



OACI

Doc 10221, A42-EC

ASAMBLEA
42º PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 23 de septiembre a 3 de octubre de 2025

COMISIÓN
ECONÓMICA

INFORME

*Aprobado por la Comisión Económica de la Asamblea y
publicado bajo la responsabilidad del Secretario General*



OACI

Doc 10221, A42-EC

ASAMBLEA
42º PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 23 de septiembre a 3 de octubre de 2025

COMISIÓN
ECONÓMICA

INFORME

*Aprobado por la Comisión Económica de la Asamblea y
publicado bajo la responsabilidad del Secretario General*

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canadá H3C 5H7

La información sobre pedidos y la lista completa de las agencias de ventas
y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int

Doc 10221, Informe de la Comisión Económica

Núm. de pedido: 10221

ISBN: 978-92-858-0077-2

© OACI 2026

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.

ASAMBLEA — 42° PERÍODO DE SESIONES

MONTREAL, 23 DE SEPTIEMBRE A 3 DE OCTUBRE DE 2025

INFORME DE LA COMISIÓN ECONÓMICA

ÍNDICE

	Página
Generalidades	1
Orden del día y organización del trabajo	1
Informe sobre las cuestiones del orden del día	
Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo	2
Cuestión 27: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica.....	32
Lista de resoluciones	
26/1: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo..... (Nuevo número A42-26)	15

INFORME DE LA COMISIÓN ECONÓMICA A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. La Comisión Económica celebra tres sesiones: el 25 y 27 de septiembre y el 1 de octubre de 2025.
2. Se elige presidente de la comisión al Sr. Silas Udahemuka (Rwanda) en la primera sesión plenaria de la Asamblea. En su primera sesión, la comisión elige al Sr. Tiago Pereira (Brasil) y a la Sra. Ana Vieira da Mata (Portugal) como primer vicepresidente y segunda vicepresidenta, respectivamente.
3. El Sr. Mohamed Khalifa Rahma, director de Transporte Aéreo, actúa como secretario de la comisión. Son subsecretarios el Sr. P. Alawani, jefe de la Sección para el Marco de Reglamentación Económica, el Sr. A. Sainarayan, jefe de la Sección de Datos de Aviación y Análisis, y subsecretaria la Sra. J Zorbas, jefa de la Sección de Financiamiento Colectivo de Desarrollo Económico de la Dirección de Transporte Aéreo. Actúan como subsecretarias adjuntas la Sra. R. Ismail, la Sra. J. Díaz de León y la Sra. J. Zabrodska y como subsecretarios adjuntos el Sr. C. Robinson, el Sr. A. Combes y el Sr. B. Taghipour Hajiabadi.

Orden del día y organización del trabajo

4. Se examinan las cuestiones 26 y 27 del orden del día que la plenaria ha remitido a la comisión:

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo
Cuestión 27: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica
5. La documentación examinada por la comisión está disponible en el sitio web de la OACI (<https://www.icao.int/es/events/assembly-42nd-session/Working-Papers-by-Number?Category=%28EC%29>). La comisión lleva a cabo toda su labor en sesión plenaria. Las decisiones adoptadas por la comisión con respecto a cada una de las cuestiones se exponen por separado.

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo***Liberalización y reglamentación del transporte aéreo internacional (parte 1)***

26.1 La nota WP/409 revisión núm. 1 presentada por Argentina y patrocinada por Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay, propone la suscripción de un acuerdo multilateral de cielos únicos entre los Estados miembros de la Región Sudamérica (SAM), comenzando con los Estados miembros del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y los Estados asociados. Basándose en las exitosas reformas de cielos abiertos de Argentina, esta nota de estudio destaca los beneficios de la liberalización del transporte aéreo. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la iniciativa, encargar al Consejo que promueva acuerdos regionales de cielos abiertos y considerar la posibilidad de establecer grupos de trabajo para elaborar modelos de acuerdos para las regiones de la OACI.

26.2 En la nota WP/421, Bangladesh expresa su preocupación por la limitada vigilancia de reglamentación de los precios de los pasajes de avión, en particular en los Estados en desarrollo, donde la asequibilidad de los viajes aéreos sigue siendo una prioridad pública fundamental. En la nota se hace hincapié en la necesidad de una vigilancia económica proporcionada para evitar aumentos repentinos de las tarifas durante los períodos de viaje de punta, emergencias y en rutas en monopolio sin socavar la flexibilidad comercial de las líneas aéreas. Basándose en la orientación sobre políticas de la OACI, se propone que los Estados adopten mecanismos de vigilancia económica modernos y equilibrados que promuevan la transparencia, la fijación de precios de una forma ética y la protección del público consumidor. Se invita a la Asamblea a exhortar a los Estados a modernizar su legislación sobre aviación y solicitar a la OACI que actualice las orientaciones sobre prácticas justas y transparentes en materia de tarifas aéreas.

26.3 La nota de estudio WP/178 presentada por Brasil con el respaldo de 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹, trata el mandato de la OACI en virtud de la resolución A41-27 de la Asamblea de respaldar la liberalización de la propiedad y el control de las líneas aéreas. Si bien el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) concluyó que no se puede finalizar un convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas en su forma actual, las respuestas a la encuesta revelan un reconocimiento de sus beneficios potenciales. Para adaptarse a los diferentes niveles de preparación entre los Estados, en la nota se propone la elaboración de un modelo de instrumento en el marco del modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI. Además, se recomienda una enmienda a la sección II de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* para solicitar al Consejo que elabore un modelo para un instrumento multilateral sobre la liberalización de la propiedad y el control de las líneas aéreas en el marco de MASA.

26.4 En la nota de estudio WP/305, la República Dominicana, con el apoyo de 16 Estados miembros de la CLAC², comparte su experiencia sobre la implementación de una política aerocomercial progresiva alineada con los principios de liberalización promovidos por la OACI. Se esbozan siete iniciativas clave de reforma, que dieron lugar a mejoras tangibles en la conectividad, el crecimiento del tráfico y la competitividad. En la nota de estudio se subraya que la liberalización, con el respaldo de un marco reglamentario robusto, políticas públicas inclusivas y una visión estratégica de desarrollo, podría servir como un motor eficaz para el desarrollo económico, la integración regional y la promoción del turismo. Se invita a la Asamblea a alentar a los Estados a que consideren la adopción de enfoques progresivos de liberalización y se solicita al Consejo que continúe elaborando orientaciones, estudios y mecanismos de cooperación técnica que asistan a los Estados en la formulación e implementación de políticas de aviación alineadas con los objetivos estratégicos de la Organización.

¹ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

² Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

26.5 En la nota WP/255, Qatar reafirma su apoyo al Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI y a iniciativas para avanzar hacia la liberalización del transporte aéreo internacional. Se pone de relieve la importancia de facilitar herramientas como el MASA, la modernización jurídica y la creación de capacidad en aras de avanzar hacia la liberalización sostenible, significativa e inclusiva que beneficie a todos los Estados miembros. Se invita a la Asamblea a reafirmar el papel de liderazgo de la OACI en la promoción de la liberalización del transporte aéreo internacional, a alentar la participación de los Estados miembros en las iniciativas dirigidas por la OACI y pedir al Consejo y a la Secretaría de la OACI que sigan trabajando en pos de una mayor liberalización del transporte aéreo internacional por conducto del ATRP y de otros órganos competentes para avanzar en ese sentido y fortalecer los mecanismos de apoyo.

26.6 En la nota WP/463, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por nueve Estados miembros³ de la CLAC, se insta a la OACI a que elabore herramientas y metodologías para que la liberalización del transporte aéreo promueva un crecimiento equitativo y no profundice las disparidades económicas y tecnológicas ya existentes entre los Estados. En la nota se observa que, mientras que la liberalización busca promover igualdad de oportunidades, las diferencias estructurales en el desarrollo del sector de la aviación impiden que los Estados menos avanzados puedan beneficiarse de ella. Se propone que la OACI lleve a cabo un análisis integral y proporcione orientaciones para promover la competencia leal y el desarrollo inclusivo. Se invita a la Asamblea a pedir al Consejo que adopte medidas y herramientas de monitoreo que promuevan una liberalización no discriminatoria alineada con los principios del Convenio de Chicago.

26.7 En la nota WP/125, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de sus 54 Estados miembros⁴ informa acerca de los avances y las dificultades a las que se ha enfrentado en la implementación del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM). La CAFAC invita a la Asamblea a alentar a la OACI a que acelere el examen del MASA y promueva la cooperación internacional para subsanar las diferencias de capacidad entre los Estados miembros y así avanzar en la liberalización sostenible del transporte aéreo en todo el continente africano.

26.8 La comisión toma nota de las propuestas presentadas en las notas de estudio WP/409 y WP/125, con las que se busca promover la liberalización del transporte aéreo regional, y expresa su reconocimiento por las iniciativas de liberalización en curso a nivel nacional y regional, habida cuenta de los importantes beneficios que puede aportar en cuanto a conectividad aérea y desarrollo económico. La comisión suscribe la propuesta de que la OACI siga contribuyendo a la promoción de los marcos regionales de liberalización mediante actividades de concientización, iniciativas de creación de capacidad, la compartición de mejores prácticas y el examen del MASA. La comisión resalta que los Estados tienen herramientas suficientes a su disposición en las estructuras existentes y que no es necesario establecer nuevos grupos de trabajo sobre esta materia. Por consiguiente, la comisión recomienda que se siga considerando la posibilidad de incluir iniciativas relacionadas con la promoción de la liberalización regional y la subsanación de las deficiencias de capacidad en el futuro programa de trabajo de la OACI, e insta a los Estados miembros a contribuir activamente a las labores que se llevan adelante relacionadas con el examen en curso de las cláusulas modelo del MASA.

³ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica y Nicaragua.

⁴ Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

26.9 La comisión toma nota de las inquietudes planteadas en la nota de estudio WP/421, en particular la creciente preocupación por la asequibilidad de las tarifas aéreas durante los períodos de mayor afluencia de personas viajeras y emergencias. Sin embargo, la mayoría de los Estados destaca que la vigilancia reglamentaria de los precios de los pasajes de avión iría en contra de los principios de la liberalización del transporte aéreo, por lo que en su lugar recomiendan enfocar la labor de la OACI en el examen del MASA para fortalecer los marcos reglamentarios que establezcan prácticas justas, transparentes y competitivas en materia de tarifas aéreas. Algunos Estados expresan la necesidad de contar con más información sobre el tema de la asequibilidad de los pasajes de avión y la transparencia de las prácticas de fijación de precios. La comisión pide al Consejo que prosiga su labor, en el contexto de su examen del MASA, para fortalecer las orientaciones de política en pro de prácticas justas, transparentes y competitivas en materia de tarifas aéreas.

