W.K. SUP  
Kagoro J.T. D  
Kanyunyuzi J. D  
Muneeza, S. D  
Ruhesi, R. D

**URUGUAY**

Maurenre, F. DJ  
Giorello, L. D  
Iglesias Viloz, J.J. D  
Perdomo Protti, R.E. D  
Rodriguez Brianza, C. D

**VENEZUELA**

Blanco Carrero, D.A. DJ  
Acosta Rodríguez, J.M. D  
Boufarelreldin, T. ASE  
Mesa Montoya, S. ASE

**VIET NAM**

Vo Huy, C. DJ  
Ho Quoc, C. D  
Ngo Thanh, P. D  
Pham Xuan, T. D  
Pham Le, V. D

**YEMEN**

AbdulKader, M. DJ  
Al-Sayaghi, O.A. D  
Al-Soufi, M. D

**ZIMBABWE**

Muzenda, S. ADJ  
Mujuru Bango, J. D

<b>DELEGACIONES OBSERVADORAS</b>			
<b>AACO</b>			
El Diab, M.	OBS		
<b>AAPA</b>			
Herdman, A.	OBS		
Lim, B.	OBS		
<b>CAAC</b>			
El Alj, M.	OBS		
Elomari, L.	OBS		
Enany, A.	OBS		
<b>ACI</b>			
Allard, S.	OBS		
Bashir, A.M.A.	OBS		
Bradbrook, C.	OBS		
Caron, K.	OBS		
Chau, P.	OBS		
Deillon, R.	OBS		
Echevarne, R.	OBS		
Edwards, D.	OBS		
Fevzi, S.	OBS		
Gamper, D.	OBS		
Garcia, A.A.	OBS		
Gittens, A.	OBS		
Kim, J.H.	OBS		
Lee, P.Y.	OBS		
Lucas, P.	OBS		
Nazareno, M.L.	OBS		
Piccolo, F.	OBS		
Principato, G.	OBS		
Rodriguez, J.	OBS		
Rossell, M.	OBS		
Yousef, W.	OBS		
Zulauf, N.	OBS		
<b>AFRAA</b>			
Chingosho, E.	OBS		
<b>ALADA</b>			
Donato, M.	OBS		
Folchi, M.O.	OBS		
<b>ALTA</b>			
De Gunten, A.	OBS		
Dolabela Portela, J.	OBS		
<b>ASECNA</b>			
Kossi-Mazouka, A.C.		OBS	
Obame-Edou, C-J.		OBS	
<b>BAGASOO</b>			
Akatue, E.A.		OBSJ	
<b>BANCO MUNDIAL</b>			
Schlumberger, C.		OBS	
<b>CAFAC</b>			
Sosina, I.		OBSJ	
Ba Cire, D.		OBS	
<b>CANSO</b>			
Achterhuis, A.		OBS	
Chiang, H.E.		OBS	
Cripwell, P.		OBS	
Dibate, B.		OBS	
Fang, C-W.		OBS	
Gonsalves, B.		OBS	
Hoeven, E.		OBS	
Huang, W.C.		OBS	
Martis, G.		OBS	
Poole, J.		OBS	
Schwenk, R.		OBS	
Tisdall, A.		OBS	
<b>CEAC</b>			
Reverdy, P.		OBS	
Sciacchitano, S.		OBS	
<b>CLAC</b>			
Ospina, M.		OBS	
<b>COCESNA</b>			
Trabanino Aguirre, J.C.		OBS	
<b>COMESA</b>			
Marawa, A.		OBS	
<b>COMUNIDAD DEL ÁFRICA ORIENTAL</b>			
Matindi, L.E.		OBS	
<b>ECCAS</b>			
Ilang'Ikwa Bonkanya, E.		OBS	
<b>ECOWAS</b>			
Baldeh, H.		OBS	
Ganemtore, P.A.		OBS	

<b>EUROCONTROL</b>		Raffin, P.	OBS
Brenner, F.	OBS	Walsh, J.	OBS
Heerbaart, A.	OBS		
Redeborn, B.	OBS	<b>IFATCA</b>	
		Stilwell, R.	OBSJ
		Cortes Obrero, G.	OBS
<b>FIATA</b>			
Donald, R.	OBS	<b>ITF</b>	
Gottlieb, B.	OBS	Balnis, R.	OBS
Gottlieb, W.	OBS	Einan, V.	OBS
		Mocho Rodriguez, G.	OBS
<b>GLOBAL EXPRESS ASSOCIATION (GEA)</b>			
Grau Tanner, C.	OBS	<b>JAA TO</b>	
		Auer, A.	OBS
<b>IAC</b>		<b>OIT</b>	
Iatsouk, V.	OBS	Seligson, D.	OBS
		<b>OMC</b>	
<b>IATA</b>		Carzaniga, A.	OBS
Cirilo, C.	OBS	<b>OMT</b>	
Comber, M.	OBS	Lyle, C.	OBS
Dong, Y.L.	OBS	Rifai, T.	OBS
Eagles, R.	OBS		
Faktaufon, G.	OBS	<b>TIACA</b>	
Fantoli, C.	OBS	Evans, O.	OBS
Franq, A.	OBS	Fernandez, D.	OBS
Gill, M.	OBS	Presti, S.	OBS
Guedes Dias, J.	OBS	Steen, M.	OBS
Jain, C.	OBS	Zubkov, V.	OBS
Koh, T.	OBS	<b>UEMAO</b>	
Kronenburg, C.	OBS	Manzi Mèhèza, N.	OBS
Lanthier, R.	OBS	Salambere, R.M.	OBS
Tyler, T.	OBS		
Vegh, M.	OBS	<b>UNIÓN AFRICANA</b>	
Windmuller, T.	OBS	Adiron, A.	OBS
<b>IBAC</b>		<b>UNIÓN EUROPEA</b>	
Edwards, K.	OBS	Ruete, M.	OBSJ
		Geil, K.	OBS
<b>ICCAIA</b>		Kaera, K.	OBS
Nakamura, D.	OBSJ	Ross, C.	OBS
Gagnon, M.	OBS	<b>WORLD ECONOMIC FORUM</b>	
Heijl, M.	OBS	Bernard, M.	OBS
		<b>WTTC</b>	
<b>IFALPA</b>		Scowsill, D.	OBS
Wykoff, D.	OBSJ		
Couchman, C.	OBS		
Dominguez, R.	OBS		
Jackson, M.	OBS		
Phillips, J.	OBS		

**OTRAS DELEGACIONES****ADB AIRFIELD SOLUTIONS**

Majoulian, N.

**ADM**

Bureau, L.  
Rostworowski, A.

**ADPI**

Thenevin, F.

**AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE**

Deillon, R.

**AÉROPORTS DE PARIS**

Sallier, D.

**AIR TRANSPORT NEWS**

Guertin, P.  
Iatrou, K.

**AIRCRAFT FLEET RECYCLING ASSOCIATION**

Bruenderman, C.

**ASSAEROPORTI**

Baronci, S.

**ATAG**

Dodd, H.

**ATLAS AIR WORLDWIDE HOLDINGS, INC.**

Pommer, R.

**ATRS**

Dresner, M.  
Oum, T. H.

**AVIATION AND TOURISM MANAGEMENT**

King, J.

**BOMBARDIER AEROSPACE**

Cherry, S.  
Gignac, M.  
Haddad, R.  
Knaapen, L.  
Sanchez, E.

**CONCORDIA**

Fernandes Oliveira, H.

**COVENTRY UNIVERSITY**

Athousaki, r.

**DRS TECHNOLOGIES**

Connolly, P.  
Van Den Heuvel, B.

**ECTAR**

Bergonzi, D.  
Camara, C.T.

**EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY**

Scheving Thorsteinss, A.

**ETIHAD AIRWAYS**

Poonoosamy, V.

**FEDEX EXPRESS**

Sparks, N.  
Taylor, S.

**HOLLAND & KNIGHT**

Mosner, A.M.

**ICG**

Ketchum, M.  
Mosalve, C.

**IDS TECH INC**

Miranda, A.  
Misra, S.