26.10 La comisión examina la nota de estudio WP/178, en la que se trata el papel de la OACI en el fomento de la liberalización de la propiedad y el control de las líneas aéreas. La mayoría de los Estados miembros expresan su apoyo a la elaboración de un instrumento multilateral modelo sobre inversión extranjera en las líneas aéreas en el marco del MASA; asimismo, la mayoría de los Estados resalta además que la encuesta sobre las barreras de acceso a los mercados realizada por el ATRP no es concluyente en cuanto a las preferencias de los Estados en esta materia. Además, el ATRP había recomendado en su 17ª reunión que no era viable trabajar en la elaboración de un proyecto de convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas en su forma actual. En consecuencia, la comisión coincide en que se requieren datos adicionales y que posteriormente los respectivos grupos de trabajo deberían seguir trabajando para estudiar la incorporación de instrumentos modelo optativos en el marco del MASA a fin de dar cabida a niveles diferentes de preparación y disposición.

26.11 La comisión reconoce las experiencias nacionales presentadas en la nota WP/305 y la nota WP/255, en las que se destacan los beneficios de la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional. Reconoce que ambas notas de estudio demuestran cómo la liberalización, cuando se acompaña de marcos regulatorios robustos y políticas inclusivas, puede fomentar el crecimiento económico, la integración regional y una mayor conectividad aérea. A la luz de estas contribuciones, la comisión recomienda que el Consejo y la Secretaría continúen promoviendo los esfuerzos en materia de liberalización y alienten a los Estados miembros a colaborar de manera activa con las iniciativas impulsadas por la OACI y a participar en ellas. En particular, se alienta la labor emprendida por el ATRP para promover la liberalización progresiva del transporte aéreo. Recomienda asimismo que la OACI refuerce la asistencia técnica, la creación de capacidad y las iniciativas de cooperación para apoyar a los Estados miembros en la formulación y aplicación de políticas de transporte aéreo que estén en consonancia con los objetivos estratégicos de la Organización.

26.12 Al considerar la nota de estudio WP/463, algunos Estados expresan su preocupación en el sentido de que la liberalización, en ciertos casos, no brinda igualdad de oportunidades para competir en el mercado. En términos generales, la comisión expresa su apoyo a la necesidad de que se asegure la competencia leal entre Estados, dado que pueden derivarse numerosos efectos positivos de la liberalización del transporte aéreo. Sin embargo, la mayoría de los Estados no apoya la propuesta de elaborar medidas y herramientas de monitoreo que permitan una liberalización equitativa y no discriminatoria del transporte aéreo.

Liberalización y reglamentación del transporte aéreo internacional (parte 2)

26.13 En la nota WP/141, el Brasil propone que la Asamblea pida al Consejo y a la Secretaría que trabajen sistemáticamente para alcanzar el objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo* en todas las cuestiones del orden del día de la OACI. Se propone integrar aspectos de desarrollo económico en las actividades, programas, políticas y marcos de la OACI, así como en la elaboración de normas, la implementación del programa de trabajo y la planificación de eventos. El Brasil también recomienda que se adopte un orden

del día coherente y transversal, con resultados previstos específicos para el trienio 2026-2028 y se atiendan objetivos a largo plazo en la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) en 2026, con un enfoque integral para las iniciativas de desarrollo económico de la OACI.

26.14 En la nota WP/144, revisión núm. 1, la India expresa su preocupación por presuntas prácticas de asignación de turnos discriminatorias en los aeropuertos con limitaciones de capacidad de los países desarrollados, que socavan el principio de “igualdad de oportunidades” consagrado en el Convenio de Chicago. A pesar de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos (ASA), los transportistas de los países en desarrollo se suelen enfrentar a un acceso limitado o no viable a los mejores turnos, lo que efectivamente anula sus derechos de tráfico. En la nota se observan barreras sistémicas como los altos precios en el mercado secundario, los sistemas de derechos adquiridos, la relegación a bolsas de turnos no viables para los nuevos participantes, los acuerdos de servicios de escala en condiciones monopólicas y las políticas restrictivas de agentes generales de ventas que desfavorecen a algunos transportistas aéreos. La India insta a la OACI a que elabore textos de orientación para un marco eficaz de asignación de turnos y para promover condiciones de explotación no discriminatorias en los aeropuertos internacionales para que todos los Estados miembros tengan un acceso razonable al mercado.

26.15 En la nota WP/180, presentada por la República de Corea, se propone la elaboración de indicadores de seguimiento normalizados para evaluar las condiciones de competencia leal y la protección del público consumidor en el transporte aéreo internacional. En un marco basado en la reciente evolución del mercado y en herramientas analíticas como el Índice Herfindahl-Hirschman, se subraya la necesidad de que la OACI lidere los esfuerzos para establecer indicadores normalizados que refuercen la objetividad y la coherencia de la formulación de políticas basadas en evidencia en el monitoreo de la concentración del mercado, la competencia y el bienestar del público consumidor, más allá de los modelos académicos. Se invita a la Asamblea a considerar la conveniencia de comenzar a elaborar dichos indicadores, fomentar el intercambio de mejores prácticas y estudiar su integración en los textos de orientación de la OACI.

26.16 En la nota WP/89, el Reino Unido propone la transformación del MASA en una “caja de herramientas” integral y multifacética con un enfoque de tipo “manual de negociación”, con el objeto de que siga siendo adecuado a su propósito y ayude a los Estados a mejorar y liberalizar sus ASA bilaterales y multilaterales. Se recomienda encargar al Grupo de Trabajo 4 (WG4) del ATRP que supervise esta iniciativa por medio de subgrupos especializados, con un plan del proyecto y una estructura previstos para mediados de 2026. Se invita a la Asamblea a respaldar el enfoque, encomendar al WG4 que continúe realizando esta labor y promueva la participación activa de los Estados miembros para que el MASA siga siendo inclusivo, ágil y alineado con la *Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*.

26.17 Mediante la nota WP/99, el Reino Unido propone un marco temático y un criterio que contemple múltiples formatos para celebrar la ATConf/7. En la nota se subraya la importancia de que haya una amplia participación con la inclusión de partes interesadas tradicionales de la aviación y actores emergentes no tradicionales. Para contribuir a la planificación efectiva y el éxito de la ATConf/7, el Reino Unido recomienda crear un grupo de trabajo específico del ATRP.

26.18 En la nota WP/129, presentada por los Estados Unidos con el copatrocinio de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros⁵ y los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil⁶, así como de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y del Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) se describen las iniciativas para fortalecer el cumplimiento del artículo 15 del Convenio de Chicago, que establece principios de transparencia y no discriminación en la aplicación de los derechos impuestos a los usuarios en la aviación civil internacional. Se reseñan las iniciativas de colaboración entre el ATRP y los Grupos Expertos en Aspectos Económicos de los Aeropuertos y Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (AEP-ANSEP) para elaborar textos de orientación, un proyecto de comunicación a los Estados y la propuesta de un proceso para que el Consejo examine las

⁵ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.

⁶ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

preocupaciones que plantean los Estados en relación con la implementación del artículo 15. Los Estados Unidos invitan a la Asamblea a respaldar la finalización y la difusión oportuna de los textos de orientación y la comunicación a los Estados.

26.19 En la nota WP/242, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la organización aborda la necesidad de modernizar las políticas sobre turnos aeroportuarios para que reflejen la evolución de la dinámica de la aviación y las prioridades de las políticas públicas. Se identifican áreas clave para que la política sobre turnos responda a las necesidades y se mantenga equitativa y adecuada a su propósito. El ACI subraya la importancia de que los explotadores de aeropuertos tengan un papel claramente definido dentro del proceso regulatorio y de gobernanza, preservando al mismo tiempo la independencia de la función de coordinación de turnos. Se invita a la Asamblea a alentar a los Estados miembros a participar en la modernización de las mejores prácticas mundiales en materia de turnos aeroportuarios y posibilitar que la política al respecto refleje las realidades de la infraestructura local y los objetivos más amplios de política aeronáutica y económica.

26.20 En la nota WP/245, el ACI y Etiopía, con el apoyo de Kazajstán y la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World), examinan las persistentes barreras fiscales y de políticas que siguen socavando la conectividad aérea y limitan la contribución de la aviación al desarrollo socioeconómico. Estas barreras incluyen la liberalización limitada del transporte aéreo, los impuestos discriminatorios, las elevadas tasas de concesión y los regímenes de visado restrictivos. Se hace un llamado a la Asamblea para que reafirme los compromisos contraídos en las resoluciones A41-24 y A41-27 de la Asamblea de la OACI y se alienta a los Estados miembros a implementar las políticas de la OACI sobre impuestos.

26.21 En la nota WP/492, presentada por HERMES, la Organización de Transportistas Aéreos Árabes (AACO), ASA World, la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), la Sociedad de Investigación en Transporte Aéreo (ATRS) y la Federación Internacional de Asociaciones de Especialistas en Sistemas Electrónicos para la Seguridad Operacional del Tránsito Aéreo (IFATSEA), se hace hincapié en la necesidad de un enfoque regulatorio coordinado que acompañe el desarrollo sostenible e inclusivo del transporte aéreo mundial. Mediante la declaración *Aviation4All* (aviación para todo el mundo), firmada por 43 partes interesadas del sector, la nota identifica prioridades estratégicas para mejorar la resiliencia económica de los sistemas de transporte aéreo. Se invita a la OACI y a los Estados miembros a respaldar e implementar estos principios con la finalidad de reforzar los marcos regulatorios que promueven el acceso equitativo, la eficiencia operacional y la prosperidad económica a largo plazo.

26.22 En la nota de información WP/574, presentada por Camerún, el Estado describe su iniciativa para establecer un marco estructurado para la vigilancia económica del transporte aéreo. A partir de un estudio de diagnóstico, se definen en la nota las principales brechas normativas e institucionales detectadas y se proponen medidas prioritarias alineadas con los principios de la OACI y la CAFAC. La iniciativa busca mejorar la transparencia, la eficiencia del mercado y la calidad del servicio. Camerún invita a la Asamblea a tomar nota de estos avances y a respaldar sus medidas para fortalecer la vigilancia económica en consonancia con las mejores prácticas internacionales.