**INTELCAN**

Ata, G.  
Glanz, Z.  
Goyette, B.

**INTERVISTAS CONSULTING, INC.**

Tretheway, M.

**LEIGHFISHER**

Van Beek, S.

**LYNDEN AIR CARGO**

Bradford, E.A.

**MALAYSIA AIRPORTS HOLDINGS  
BERHAD**

Ahmad, A.M.T.S.B.

**MCGILL INSTITUTE OF AIR  
& SPACE LAW**

Batiste L-A.

Eberg, A.

Hiriart, M.

Khadjavi, H.

Khan, A.

Ko Jessika, L-J.

Nazarin, R.

Sankaran, R.

Van Fenema, P.

Xie, Y.

Yang, C.

**NARITA INTERNATIONAL AIRPORT  
CORPORATION**

Hama, S.

One, K.

**NATIONAL AIRLINES COUNCIL OF  
CANADA**

O'Rourke, M.A.

Petsikas, G.

Therriault, L.

**NATIONAL UNIVERSITY  
OF SINGAPORE**

Lee, J.W.

**NAV CANADA**

Crichton, J.

**NJASAP-NETJETS ASSOCIATION OF  
SHARED AIRCRAFT PIL(USA)**

George, C.

**O P S**

Moussouanga, G.

**PEOPLES' FRIENDSHIP UNIVERSITY OF  
RUSSIA, CLS**

Hergott, A.

**PRESS**

Tison, M.

**PURDUE UNIVERSITY**

Mendelsohn, S.

**SARASOTA MANATEE AIRPORT  
AUTHORITY**

Piccolo, F.

**SOUTHWEST AIRLINES PILOTS'  
ASSOCIATION**

Henry, K.

Jenkins, R.

Pepper, J.

**STRATEGIC AVIATION SOLUTION**

Wraight, S.

**ESTUDIANTES**

Almouboudi, Y.

Belanger, J.P.

Brazeau, G.

Cho, H.

Dusablon-Mailhot, L.

Harrington, A.

Hautamaki, J.

Horokhova, N.

Kopanev, A.

Nadeau, J.

Roy, J.

Rudari, L.

Spence, T.B.

Watier, C.

**UNITED TECHNOLOGIES  
CORPORATION**

Hansell, C.

**UPS**

Jensen T.F.

Smalls, D.

**UQAM**

Berthiaume, S.

Cote, P.

Poulin, A.

Toujani, T.

**WAGRAM (CANADA)**

Gervais, R.G.

**WALA**  
Di Cio, G.

**WWACG**  
Rindisbacher, E.  
Smith, M.

-----

## Notas de estudio

ATConf/6-WP	Cuestión del orden del día	Título	Presentada por
1 Rev.		Orden del día	Secretaría
2		Alcance y arreglos administrativos de la Conferencia	Secretaría
3	2.5	Medidas de salvaguardia para la liberalización del transporte aéreo	Secretaría
4	2.4	La competencia leal en el transporte aéreo internacional	Secretaría
5	2.3	Protección del consumidor y definición de los derechos de los pasajeros en diversos contextos	Secretaría
6	2.7	Comercialización y privatización de los aeropuertos y los ANSPS	Secretaría
7	2.7	Financiación de las funciones de supervisión	Secretaría
8 Rev.	2.1	Restricción de los vuelos nocturnos	Secretaría
9	2.7	Implantación de las recomendaciones de la CEANS 2008	Secretaría
10	2.6	Impuestos sobre el transporte aéreo internacional	Secretaría
11	2.1	Asignación de turnos	Secretaría
12	2.2	Liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos	Secretaría
13	2.1	Ampliación del acceso a los mercados del transporte aéreo internacional	Secretaría
14	2.1	Liberalización de los servicios de carga aérea	Secretaría
15	2.3	Transparencia de precios en el transporte aéreo internacional	Secretaría
16	2.8	Situación de las políticas de la OACI en materia de reglamentación del transporte aéreo:	Secretaría
17	1.1	Logros desde la ATConf/5	Secretaría
18	1.2	Aspectos económicos de la seguridad de la aviación	Secretaría
19	2.7	Financiamiento del sistema de transporte aéreo	Secretaría
20	2.3	Mejora de la conectividad y la facilitación del transporte aéreo	Secretaría
21	2.7	Financiación de la infraestructura de transporte aéreo	Secretaría
22	1.1	Sostenibilidad y desarrollo económico del transporte aéreo	Secretaría
23	1.1	La cadena de valor del transporte aéreo: Características de la industria en la última década	Secretaría

<b>ATConf/6-WP</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>	<b>Título</b>	<b>Presentada por</b>
24 Rev.	2.8	Evolución futura: Plan de acción para la aplicación de un nuevo marco normativo	Secretaría
25	2.1	Asignación de turnos y sus repercusiones en la liberalización del Transporte aéreo	Bahrein en nombre de la CAAC
26	2.6	Políticas gubernamentales y su repercusión económica en las líneas aéreas	Bahrein en nombre de la CAAC
27	2.8	Publicación del Anexo 20 al Convenio sobre aviación civil internacional	Bahrein en nombre de la CAAC
28	1.1, 2.1	Propuestas para la liberalización del acceso a los mercados	Chile
29	2.2	Propuestas para la liberalización de la propiedad y control de las aerolíneas	Chile
30	2.3	Propuesta para la internacionalización y uniformidad de las normas sobre protección al consumidor en el transporte aéreo	Chile
31 Rev. (I)	2.3	Tourism perspective on consumer protection	OMT
32	2.4	Opiniones de los estados árabes sobre la competencia leal	Emiratos Árabes Unidos
33	1.1	Pareceres acerca de la potenciación de la labor de la OACI en materia de liberalización del transporte aéreo	Emiratos Árabes Unidos
34	2.1, 2.2	El acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional	Nueva Zelandia
36 (E, I)	2.1	Liberalización de los servicios de carga aérea	ALTA
37	1.2	Afectaciones del bloqueo económico, comercial y financiero de los estados unidos contra Cuba en la rama de la aviación civil	Cuba
38	2.2	Designación, propiedad y control: experiencias de Cuba en negociación con los países de la Unión Europea (UE)	Cuba
39	1.1, 2.4	Los efectos de las alianzas y fusiones de líneas aéreas en la competencia leal y la prevención de la formación de monopolios	Egipto
40	2.1	Adopción del principio de transparencia en la liberalización del transporte aéreo para el acceso a los mercados	Egipto
41	2.2	Experiencia de Egipto en la liberalización de la propiedad de los transportistas aéreos	Egipto
42	2.8	El arbitraje electrónico como medio de solución de controversias en un entorno plenamente liberalizado	Marruecos
43	2.3	Constitución de un grupo de trabajo ad hoc destinado a estudiar la elaboración de un modelo de reglamentaciones sobre protección del consumidor en el ámbito del transporte aéreo	Arabia Saudita

<b>ATConf/6-WP</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>	<b>Título</b>	<b>Presentada por</b>
44 Rev.	2.1	Liberalización del acceso a los mercados	Turquía
45	2.3	Logro de compatibilidad normativa en materia de protección del consumidor	Estados Unidos
47 Rev. (F, I)	2.3	El transporte aéreo africano y la protección del consumidor	CEAC/CAFAC
48	2.4	La competencia leal y el transporte aéreo africano	CAFAC
49	2.2	Cláusulas de propiedad y control de los transportistas aéreos en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos	Irlanda en nombre de la UE y la CEAC
50	2.2	Restricciones nacionales sobre la propiedad y el control de los transportistas aéreos	Irlanda en nombre de la UE y la CEAC
51	2.4	Principios básicos de la competencia leal	Irlanda en nombre de la UE y la CEAC
52	2.7	Rendimiento de los servicios de navegación aérea	Irlanda en nombre de la UE y la CEAC
53	1.1	Novedades relativas a la industria y la reglamentación en la UE y la CEAC	Irlanda en nombre de la UE y la CEAC
54	2.1	Liberalización del acceso a los mercados	Irlanda en nombre de la UE y la CEAC
55	2.3	Principios básicos de protección del consumidor	Irlanda en nombre de la UE y la CEAC
56	1.1	Alianzas estratégicas de la región latinoamericana	Miembros de la CLAC
57	1.1	Modelo de doble vigilancia para el intercambio de aeronaves de distintos Estados	Miembros de la CLAC
58	1.2	Costo-eficiencia del sistema regional de cooperación para la vigilancia a la seguridad operacional (SRVSOP)	Miembros de la CLAC
59	2.2	Restricciones de acceso al mercado	Miembros de la CLAC
60	2.1	Liberalización del acceso a los mercados	Estados Unidos
61	2.8	Establecimiento de prioridades relativas a la labor de la OACI en el ámbito del transporte aéreo	Estados Unidos
62	2.4	Competencia leal y cooperación normativa en el sector de la aviación	Estados Unidos
63 (I)	2.1,2.2, 2.5,2.8	A tourism perspective on international air transport regulation	OMT
64	2.1	Facilitación del desarrollo de la aviación corporativa internacional	Estados Unidos