26.23 Por medio de la nota de información WP/572, China comparte un marco analítico global que creó para evaluar la contribución de la industria de la aviación civil al crecimiento económico nacional. A través de la investigación y la colaboración con instituciones académicas, China definió normas de clasificación, un perfil digital de la industria y un modelo de entrada-salida que cubre más de 27 000 entidades. Los resultados preliminares indican un creciente impacto económico, con proyecciones que convierten a la aviación civil en una industria estratégica fundamental. China invita a la OACI y sus Estados miembros a considerar estas metodologías como referencia para promover la gobernanza de la aviación mundial y el desarrollo sostenible.

26.24 En la nota de información WP/577, China comparte su modelo para “conectar el tronco con las ramas” (LBT) y plataformas digitales duales para mejorar la equidad y la eficiencia en el transporte aéreo interior. Estas innovaciones mejoran la conectividad entre las principales ciudades y regiones remotas a través de servicios optimizados de presentación, manejo de equipaje y traslado. Tras su adopción generalizada por parte de las líneas aéreas y los aeropuertos, la iniciativa ha reducido considerablemente los tiempos de traslado, ampliado la cobertura de los servicios y aumentado la satisfacción del público viajero. China invita a la OACI y sus Estados miembros a tomar nota de estos avances y tener en cuenta su pertinencia para el desarrollo del transporte aéreo mundial.

26.25 En la nota de información WP/552 de ASA World, se pone de relieve el papel vital de la industria de servicios de escala en la aviación y la economía en general, en un contexto de dificultades económicas y operacionales como una rentabilidad reducida, limitaciones en cuanto a la fuerza laboral y disparidad en las prácticas comerciales. En la nota se pide reformar los procesos de concesión de licencias, contratación y recuperación de costos y los incentivos a la inversión para fortalecer la resiliencia del sector y contribuir a la sostenibilidad a largo plazo del ecosistema de la aviación.

26.26 La comisión considera las notas de estudio WP/141 y WP/492 y expresa su apoyo al fortalecimiento del papel de la OACI en la promoción del desarrollo económico del transporte aéreo mediante un enfoque más integrado y estratégico. Recomienda que el Consejo incorpore consideraciones de desarrollo económico en todos los programas de trabajo y las actividades regulatorias de la OACI, y que promueva marcos coherentes que refuercen la resiliencia, la inclusividad y la prosperidad a largo plazo del sector.

26.27 La comisión analiza la nota WP/144 relativa a la propuesta de que la OACI elabore orientaciones sobre marcos justos y transparentes de asignación de turnos y promueva condiciones de explotación no discriminatorias en los aeropuertos internacionales. Los Estados miembros manifiestan opiniones divergentes; algunos respaldan la iniciativa y citan la necesidad de hacer frente a las barreras sistémicas en el acceso al mercado, mientras que otros destacan que la asignación de turnos se rige por diversos marcos nacionales y regionales, y advierten en contra de la normalización mundial prematura. En particular, varios Estados miembros ponen de relieve que los marcos mundiales de asignación y coordinación de turnos están funcionando de manera eficaz y ya proporcionan las bases para prácticas justas y transparentes. También se sugiere que la OACI debería continuar firme en su papel de facilitadora en esta área. La comisión acuerda mantener este tema en consideración y alienta a preservar el diálogo entre las partes interesadas para explorar los posibles criterios dentro del marco de políticas existentes de la OACI.

26.28 La comisión examina la nota WP/180 y subraya la importancia de fortalecer el papel de la OACI en la promoción de la competencia justa en el transporte aéreo internacional. Manifiesta su interés en que el Consejo siga explorando la elaboración de textos de orientación reglamentarios, herramientas prácticas e indicadores para facilitar la formulación de políticas basadas en la evidencia y hacer frente a las prácticas anticompetitivas. Varios Estados miembros y partes interesadas del sector lo reconocen, pero ponen de relieve que la normalización de los marcos reglamentarios de la competencia podría no reflejar cabalmente la diversidad de condiciones jurídicas y económicas de los Estados. En este aspecto, surge la necesidad de actuar con cautela y flexibilidad para ser sensibles a los contextos nacionales a la hora de formular estas orientaciones mundiales. La comisión también alienta a los Estados miembros a compartir sus mejores prácticas para mejorar la transparencia, la uniformidad y la alineación en la aplicación de políticas de defensa de la competencia.

26.29 Tras examinar la nota WP/89, la comisión reconoce la importancia de que las herramientas de la OACI para la negociación de servicios aéreos, en particular el MASA, sigan siendo adecuadas a su propósito y permitan responder al dinamismo constante del sector, en particular las necesidades de liberalización. Manifiesta estar de acuerdo con que la labor constante del Consejo debería seguir un criterio estructurado para mejorar los instrumentos ya existentes. Se invita a los Estados miembros a contribuir activamente en esta iniciativa para que el marco resultante continúe siendo inclusivo, ágil y alineado con la

Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional. Si bien la propuesta de que el MASA se transforme en una caja de herramientas integral cuenta con un amplio apoyo, la comisión toma nota de las reservas expresadas por unos pocos Estados miembros relativas al criterio general del proceso de examen del MASA, que sugiere que la labor sobre el MASA debería por el momento centrarse únicamente en el examen del documento actual y, más adelante, tal vez podría considerarse la reformulación del MASA como una caja de herramientas. En este contexto, también se hace hincapié en que el MASA no es vinculante y debería permanecer neutral en lo que respecta a las diferentes alternativas propuestas.

26.30 La comisión analiza la nota WP/99, que propone un marco temático y el formato para celebrar la ATConf/7. Los Estados miembros respaldan plenamente esta iniciativa, y subrayan la importancia de una participación inclusiva que refleje el panorama cambiante del transporte aéreo. Varios Estados miembros ponen de relieve la importancia de una planificación estructurada y con la antelación necesaria y subrayan la necesidad de realizar consultas amplias con todas las partes interesadas para alcanzar resultados prácticos, valiosos y beneficiosos. La comisión recomienda que el ATRP, junto con otros grupos expertos pertinentes de la OACI, cree un grupo de trabajo específico para asistir al Consejo en los preparativos, que deberían incluir consultas a varias partes interesadas para lograr una conferencia provechosa con resultados valiosos que contribuyan al crecimiento del transporte aéreo internacional en los próximos diez años.

26.31 La comisión examina la nota WP/129 y toma nota de las iniciativas de colaboración entre el ATRP y el AEP-ANSEP para elaborar textos de orientación, un proyecto de comunicación a los Estados y la propuesta de un proceso para que el Consejo examine las preocupaciones que plantean los Estados en relación con los derechos que se aplican a los usuarios en virtud del artículo 15 del Convenio de Chicago. Asimismo, reconoce el valor de los documentos propuestos para contribuir a la aplicación por los Estados miembros del artículo 15. A partir de la propuesta de un Estado miembro, la comisión acuerda que los proyectos de textos de orientación, el proyecto de comunicación a los Estados y la propuesta de un proceso para que el Consejo examine las preocupaciones que plantean los Estados se remitan al Comité Jurídico para que se haga un examen jurídico expedito en 2026. La comisión toma nota de que la oportunidad del examen del Comité Jurídico dependerá de cuándo se programe su próxima reunión. Además, reconoce la necesidad de que el Comité Jurídico trabaje en coordinación con el grupo de trabajo 1 del ATRP para que pueda apreciar el contexto completo relativo a la elaboración de los proyectos de texto, incluida la política económica pertinente y las consideraciones reglamentarias. Asimismo, toma nota de la información proporcionada por el director de Asuntos jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB), quien indica que la Comisión Jurídica, en el marco de la cuestión 28 del orden del día, analizará la posibilidad de incluir el examen jurídico de los proyectos en el programa de trabajo del Comité Jurídico. Finalmente, la comisión acepta que los Estados miembros tengan acceso gratuito a la plataforma Aero Tariffs, incluida la aplicación de evaluaciones comparativas.

26.32 La comisión examina la nota WP/242 y toma nota de los asuntos mencionados en relación con la necesidad de modernizar las políticas sobre turnos aeroportuarios para que reflejen la evolución de la dinámica de la aviación y las prioridades de las políticas públicas. Varios Estados miembros y partes interesadas de la industria expresan su apoyo a la nota y enfatizan la importancia de que las políticas de turnos aeroportuarios evolucionen para que se mantengan equitativas, respondan al interés público y reflejen las circunstancias nacionales. Sin embargo, algunos Estados miembros no respaldan la nota, planteando inquietudes en torno a su aplicabilidad y su alineación con los marcos nacionales actuales. Tras las deliberaciones, la comisión alienta a las partes interesadas pertinentes a seguir participando de los debates estratégicos sobre la modernización de las prácticas de turnos aeroportuarios, teniendo en cuenta las realidades de la infraestructura local.

26.33 La comisión analiza la nota WP/245, que destaca las persistentes barreras fiscales y de políticas que siguen socavando la conectividad aérea y limitan la contribución de la aviación al desarrollo socioeconómico. Los Estados miembros reconocen la importancia de dar respuesta a estas dificultades y reafirman las resoluciones de la Asamblea relativas a la implementación de las políticas de la OACI sobre impuestos a fin de mejorar la conectividad y promover el desarrollo sostenible. La comisión solicita al

Consejo que continúe alentando a los Estados a que utilicen las políticas de la OACI en sus prácticas reglamentarias, especialmente en lo que respecta a impuestos y derechos, y a que asista a los Estados miembros para que avancen en la reforma de políticas que promuevan marcos de transporte aéreo más liberalizados y fiscalmente equilibrados.