<b>ATConf/6-WP</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>	<b>Título</b>	<b>Presentada por</b>
65 (I)	1.1	Making travel and tourism a more effective tool for sustainable development	OMT
66 (I)	2.6	A tourism perspective on taxes and duties	OMT
67 (I)	2.1, 2.2	Liberalization: addressing restrictive regulations	IATA
68 Rev. (I)	2.3	Consumer protection: A joined-up approach required between governments and industry	IATA, AACO, AAPA, ALTA
69 (E)	2.3	Derechos de los pasajeros: Cuestión de “fuerza mayor” como eximente de la obligación de los transportistas aéreos	ALADA
70 Rev. (I)	1.1,2.3	Promotion of the Convention for the unification of certain rules for international carriage by air (Montreal Convention of 1999)	Alemania, Canada, Estados Unidos, Emiratos Árabes Unidos, IATA
71	2.7	Desarrollo de las mejores prácticas en relación con los clientes	CANSO
72	2.7	Medición y evaluación del funcionamiento de la prestación de servicios de navegación aérea	CANSO
73	2.7	Funcionamiento y gestión de los ANSP	CANSO
74 Rev. (I)	2.7	Principios rectores de la política de servicio de prioridad	ACI, CANSO, IATA
75 (I)	2.6	The economic impact of unjustified and excessive taxation	ACI, IATA
76 (I)	2.7	Funding of oversight functions	Bangladesh
77 (I)	2.3	Consumer protection progress, position and recommendations for a realistic, practical implementation of consumer protection measures	Sudáfrica
78 (I)	2.1	Benefits of air services liberalisation to the Singapore economy	Singapur
79 (I)	2.3	Consumer protection in air transport - Singapore's experience	Singapur
80	1.1	Soberanía del espacio aéreo	CANSO
81 (I)	2.1, 2.2	Issues of labour and social policy to be considered in connection with liberalization of international air transportation	IFALPA
82 (I)	2.1	Indonesia's perspective on liberalization of market access	Indonesia
83 (I)	2.3	Consumer protection regulation	Indonesia
84 (I)	2.2	Air carrier ownership and control principle	Indonesia
85 (I)	2.4	Antitrust immunity for airline alliances	República de Corea

<b>ATConf/6-WP</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>	<b>Título</b>	<b>Presentada por</b>
86 (I)	2.4	Enhancing fair competition in the international air transport	República de Corea
87 (I)	2.1	Proposal for information sharing and ICAO guidelines for Fair Slot Operation	República de Corea
88 (I)	2.7	Economics of airports	ACI
89 (I)	2.1	Market access: slots and night restrictions	ACI
90 (I)	2.4, 2.7	Airport competition	ACI
91 (I)	2.3	Passenger protection under cases of flight disruption	ACI
92 Rev. (I)	2.7	Aviation industry development model securing infrastructure investments from airport non-aviation revenues	República de Corea
93 (A, I)	2.1	Potential for developing a multilateral agreement on the liberalization of international air transport	Emiratos Árabes Unidos
94 (I)	2.2	Differences between carrier ownership and control principles in designation clauses in air services agreements and national laws regulating the subject	Brasil
95 (I)	2.3	Harmonization of consumer protection regulation	Brasil
96 (I)	2.1	Needed: Rapid liberalization of air cargo services through a new multilateral approach	TIACA
97	2.1	Ampliación del acceso a los mercados del transporte aéreo internacional de manera proactiva, progresiva, ordenada y con salvaguardias	China
98 (I)	2.3	Enhancing consumer protection by legislation	China
99 (A, E, F, I)	2.1, 2.2, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8	La necesidad de una estrategia para abordar las consecuencias negativas de la continuación de la liberalización: ¿contribuirá el modelo de “banderas de conveniencia” a la sostenibilidad de la aviación civil?	ITF
100 (I)	1.1	Market liberalization and its effect on national and regional economies, consumers and communities	ACI
101 (F, I)	2.7	Financing of airports and air navigation services	CAFAC
102 (I)	1.1, 2.3	Promotion of the Convention for the Unification of Certain Rules of International Carriage by Air (1999 Montreal Convention)	ALADA
103 Rev. (E)	2.1	Función de la OACI en la reglamentación del transporte aéreo	Venezuela

## Notas de información

ATConf/6-IP	Cuestión del orden del día	Título	Presentada por
1	2.3	Effectiveness of consumer protection regulations	Secretaría
2	2.7	Financial situation of airports and air navigation service providers	Secretaría
3	2.1	Liberalisation of code share frameworks: Australia's experience	Australia
4	2.4	UE competition rules	Irlanda en nombre de la UE
5	2.2	Market liberalization – Polish experience	Polonia
6	2.1	Avances de la región latinoamericana en el proceso de liberalización de los servicios internacionales de transporte aéreo	Miembros de la CLAC
7	2.3	Customer service and total quality criteria and guidelines in air and airport services	Miembros de la CLAC
8	2.1	Assessing bilateral air services agreement: the WTO's air services agreement projector (ASAP)	OMC
9	2.1	Slot coordination framework in South Africa	Sudáfrica
10	1.1	Indonesia's civil aviation development	Indonesia
11	2.1	Slot Allocation	Irlanda en nombre de la UE
12	2.7	Funding of oversight functions in Europe	Irlanda en nombre de la UE y Eurocontrol
13	2.1	Liberalization of international air transport in Brazil	Brasil
14	2.1, 2.4	Changes in the air transport market and regulatory policies by Low Cost Carriers (LCCs) participation	República de Corea
15	2.3	Legal framework and implementation of air passenger protection programme	República de Corea
16	2.7	Single air navigation provider of Indonesia	Indonesia
17	2.1, 2.8	Air services agreements prioritization methodology	Brasil
18	2.7	Public-Private partnerships of Guarulhos, Viracopos and Brasilia International Airports	Brasil
19	2.1	Africa's Strategy for Market Access and Catalyst for Air Transport Growth	CAFAC
20	2.2	Relaxing the Rules for Airline Designation	CAFAC
21	2.3	The Australian Consumer Protection Framework	Australia
22	2.1	Vietnam's Air Transport Market, Legislations and Regulations and Policy during 2003-2013	Viet Nam



# Identify the trends. Optimize your planning.



The ICAO [Global Air Transport Outlook \(GATO\)](#) to 2030 summarizes the latest and most expansive passenger and freight traffic forecasts ever produced by ICAO. Designed to help regulators and the aviation industry respond to evolving passenger and shipper needs over the next 20 years, the publication also includes forecasts of corresponding aircraft movements and extended global

forecasts of passenger and freight traffic to 2040, in support of greenhouse gas emissions analyses.

This unique document benefits from an expanded system of routes and more sophisticated econometric techniques, as well as the worldwide expertise of ICAO and the extensive data provided by its Member States.



| ICAO

[www.icao.int/store](http://www.icao.int/store)



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
999 University Street  
Montréal, QC, Canada  
H3C 5H7

Tel.: +1-514-954-8219  
Fax: +1-514-954-6077  
Correo-e: [info@icao.int](mailto:info@icao.int)

ISBN 978-92-9249-327-1



9

[www.icao.int](http://www.icao.int)