26.34 La comisión toma nota de la información que figura en las notas WP/574, WP/572, WP/577 y WP/552.

Imposición de gravámenes en el transporte aéreo internacional

26.35 En la nota WP/374, Revisión núm. 2, Omán, en nombre de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC)⁷, expresa su preocupación ante la reciente enmienda del artículo 8 del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas sobre Doble Imposición entre Países Desarrollados y Países en Desarrollo (Modelo de Convenio Tributario de las Naciones Unidas), que permite a los Estados imponer gravámenes sobre los ingresos de las líneas aéreas donde se presten servicios aéreos. En la nota se presentan cinco argumentos clave que sustentan la objeción de la OAAC. Se invita a la Asamblea a reafirmar el papel de la OACI como principal foro para las cuestiones relacionadas con la imposición de gravámenes a la aviación, respaldar que se reconsidere la enmienda y solicitar al Consejo que evalúe sus implicaciones y colabore con los órganos pertinentes de las Naciones Unidas para defender los principios de tributación de la OACI.

26.36 Mediante la nota de estudio WP/181, copatrocinada por la IATA, Estados Unidos señala a la atención el creciente recurso a la imposición de gravámenes a la aviación internacional como medida para recaudar ingresos. Se hace hincapié en que esas medidas, que no están vinculadas a la prestación de servicios específicos de la aviación, son incompatibles con las políticas de tributación de la OACI, pueden distorsionar la competencia en el mercado y suponen una carga desproporcionada para las economías en desarrollo y dependientes del turismo. Estados Unidos invita a la Asamblea a reafirmar los principios de la OACI que desalientan la imposición general de gravámenes al transporte aéreo internacional y a solicitar la colaboración del Consejo con los órganos pertinentes de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales para evitar una mayor proliferación de estas prácticas.

26.37 En la nota de estudio WP/267, presentada por la IATA y copatrocinada por el IBAC y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de la Industria Aeroespacial (ICCAIA), se expresa preocupación ante los recientes acontecimientos relacionados con la imposición de gravámenes que menoscaban las políticas establecidas de la OACI y la integridad de los esfuerzos mundiales en el marco del Convenio de Chicago. Entre estos hechos figuran las enmiendas al Modelo de Convenio Tributario de las Naciones Unidas, que introducen la tributación en origen sobre los ingresos de las líneas aéreas, y la creciente aplicación de impuestos sobre la utilización de los servicios de transporte aéreo internacional, en particular con fines medioambientales. La IATA resalta la creciente fragmentación de las políticas e insta a la Asamblea a que aliente a los Estados y a otros organismos de la ONU a aplicar las políticas de impuestos de la OACI y trabajar en coordinación con sus autoridades impositivas o de finanzas para evitar la doble imposición o la imposición discriminatoria del transporte aéreo, prevenir la proliferación de medidas incongruentes y duplicadas que amenazan la conectividad y la sostenibilidad de la aviación mundial, y a respetar la resolución A41-22 de la Asamblea que especifica que el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) es la única medida mundial de mercado para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional.

26.38 La comisión considera las notas WP/374 y WP/267, que hacen referencia a los recientes acontecimientos relacionados con la imposición de gravámenes internacionales con implicaciones en el transporte aéreo internacional, incluida la enmienda del artículo 8 del Convenio Modelo de las Naciones Unidas. La mayoría de los Estados miembros considera que la cuestión es crítica y expresan preocupación en torno a la compatibilidad de la enmienda con las políticas de tributación establecidas por la OACI y sus

⁷ Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez y Yemen.

posibles consecuencias en la viabilidad de los servicios aéreos internacionales, que pueden generar marcadas distorsiones de los mercados y tener efectos negativos en el comercio y el turismo. Si bien se apoya en general que se preserve el papel de la OACI como principal foro para las cuestiones relacionadas con la imposición de gravámenes a la aviación, algunos Estados indican que el tratamiento de las cuestiones tributarias también es materia de otros organismos de la ONU y entidades internacionales con quienes la OACI debería trabajar en estrecha coordinación. Un Estado entiende que sería importante contar con las contribuciones de las autoridades impositivas para llevar a cabo un debate técnico en la OACI, sin prejuzgar una u otra alternativa del artículo 8 del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas y considerando las perspectivas de los países en desarrollo. La comisión exhorta a los Estados miembros a que continúen aplicando el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, para evitar la doble imposición o la imposición discriminatoria y mantener el principio de tributación exclusivamente basada en el Estado de residencia para el transporte aéreo internacional.

26.39 La comisión analiza la nota WP/181, que ahonda sobre las preocupaciones en torno al creciente uso de los mecanismos de imposición de gravámenes. Reconoce la naturaleza crítica de la cuestión, tomando nota de que puede causar distorsiones de mercado y consecuencias desproporcionadas para las economías en desarrollo y las que dependen del turismo. Si bien un Estado expresa que la tributación puede ser una herramienta legítima para favorecer el desarrollo sostenible en todo el mundo y contribuir a la consecución de los objetivos climáticos, la mayoría de los Estados señalan que deben respetarse los bien establecidos principios tributarios de la OACI contenidos en el Doc 8632 a fin de evitar medidas que afecten desproporcionadamente a la aviación internacional. La comisión solicita al Consejo que trabaje con los organismos de la ONU y las organizaciones internacionales pertinentes para facilitar la coordinación sobre esta cuestión. Separadamente, se señala que el CORSIA debería ser la única medida mundial de mercado del sector para la reducción de emisiones de CO₂ de la aviación internacional que contribuya a la concreción de los objetivos medioambientales de la OACI.

Protección del público consumidor

26.40 En la nota WP/483, la República Dominicana, con el respaldo de 17 Estados miembros de la CLAC⁸, resalta la necesidad de que la OACI redoble sus esfuerzos hacia la armonización de los derechos de pasajeras y pasajeros en el transporte aéreo internacional. En la nota se señala que, ante la ausencia de un marco internacional vinculante se han implementado medidas de protección sin uniformidad, que han socavado la equidad y la confianza del público consumidor. Aunque la OACI ha promovido principios no vinculantes, muchos Estados carecen de los recursos para aplicar dichos principios con eficacia. En la nota se invita a restablecer el diálogo, reforzar la cooperación técnica y elaborar normas comunes para posibilitar la protección equitativa y eficaz de pasajeras y pasajeros.

26.41 En la nota WP/257, la IATA celebra el décimo aniversario de los principios básicos de la OACI relativos a la protección del consumidor. Asimismo, se elogia a la OACI por su liderazgo en la promoción de la uniformidad reglamentaria y se destaca la creciente complejidad de los regímenes de protección del público consumidor en distintas jurisdicciones. Se llama a reafirmar los principios básicos y se propone la elaboración de orientaciones adicionales para dar respuesta a las dificultades emergentes, incluidos los solapamientos entre jurisdicciones, las interrupciones masivas, la responsabilidad compartida y el papel de los intermediarios. Se invita a la Asamblea a que respalde la actualización de los principios básicos para que se conserve su pertinencia y su efectividad, y a que analice si corresponde elaborar orientaciones que reflejen los avances desde 2015.

26.42 La comisión reconoce las preocupaciones planteadas en la nota WP/483 en relación con la aplicación desigual de las protecciones de los derechos del público pasajero, a pesar de que están disponibles los Principios Básicos de la OACI sobre la Protección del Consumidor. Con respecto a la recomendación de que la OACI desempeñe un papel más activo en la elaboración de directrices y normas jurídicas armonizadas sobre la protección del público consumidor, algunos Estados miembros recomiendan

⁸ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

que la OACI recopile en primer lugar las mejores prácticas nacionales como base para cualquier orientación futura. Aunque varios Estados miembros expresan su apoyo a la armonización de las directrices sobre la protección del público consumidor, un Estado miembro señala que los Principios Básicos actuales siguen siendo adecuados y que en este momento las orientaciones y normas jurídicas armonizadas adicionales pueden ser innecesarias. Por ello, la comisión alienta a la OACI a seguir fomentando el diálogo, reforzando la cooperación técnica e implicando a las partes interesadas en respaldo de una protección equitativa y eficaz del público pasajero.

26.43 La comisión examina la nota WP/257 y toma nota del apoyo a la realización de un examen de los Principios Básicos para que sigan siendo pertinentes. Además, toma nota de que varios Estados miembros respaldan la elaboración de mejores prácticas complementarias para promover una aplicación uniforme de los reglamentos de protección del público consumidor en todas las jurisdicciones. Se recomienda que dichas mejores prácticas reflejen las enseñanzas extraídas, incorporen las perspectivas de las pasajeras y los pasajeros y contribuyan a la aplicación práctica. Se expresa preocupación por la complejidad de hacer frente a los riesgos jurisdiccionales, como la aplicación extraterritorial y la duplicación reglamentaria, dada la naturaleza inherentemente transfronteriza de la aviación internacional y las dificultades para definir las "circunstancias extraordinarias". Se acuerda que toda consideración de responsabilidad compartida no debería prever compensación o responsabilidad jurídica, dado que los proveedores de servicios distintos de las líneas aéreas no mantienen relaciones contractuales directas con el público pasajero, sino que debería concentrarse en alentar a todas las partes interesadas a que trabajen de consuno para mejorar la experiencia del público consumidor. A la luz de las opiniones expresadas, la comisión reafirma su respaldo a los principios básicos y acuerda que el trabajo futuro se base en los aportes de las partes interesadas y se desarrolle de manera tal que se promueva la uniformidad y, al mismo tiempo, se respeten los enfoques nacionales y regionales.

Sostenibilidad social y cuestiones laborales

26.44 En la nota WP/176, la India manifiesta su inquietud por que existen transportistas de otros Estados miembros que contratan descoordinadamente personal de aviación instruido en el Estado sin consulta ni notificación. Esta práctica altera la continuidad operacional y el desarrollo ordenado de la aviación civil, especialmente en mercados que crecen rápidamente. En la nota se exhorta a la creación de un modelo de código de conducta que rija el movimiento del personal de aviación de manera tal que se respete el interés legítimo de los Estados de sostener la continuidad operacional y las normas de seguridad operacional. Se invita a la Asamblea a que solicite al ATRP la elaboración de textos de orientación que respalden esta iniciativa.

26.45 En la nota WP/205, presentada por Austria, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) se subraya el papel crítico de la sostenibilidad social en la aviación civil como uno de los pilares de la seguridad operacional y del desarrollo económico. En la nota, las condiciones laborales decentes se asocian a una sólida cultura de seguridad operacional y a una industria resiliente. Se destaca el acuerdo entre la OACI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) como un instrumento clave para la promoción del empleo sostenible y para la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 8 (ODS 8) de las Naciones Unidas. Se invita a la Asamblea a que reafirme el compromiso de la OACI con la sostenibilidad social y a que fortalezca su colaboración con la OIT.

26.46 En la nota WP/164, presentada por Dinamarca en nombre de la UE⁹ y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil¹⁰ y por EUROCONTROL, y copatrocinada por Canadá y los Estados miembros de la OAAC, se da respuesta a las disrupciones en la cadena de suministro y la escasez de capital humano en la aviación civil. En la nota se ofrecen recomendaciones específicas para estos problemas. Se invita a la Asamblea a que solicite a la OACI que estudie estrategias alternativas de crecimiento y coordine iniciativas en los órganos pertinentes, aliente a los Estados miembros a mejorar la contratación y retención del personal de aviación, y utilice la ATConf/7 para plantear soluciones a estas problemáticas acuciantes.

26.47 En la nota de información WP/308, presentada por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), el ACI, la ASA World, la CANSO, el IBAC, el ICCAIA y la IFALPA, se destacan las amplias contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible mundial. Basándose en el informe *Aviation: Benefits Beyond Borders* (Beneficios de la aviación más allá de las fronteras) de 2024, se describe el papel que desempeña la aviación para impulsar el crecimiento socioeconómico mundial y contribuir a la consecución de casi todos los ODS de las Naciones Unidas. Se enfatiza la necesidad de que haya una colaboración sostenida entre la industria, los gobiernos y las instituciones internacionales para maximizar el impacto de la aviación en el desarrollo y favorecer el crecimiento sostenible.

26.48 La comisión expresa su reconocimiento por las cuestiones planteadas en la nota WP/176, pero toma nota de que la mayoría de los Estados no apoyan las medidas que allí se presentan por considerar que socavan los principios fundamentales de la competencia en el mercado de trabajo. Concuerta con las opiniones expresadas por varios Estados en el sentido de que estas cuestiones deberían tratarse a nivel nacional y no entran en el ámbito de competencia de la OACI. Asimismo, considera que los Estados deberían centrarse en el diálogo, la retención y la colaboración entre las partes interesadas.

26.49 La comisión examina las notas WP/205 y WP/164, que destacan la importancia mundial del capital humano y la sostenibilidad social para contribuir a la seguridad operacional, la resiliencia y el crecimiento sostenible de la aviación civil. Todas las intervenciones de los Estados miembros respaldan las medidas propuestas en la nota WP/164, mientras que casi todas las intervenciones se muestran de acuerdo con las medidas de la nota WP/205. La comisión recibe con satisfacción la colaboración de la OACI con la OIT, su alineación con el ODS 8 de las Naciones Unidas y la creación del Grupo Reducido del Consejo sobre Sostenibilidad Social. La labor relativa al acuerdo entre la OACI y la OIT no debería recaer únicamente en el ATRP. Alienta a los Estados miembros a considerar la incorporación de la sostenibilidad social en sus políticas nacionales de aviación e invita al Consejo a reforzar la interacción con la OIT, entre otras cosas, comprometiéndose a renovar y enmendar el acuerdo entre la OACI y la OIT, según sea necesario, y avanzar en los debates al respecto en la ATConf/7. Algunos Estados no respaldan la continuidad del Grupo Reducido del Consejo sobre Desarrollo Económico del Transporte Aéreo.

26.50 La comisión toma nota de la información presentada en la nota WP/308.

Servicios de aeropuertos y de navegación aérea

26.51 En la nota WP/541, se informa sobre el trabajo realizado por el Consejo en cumplimiento de la resolución A41-27 relativa a la recuperación de costos de prestación de servicios de información meteorológica espacial. Desde la Asamblea anterior, el Consejo estuvo sosteniendo deliberaciones extensas sobre la creación de un mecanismo de recuperación de costos, como se resume en el apéndice, y preparó dos alternativas, Cargo aplicado al explotador y Cargo aplicado al Estado, sobre las cuales se hizo una consulta a los Estados miembros. Las respuestas mostraron diferentes preferencias y expusieron inquietudes jurídicas, administrativas y de equidad, lo que ha impedido alcanzar un consenso en torno a un criterio

⁹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

¹⁰ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

mundial. Por lo tanto, el Consejo recomienda que no se continúe el trabajo tendiente a la creación de un mecanismo mundial de recuperación de costos y conviene en que se reanude el examen del asunto durante su 236º período de sesiones, con el apoyo de la Comisión de Aeronavegación, para definir los próximos pasos.

26.52 En la nota WP/77, Omán destaca las limitaciones del actual marco de fijación de derechos descrito en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), que se elaboró en un contexto de estructuras aeroportuarias de propiedad estatal y no tiene presente las realidades de la privatización, el crecimiento de las líneas aéreas de bajo costo, la competencia entre varios aeropuertos y la dependencia de los ingresos no aeronáuticos. Subraya la necesidad de modelos de fijación de precios más flexibles, basados en criterios de mercado y en las capacidades de prestación que refuercen la competitividad, la sostenibilidad financiera y los objetivos medioambientales. Se invita a la Asamblea a reconocer estas limitaciones, respaldar la modernización de las políticas de la OACI, conformar un equipo especial y facilitar la ejecución de programas piloto y la celebración de consultas con las partes interesadas para elaborar orientaciones actualizadas sobre la fijación de los precios de los servicios aeroportuarios.

26.53 En la nota de información WP/377, el Brasil informa de la ausencia de una orientación armonizada de la OACI sobre los marcos de fijación de precios para los nuevos participantes en el espacio aéreo, tales como las aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje vertical (eVTOL) y los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS). Se señala que la ausencia de orientación puede crear riesgos en términos de ineficiencia, asimetrías en los costos y reducción de la interoperabilidad en un contexto donde ya están apareciendo divergencias en las prácticas a escala nacional. El Brasil alienta a la OACI a imprimir un mayor ritmo a su labor de creación de mecanismos de recuperación de costos de conformidad con los principios clave de fijación de derechos indicados en el Doc 9082 teniendo debidamente en cuenta al mismo tiempo las especificidades de determinadas operaciones, como por ejemplo las operaciones de UAS de categoría abierta, que deberían permanecer exentas del pago de derechos.

26.54 En la nota de información WP/532, la India describe el enfoque reglamentario y la metodología de fijación de tarifas adoptados en el país desde 1997 de resultados del proceso de liberalización de la gestión de sus aeropuertos. Se explican los objetivos y los procesos de la Autoridad de Reglamentación Económica de los Aeropuertos (AERA) de la India, que tiene como objetivo velar por una fijación de tarifas justa, transparente y consultiva para los principales aeropuertos, equilibrando las necesidades de inversión, los intereses de las personas pasajeras y la eficiencia de las operaciones mediante un marco basado en el costo más un margen y en el criterio de caja híbrida alineado con los principios de la OACI sobre fijación de derechos.

26.55 En la nota de información WP/556, el ACI informa que el tráfico mundial de personas pasajeras en los aeropuertos se ha recuperado por completo en 2024 y ha superado los niveles anteriores a la pandemia. Sin embargo, los ingresos aeroportuarios se han mantenido por debajo de las cifras de 2019 debido a una recuperación más lenta de los ingresos no aeronáuticos. En la nota se examinan las tendencias del tráfico, el rendimiento de la carga y las previsiones a largo plazo y se señala que, si bien se espera que el crecimiento se mantenga, las incertidumbres macroeconómicas y geopolíticas pueden incidir en la demanda futura.

26.56 En la nota de información WP/571, el ACI pone de manifiesto los problemas financieros a los que se enfrentan los aeropuertos pequeños, emergentes y regionales (SERA), que tienden a operar con pérdidas, a pesar del papel fundamental que desempeñan en la conectividad, el desarrollo regional y la resiliencia del sistema. Se hace hincapié en la necesidad de contar con enfoques de financiamiento diversificado, entre los que cabe destacar el apoyo específico, la reglamentación proporcionada y las alianzas público-privadas selectivas, alineados con la resolución A41-27 de la Asamblea de la OACI y la resolución 5 de la Asamblea General Anual Mundial del ACI (WAGA). Se alienta a los Estados a crear climas de inversión propicios e integrar los SERA en las estrategias nacionales de infraestructura en aras de su viabilidad y sostenibilidad a largo plazo.

26.57 En la nota de información WP/282, la CAFAC ofrece una actualización del análisis de brechas de infraestructura de aviación de 2023 realizado conjuntamente por la Comisión de la Unión Africana, la CAFAC y la OACI en el marco del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo. A partir de datos proporcionados por 41 Estados y 70 líneas aéreas, el estudio identifica 60 brechas clave de infraestructura en aeropuertos, navegación aérea, comunicaciones, meteorología y operaciones de líneas aéreas, mientras que las previsiones triplican los volúmenes de público pasajero y duplican los movimientos de aeronaves para 2050. El análisis tiene por objeto guiar la elaboración de proyectos regionales, en cooperación con el Banco Mundial y el Banco Africano de Desarrollo. En la nota se informa que las conclusiones del análisis de brechas y las propuestas de proyectos subsiguientes se presentarán a las y los ministros de la Unión Africana (UA) en octubre de 2025.

26.58 La comisión examina la nota WP/541 y respalda las recomendaciones propuestas. En las deliberaciones, un Estado advierte respecto de los marcos que podrían perjudicar a los Estados en desarrollo. Un Estado, señalando las inversiones realizadas por los centros designados, manifiesta decepción e insta a que se extraigan enseñanzas y se amplíe la divulgación, dados los bajos índices de respuesta a la comunicación a los Estados, que, según la Secretaría, son normales para esta consulta. La comisión se muestra de acuerdo con la conclusión de la nota de que, al no haber un consenso entre los Estados miembros sobre el camino a seguir con respecto a un mecanismo mundial de recuperación de costos, no se siga avanzando en la elaboración de un mecanismo mundial de recuperación de costos para los servicios meteorológicos espaciales y que el Consejo vuelva a reunirse para tratar el asunto, con el apoyo de la Comisión de Aeronavegación, para determinar los próximos pasos.

26.59 La comisión examina la nota WP/77, presentada por Omán, en la que se hace hincapié en las limitaciones del marco de tarificación actual establecido en el Doc 9082. Si bien los Estados miembros reconocen los avances clave en la industria de la aviación, la mayoría de los Estados se oponen a las medidas presentadas en la nota, destacando que la estructura actual de los derechos impuestos al usuario, sustentada en los principios clave de tarificación descritos en el Doc 9082, es apropiada para el sector y ofrece suficiente flexibilidad para adecuarse a diversas flotas y operaciones. Un Estado expresa su apoyo a la modernización de las políticas de fijación de precios, aunque no concuerda en que el actual marco de la OACI sea limitante para el desarrollo de la industria. Por lo tanto, la comisión considera que las disposiciones del Doc 9082 sobre los principios clave de tarificación, recientemente examinadas por el AEP-ANSEP y publicadas por el Consejo en diciembre de 2024, son adecuadas por el momento y recomienda que los grupos expertos conjuntos podrían examinar las cuestiones planteadas en la nota WP/77 en su trabajo futuro.

26.60 La comisión toma nota de la información que figura en las notas WP/377, WP/532, WP/556, WP/571 y WP/282.

Datos de aviación — Seguimiento y análisis

26.61 En la revisión 1 de la nota WP/113, el Brasil, con el apoyo de 17 Estados miembros¹¹ de la CLAC, propone revisar el mandato del Grupo de Trabajo sobre el Índice de Competitividad de la Aviación (ACWG) en el marco del Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP) en relación con la elaboración de un único índice de competitividad de la aviación mundial. En la nota se ponen de relieve los riesgos metodológicos y la incapacidad de establecer una clasificación mundial compuesta que dé cuenta de las diversas realidades y prioridades de los Estados miembros, en particular de los países en desarrollo. A este respecto, el Brasil aboga por un “tablero” flexible de indicadores de referencia independientes que permitiría a los Estados seleccionar indicadores pertinentes a sus propios contextos, evitar la ponderación arbitraria y alinearse con los planes estratégicos de la OACI, tales como el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP).

¹¹ Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

26.62 En la nota WP/462, Chile hace hincapié en la necesidad urgente de modernizar los métodos de recopilación de datos y gestión estadística de la OACI. Se señala que la OACI sigue dependiendo en gran medida de los formularios de información de transporte aéreo (ATR), que están en formato Excel y se envían por correo electrónico a la Secretaría de la OACI, lo que limita la comparabilidad y la eficiencia. Se propone adoptar las mejores prácticas de la ciencia de datos, actualizar los instrumentos de notificación con software de código abierto, mantener la interoperabilidad entre los sistemas de datos de los Estados y conceder a los Estados que notifican libre acceso a las bases de datos de la OACI. Se recomienda asimismo automatizar los procesos y establecer normas comunes para mejorar la puntualidad, la calidad y la utilidad de las estadísticas de la aviación mundial.

26.63 La comisión considera la nota WP/113, que examina el mandato para elaborar un índice de competitividad de la aviación mundial. Si bien el Brasil, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC, propone sustituir el índice compuesto único por un tablero flexible de indicadores de referencia, la mayoría de los Estados —reconociendo los avances considerables en la elaboración del índice de competitividad de la aviación mundial en el seno del ACWG— consideran que se debería seguir trabajando en el índice compuesto único. Por consiguiente, la comisión conviene en que el grupo de trabajo especializado del ADAP prosiga con la elaboración del índice actual, conforme a lo encomendado por el Consejo en su 235º período de sesiones. Algunos Estados opinan que el ACWG, mientras trabaja sobre el índice de competitividad mundial, debería también brindar el marco para elaborar indicadores compuestos en panel.

26.64 La comisión respalda las recomendaciones de la nota WP/462 de seguir modernizando las herramientas y estándares de gestión de datos de la OACI para alcanzar las exigencias actuales en el ámbito de la tecnología de la información, la ciencia de datos y la inteligencia artificial. También conviene en que los puntos focales de los Estados tengan acceso gratuito a las plataformas de datos de la OACI.

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

26.65 En la nota de estudio WP/42, el Consejo de la OACI presenta un informe de situación sobre las actividades de la OACI relacionadas con el desarrollo económico del transporte aéreo, de conformidad con la resolución A41-27 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*. La nota de estudio destaca los avances en a) reglamentación económica; b) impuestos; c) aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea; d) datos de aviación y estadísticas; y e) pronósticos, planificación y análisis económicos. Teniendo en cuenta los progresos realizados y guiados por los objetivos estratégicos y el Plan de Actividades de la OACI 2026-2028, el Consejo propone enmiendas sustantivas y de redacción a la resolución A41-27 de la Asamblea. Las revisiones tienen como objetivo reflejar los desarrollos recientes, tratar las dificultades emergentes y lograr una alineación continua con las necesidades cambiantes de la industria.

26.66 La comisión toma nota del informe sobre la marcha de las actividades relacionadas con el desarrollo económico del transporte aéreo y aprueba la resolución revisada A41-27 de la Asamblea, que figura a continuación.

Resolución 26/1: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

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

Considerando que el transporte aéreo tiene importancia fundamental para el desarrollo de la economía de los Estados, ya que promueve y facilita el turismo y el comercio;

Considerando que es cada vez más difícil, en particular para los países en desarrollo, conseguir los recursos necesarios para optimizar las oportunidades y enfrentar los desafíos inherentes al desarrollo del transporte aéreo y para seguir respondiendo a los retos que plantean las exigencias que se imponen al transporte aéreo;

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

Considerando que los Estados miembros deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar orientación y estudios pertinentes;

Considerando que la Organización está evolucionando hacia la gestión por objetivos, con más énfasis en la aplicación de políticas de transporte aéreo y orientaciones conexas, de conformidad con el objetivo *Ningún país se queda atrás* (NCLB), en vez de considerar el establecimiento de normas en virtud de este objetivo estratégico;

Considerando que las orientaciones preparadas por la Organización y las medidas tomadas por la misma para cumplir con su objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo* deberían ayudar a los Estados miembros a elaborar políticas y prácticas que faciliten la globalización, comercialización y liberalización, así como la creación de un entorno favorable para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;

Considerando que la Organización ha elaborado una *Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI* para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación de manera que los Estados miembros y la industria puedan hacer frente a las consecuencias económicas de la pandemia de COVID-19, aliviar la inminente presión financiera y de liquidez sobre la industria y reforzar la resiliencia del sector ante futuras crisis;

Considerando que la Declaración Ministerial adoptada en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) confirmó la importancia del apoyo prestado al sector de la aviación, incluido el apoyo económico y financiero, para mantener las operaciones y la prestación de servicios esenciales, salvaguardando la competencia leal y la igualdad de oportunidades;

Considerando que la Organización decidió convocar en 2026 la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7), una plataforma mundial donde se definen políticas y se toman decisiones que determinan las medidas para mejorar la reglamentación económica que apunta a impulsar el desarrollo de un sistema de aviación civil económicamente viable y abordable;

Considerando que es necesario integrar el desarrollo económico del transporte aéreo en todos los aspectos de la aviación, particularmente en lo que se refiere a las cuestiones transversales, a fin de comprender los efectos recíprocos que las distintas acciones tienen en ese desarrollo económico; y

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

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enumerados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo vigentes al clausurarse el 42º período de sesiones de la Asamblea:

- Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional
- Apéndice B — Impuestos
- Apéndice C — Economía de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea
- Apéndice D — Datos de aviación y estadísticas
- Apéndice E — Pronósticos, planificación y análisis económicos

2. *Insta* a los Estados miembros a que tengan en cuenta estas políticas y su profundización continua por parte del Consejo y por el Secretario General en los documentos pertinentes de la OACI;

3. *Insta* a los Estados miembros a que hagan todo lo posible para cumplir con las obligaciones dimanantes del Convenio y de las resoluciones de la Asamblea, a fin de apoyar la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo y, en especial, para proporcionar en forma completa y expedita información estadística y de otra índole que la Organización solicite para su labor en el campo del transporte aéreo;

4. *Insta* a los Estados miembros a que en el ejercicio de sus funciones reglamentarias consideren las políticas y textos de orientación elaborados por la OACI sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los del Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*;

5. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia a los desafíos financieros del desarrollo de la infraestructura y capacidad de la aviación, en consonancia con el nivel de crecimiento del tránsito previsto, especialmente en los países en desarrollo;

6. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para la labor sobre cualquier asunto de transporte aéreo, realice consultas con representantes especializados de Estados miembros por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos expertos o de grupos de estudio de la Secretaría integrados por tales expertos cualificados, que se reunirían o trabajarían por correspondencia y rendirían posteriormente informe al Comité de Transporte aéreo en consonancia con el Doc 9482 *Instrucciones para los grupos de expertos del Comité de Transporte aéreo y del Comité de Seguridad de la Aviación*;

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

8. *Pide* al Consejo y al Secretario General difundir y promover entre los Estados miembros las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo y la correspondiente orientación;

9. *Pide* al Consejo y al Secretario General que continúen la promoción y sensibilización sobre la Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, a la vez que se realizan esfuerzos para aplicar las disposiciones pertinentes de la Declaración;
10. *Pide* al Presidente del Consejo y al Secretario General que sigan desplegando sus buenos oficios para sensibilizar a las jefas y jefes de Estado y de Gobierno sobre los beneficios socioeconómicos del transporte aéreo para sus economías nacionales y promoverlos;
11. *Pide* al Consejo y al Secretario General que adopten las medidas necesarias para aplicar las resoluciones y decisiones de la Asamblea relativas a las actividades de transporte aéreo de la Organización, y vigilen y presten apoyo en la aplicación por parte de los Estados de las disposiciones de la OACI relativas al transporte aéreo;
12. *Pide* al Consejo que examine periódicamente la declaración consolidada de las políticas de transporte aéreo de la OACI e informe a la Asamblea cuando se requieran cambios en la declaración;
13. *Pide* al Consejo que mantenga los textos de orientación y las políticas de la OACI en la esfera del transporte aéreo actualizados para que respondan a los cambios y necesidades de los Estados miembros, preservando a la vez los principios básicos sobre los que descansan;
14. *Pide* al Consejo que elabore un marco temático de múltiples formatos a fin de lograr la máxima asistencia, participación efectiva y resultados óptimos en la ATConf/7;
15. *Pide* al Consejo que elabore una política que mejore la coordinación de las cuestiones transversales relacionadas con el desarrollo económico del transporte aéreo, con el fin de integrar sistemáticamente las consideraciones del desarrollo económico en todas las actividades y programas de la OACI e implantar un temario transversal que persiga eficazmente el objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo; y
16. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-27.

APÉNDICE A

Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Principios básicos y visión de largo plazo

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

Considerando que el multilateralismo para liberalizar el transporte aéreo internacional, especialmente el intercambio de derechos comerciales, sobre una base multilateral en la medida más amplia posible continúa siendo un objetivo de la Organización;

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

Considerando que existe la necesidad de adaptarse al cambiante entorno normativo y operacional en la esfera del transporte aéreo y que la Organización ha desarrollado, en consecuencia, orientación sobre las políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y plantillas para acuerdos de servicios aéreos;

Considerando que el enorme impacto de la COVID-19 en la aviación en términos de resiliencia, sostenibilidad o recuperación requiere la interacción entre diferentes ámbitos técnicos y de políticas para encontrar soluciones adecuadas para el sector;

Considerando que la mayoría de los servicios aéreos internacionales se rigen por Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) bilaterales o multilaterales entre Estados o grupos regionales de Estados, y que esos acuerdos son indispensables para el transporte aéreo internacional porque brindan un marco previsible en el que los transportistas aéreos pueden operar y mantener futuros servicios aéreos y, por lo tanto, toda restricción que se incorpore en respuesta a una crisis se debería mantener al mínimo y conciliar con los requisitos de los ASA;

Considerando que existe la necesidad de lograr una mayor comprensión acerca de los beneficios y las dificultades que entraña la liberalización del acceso a los mercados, tanto en términos de personas que viajan como de servicios de carga;

Considerando que el suministro de servicios de transporte aéreo regulares y fiables es de fundamental importancia para el desarrollo de las economías de los Estados, en especial los Estados en desarrollo, incluidos los que dependen del turismo;

Considerando que la Organización ha adoptado una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional que establece que: *Nosotros, los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, resolvemos promover activamente la liberalización continua del transporte aéreo internacional para favorecer a todas las partes interesadas y a la economía en general. Nos guiará la necesidad de asegurar que se respeten los máximos niveles de seguridad operacional y protección de la aviación y el principio de lealtad e igualdad de oportunidades para todos los Estados y sus partes interesadas;*

Considerando que el cumplimiento de los Estados miembros de las disposiciones del Convenio y que la adhesión universal al *Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales* (IASTA), el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (Convenio de Montreal de 1999), el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* (Convenio de Ciudad del Cabo) y su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico y otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional pueden facilitar y contribuir al logro de los objetivos de la Organización;

Considerando que debería tenerse debidamente en cuenta el interés de los consumidores en la elaboración de políticas y reglamentos nacionales y regionales para el transporte aéreo internacional; y

Considerando que las deliberaciones en el Grupo Experto sobre Reglamentación del Transporte Aéreo indican un amplio apoyo para examinar los aspectos económicos y de reglamentación de las operaciones internacionales de aeronaves no tripuladas, en vista del aumento de las operaciones mundiales de aeronaves no tripuladas.

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados miembros a que tengan en cuenta y apliquen la Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional en sus prácticas normativas y de formulación de políticas;

2. *Alienta* a los Estados miembros a que promuevan la liberalización a un ritmo y de una manera que se ajusten a sus necesidades y circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, el entorno comercial cambiante y los requisitos de infraestructura, así como los principios sobre medidas de salvaguardia para garantizar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados, incluido el principio de considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo;
3. *Insta* a los Estados miembros a que eviten adoptar medidas unilaterales y extraterritoriales que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional y a que no se apliquen las políticas y la legislación nacionales al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales;
4. *Insta* a los Estados miembros que aún no son Partes en IASTA, en el Convenio de Montreal de 1999, en el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo y en otros instrumentos de la OACI que rigen el transporte aéreo internacional a que consideren con carácter urgente su adhesión;
5. *Insta* a todos los Estados miembros a que registren en la OACI todos los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*, para mejorar la transparencia;
6. *Insta* a los Estados miembros a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas graves que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso importante en el proceso de liberalización;
7. *Alienta* a los Estados a que velen por que los reglamentos nacionales sobre el transporte aéreo reflejen y complementen las prioridades claves de la OACI;
8. *Insta* a los Estados miembros a que consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea cuando intercambien derechos de acceso a los mercados en el marco de acuerdos de servicios aéreos y otorguen los derechos apropiados y la flexibilidad operacional adecuada para promover el desarrollo de servicios de carga aérea, incluidos aquellos que permitan el comercio electrónico;
9. *Insta* a los Estados miembros a que, al abordar las cuestiones relacionadas con la asignación de turnos y las restricciones de vuelos nocturnos, consideren debidamente las necesidades y preocupaciones de otros Estados y hagan todo lo posible para resolver cualquier inquietud mediante consultas, de manera transparente y no discriminatoria, entre las partes interesadas, y 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;
10. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas competentes a que tengan en cuenta y apliquen los principios básicos de alto nivel, no prescriptivos y no vinculantes de la OACI sobre protección del consumidor en sus prácticas normativas, de definición de políticas y operacionales, incluso en el caso de grandes perturbaciones que repercutan en la aviación, y a que mantengan a la OACI informada sobre la experiencia adquirida o sobre los problemas que encuentren al aplicarlos;
11. *Pide* al Consejo que apoye firmemente el intercambio de puntos de vista y buenas prácticas sobre la aplicación de los principios básicos de la OACI sobre protección del consumidor, ya que ello podría contribuir a alentar la compatibilidad entre regímenes nacionales o regionales, teniendo en cuenta la flexibilidad que requieren los Estados en razón de sus características sociales, políticas y económicas;
12. *Alienta* a los Estados miembros a valerse del servicio de la OACI para las negociaciones de servicios aéreos (ICAN) y a beneficiarse del mismo, el cual facilita y mejora la eficiencia de sus negociaciones y consultas en materia de servicios aéreos;

13. *Alienta* a los Estados miembros a elaborar estrategias nacionales adecuadas que se centren en aumentar la competitividad y el atractivo del sector de la aviación, tanto en términos de contratación como de retención de personal;
14. *Pide* al Consejo que siga trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades de la liberalización y las barreras para la apertura del acceso a los mercados, de manera que se pueda dar mayor consideración a la formulación de un enfoque multilateral en el momento adecuado;
15. *Pide* al Consejo que por conducto del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) examine el modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI para facilitar los acuerdos bilaterales y multilaterales de los Estados miembros. El MASA debería considerarse un documento vivo que tenga en cuenta el dinamismo y el desarrollo tecnológico de la industria, reflejando múltiples opciones para asistir en las negociaciones, concientizar y generar diálogo, sin perder su carácter neutro y no vinculante;
16. *Pide* al Consejo que siga monitoreando los avances de la industria de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), promueva y coordine la recopilación y el intercambio de información y prácticas idóneas sobre las cuestiones de reglamentación económica de las aeronaves no tripuladas entre los Estados miembros;
17. *Pide* al Consejo que siga promoviendo el uso y la adhesión a los principios fundamentales de la Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación, que debería actualizarse cuando se considere necesario;
18. *Pide* al Consejo que establezca interacciones apropiadas entre distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la Organización para garantizar que se traten de manera adecuada sus respectivas áreas de política en la labor de cada uno de ellos;
19. *Pide* al Consejo que siga profundizando el diálogo y el intercambio de información con los Estados miembros y la industria, teniendo en cuenta las metas de la Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional, respecto a las experiencias y los logros de los Estados, incluyendo acuerdos existentes de liberalización, así como la aplicabilidad y pertinencia de los actuales tratados multilaterales, y las diversas propuestas presentadas durante la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6);
20. *Pide* al Consejo que continúe cooperando con los organismos regionales y subregionales en lo concerniente al examen y preparación de medidas de cooperación, incluso arreglos liberalizados y los resultados de esas medidas, a fin de ver si deberían recomendarse a los Estados miembros, en el momento oportuno, medidas similares o de otra índole para su aplicación a mayor escala;
21. *Pide* al Consejo que, a fin de facilitar el acceso de los Estados miembros, actualice el TASA para que incluya las orientaciones para que los ASA sigan ofreciendo un marco previsible durante las crisis que afecten a los servicios aéreos internacionales;
22. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados miembros en la reglamentación del transporte aéreo internacional, así como de las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, y que comparta dicha información con los Estados miembros; y

23. *Pide* al Consejo que evalúe la idoneidad de los marcos de reglamentación económica actuales a la luz de las nuevas tendencias de la industria, incluidos los cuellos de botella de las cadenas de suministro, y que se coordinen las actividades de la OACI dirigidas a resolver la escasez de capital humano para que hagan frente a los desafíos cambiantes del sector de la aviación mundial.

Sección II. Propiedad y control de los transportistas aéreos

Considerando que la aplicación estricta del criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

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

Considerando que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación; y

Considerando que el logro de los objetivos de desarrollo entre Estados se fomenta cada vez más mediante arreglos de cooperación basados en grupos económicos regionales y en la cooperación funcional, simbólica de la afinidad y comunidad de intereses.

La Asamblea:

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

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

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

4. *Insta* a los Estados miembros a que consideren la posibilidad de aplicar criterios distintos para la designación y autorización de líneas aéreas, incluyendo aquellos que la OACI ha elaborado, y adoptar un método flexible y positivo para aceptar los esfuerzos de otros Estados para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos sin comprometer la seguridad operacional ni la protección de la aviación;

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

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

Sección III. Cooperación en arreglos normativos y competencia

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

Considerando que uno de los principios fundamentales recomendados por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI, para el reinicio y la recuperación segura y sostenible del sector de la aviación mundial a raíz de las repercusiones desastrosas de la pandemia de COVID-19, es que los Estados y las instituciones financieras consideren la necesidad de proporcionar apoyo directo y/o indirecto de diversas formas proporcionadas y transparentes; y

Considerando que la Organización ha elaborado orientación sobre definición de políticas para que los Estados promuevan la armonización y la compatibilidad de los enfoques y prácticas normativas para el transporte aéreo internacional, así como sobre temas relativos a la competencia.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta que la competencia leal constituye un principio general para la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional;

2. *Insta* a los Estados miembros a que elaboren leyes y políticas en materia de competencia para aplicarlas al transporte aéreo, teniendo en cuenta la soberanía nacional, y a que consideren la orientación de la OACI sobre competencia;

3. *Insta* a los Estados miembros a que alienten la cooperación entre las autoridades regionales y/o nacionales responsables de la competencia al tratar asuntos relacionados con el transporte aéreo internacional, incluso dentro del contexto de la aprobación de alianzas y fusiones;

4. *Alienta* a los Estados miembros a incorporar en la legislación nacional, en los reglamentos y en los acuerdos de servicios aéreos los principios básicos de oportunidades iguales y equitativas para competir, de no discriminación, de transparencia, de armonización, de compatibilidad y de cooperación consagrados en el Convenio e integrados en las políticas y la orientación de la OACI;

5. *Pide* al Consejo que defina mecanismos, como por ejemplo un foro de intercambio, para mejorar, en materia de competencia leal, la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados, con miras a promover enfoques normativos compatibles para el transporte aéreo internacional; y

6. *Pide* al Consejo que siga atento a las novedades que tengan lugar en materia de competencia en el transporte aéreo internacional y actualice, según sea necesario, sus políticas y textos de orientación sobre competencia leal.

Sección IV. Comercio de servicios

Considerando que el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), adoptado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), ha incluido ciertos aspectos del transporte aéreo internacional; y

Considerando que la OACI ha dado a conocer activamente a todas las partes interesadas las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como el mandato y la función especiales de la OACI en materia de transporte aéreo internacional.

La Asamblea:

1. *Reafirma* la necesidad de que la OACI continúe estudiando futuros arreglos de reglamentación y formule recomendaciones y propuestas para resolver los problemas que enfrenta el transporte aéreo internacional, respondiendo a los cambios internos y externos que lo afectan;
2. *Reconoce* que dichos arreglos deberían crear un entorno en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y continuar prosperando de forma ordenada, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección, garantizando al mismo tiempo los intereses de todos los Estados miembros y su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;
3. *Reafirma* la función primordial de la OACI de elaborar criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional;
4. *Insta* a los Estados miembros que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:
 - a) garanticen la coordinación interna en las administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
 - b) se aseguren de que los representantes conozcan plenamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
 - c) tengan en cuenta los derechos y obligaciones respecto a los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la OMC;
 - d) examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
 - e) den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y

- f) registren en la OACI, de acuerdo con el artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS;
5. *Pide* a la OMC, a sus Estados miembros y observadores que otorguen debida consideración a:
- a) las estructuras y arreglos de reglamentación que caracterizan al transporte aéreo internacional, así como la liberalización que está teniendo lugar a escala bilateral, subregional y regional;
 - b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad operacional y protección; y
 - c) las políticas y los textos de orientación actuales de la OACI relativos a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, así como su labor continua en esta esfera;
6. *Pide* al Consejo que:
- a) siga ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la protección de la aviación y la protección del medio ambiente en la esfera del transporte aéreo internacional;
 - b) participe dinámicamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados miembros; y
 - c) promueva la comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la OMC y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

APÉNDICE B

Impuestos

Considerando que los impuestos aplicables al transporte aéreo internacional, por ejemplo, a las aeronaves, el combustible y otros suministros técnicos, los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y la venta o uso de esos servicios, pueden tener repercusiones económicas y de competencia negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional;

Considerando que en los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, contenidos en el Doc 8632, se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

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

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la resolución A42-20 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*);

Considerando que los criterios de la OACI sobre impuestos que figuran en el Doc 8632 complementan el artículo 24 del Convenio y tienen la finalidad de reconocer la naturaleza de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional;

Considerando que la Organización publica y mantiene al día un suplemento del Doc 8632, una recopilación de las respuestas de los Estados miembros sobre estado de la implementación de las resoluciones consolidadas sobre impuestos, y

Considerando que se ha enmendado el artículo 8 – Transporte internacional marítimo y aéreo del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas sobre Doble Imposición entre Países Desarrollados y Países en Desarrollo, incorporando un cambio en las opciones sugeridas para la tributación de las utilidades de las empresas de transporte aéreo internacional.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que cumplan los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, contenidos en el Doc 8632, y que eviten imponer a la aviación internacional impuestos discriminatorios;
2. *Insta* a los Estados miembros a que eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo;
3. *Insta* a los Estados miembros a que transmitan a la OACI, cuando se les solicite, información sobre el estado de su implementación de las resoluciones consolidadas en materia de impuestos para la actualización del suplemento del Doc 8632; y
4. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre impuestos, esté atento a las novedades y actualice sus políticas y el suplemento del Doc 8632 según se requiera.

APÉNDICE C

Economía de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Considerando que el artículo 15 del Convenio establece las bases para aplicar y divulgar los derechos para los aeropuertos y servicios de navegación aérea;

Considerando que en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, contenidas en el Doc 9082, se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves y las medidas basadas en criterios de mercado se trata separadamente en la resolución A42-20 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*), y en la resolución A42-21, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*;

Considerando que se ha encargado al Consejo que formule recomendaciones para orientación de los Estados miembros con respecto a los principios conforme a los cuales los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional pueden imponer derechos para recuperar los costos del suministro de dichos servicios y obtener otros ingresos razonables de los mismos, y con respecto a los métodos que pueden aplicarse a tal efecto;

Considerando que los Estados miembros han hecho un llamamiento a la Organización para que ofrezca asesoramiento y orientación para promover una recuperación equitativa de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea y mantener un equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios por la otra;

Considerando la creciente necesidad de que los Estados obtengan fondos suficientes y sostenibles para desempeñar sus funciones de vigilancia de reglamentación, incluidas aquellas relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y los aspectos económicos;

Considerando que el Consejo adoptó directrices sobre políticas de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para garantizar que todo el público usuario reciba un trato equitativo;

Considerando que la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos para la aviación civil internacional sigue transformándose, y que la recuperación de los costos asociados debería seguir ajustándose a las políticas de tarificación de la OACI; y

Considerando que no se alcanzó un consenso entre los Estados miembros sobre el camino a seguir para establecer un mecanismo mundial de recuperación de costos y, en consecuencia, el Consejo decidió que no se seguiría trabajando en la creación de un mecanismo mundial de recuperación de costos por los servicios meteorológicos espaciales.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a asegurarse de que se respete plenamente el artículo 15 del Convenio;
2. *Insta* a los Estados miembros a basar la recuperación de los costos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea que suministran a la aviación civil internacional, o cuyo suministro comparten, en los principios establecidos en el artículo 15 del Convenio y en las políticas de la OACI que figuran en el Doc 9082, independientemente de la estructura orgánica bajo la cual se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
3. *Insta* a los Estados miembros a garantizar que los derechos aeroportuarios y en concepto de servicios de navegación aérea se apliquen a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;

4. *Insta* a los Estados miembros a hacer todo lo posible en cumplimiento del artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que un Estado miembro imponga o permita imponer por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado miembro;
5. *Insta* a los Estados miembros a que adopten los principios de no discriminación, de relación de los derechos con los costos, de transparencia y de consulta, según lo dispuesto en las políticas de la OACI en el Doc 9082, en la legislación, reglamentación o políticas nacionales, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, a fin de asegurar el cumplimiento por los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea;
6. *Insta* a los Estados miembros a que garanticen la implantación de las actuales políticas de la OACI de recuperación de costos derivados de medidas y funciones de seguridad en aeropuertos y por los proveedores de servicios aéreos, según se establece en el Doc 9082, de modo que los derechos impuestos a al público usuario en concepto de seguridad sean razonables, rentables y fomenten la armonización a escala mundial;
7. *Insta* a los Estados miembros a cooperar en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales y a considerar la aplicación de las directrices sobre políticas de la OACI de asignación de costos del GNSS;
8. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un equilibrio adecuado entre los proveedores de servicios y las personas usuarias cuando deban aplicarse medidas económicas y financieras en tiempos de crisis, incluida la revisión de los derechos, mediante una consulta efectiva y asegurándose de que las dificultades se compartan entre todas las partes de forma razonable;
9. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según sea necesario, los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a las personas usuarias y los textos de orientación conexos con miras a contribuir a mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación y operación de aeropuertos y servicios de navegación aérea y a una sólida cooperación entre los proveedores y el público usuario, y reforzar la capacidad de respuesta de las políticas ante crisis futuras;
10. *Pide* al Consejo que evalúe mecanismos para tratar la cuestión de obtener recursos económicos sostenibles para las funciones de vigilancia económica, de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación de los Estados, y que actualice y/o elabore, según sea necesario, orientaciones relacionadas con los recursos económicos para sostener las funciones de vigilancia de los Estados;
11. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según proceda, orientaciones sobre asignación de costos del GNSS, así como que aborde la recuperación de costos de la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos para la aviación civil internacional; y
12. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a las personas usuarias y los textos de orientación conexos, a fin de que los Estados miembros y sus aeropuertos, así como las entidades que prestan servicios de navegación aérea, tomen mayor conciencia de ellos y los apliquen.

Sección II. Gestión y financiación de la infraestructura de aviación

Considerando que los Estados miembros ponen un énfasis cada vez mayor en mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación de servicios aeroportuarios y de navegación aérea;

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

Reconociendo la necesidad de hacer inversiones considerables a largo plazo para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, en consonancia con el nivel de crecimiento del tránsito previsto, incluidas las necesidades futuras de los nuevos explotadores y los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes;

Considerando que la industria de la aviación ha sufragado gran parte de sus propios costos de infraestructura, en lugar de recibir financiación por medio de impuestos, inversiones públicas o subsidios;

Considerando que el desarrollo de la infraestructura de transporte aéreo y el plan mundial de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) requiere estudios de rentabilidad justificativos para obtener financiación para apoyar la implantación;

Considerando que la rápida expansión de nuevos participantes en el espacio aéreo, como los UAS y la movilidad aérea avanzada (AAM), requiere inversiones en infraestructura de aviación existente y nueva para posibilitar su integración y preservar la seguridad operacional y la eficiencia; y

Recordando que se adoptó la *Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el marco del Plan de acción de Lomé (2017-2019) de la Unión Africana (UA) en el Tercer Foro Mundial sobre Aviación de la OACI (IWAF/3), celebrado en Abuja (Nigeria) en noviembre de 2017.

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados miembros que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, ellos son exclusivos responsables respecto a los compromisos que han asumido en virtud del artículo 28 del Convenio, sean cuales fueren las entidades que explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en cuestión;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que consideren la posibilidad de establecer entidades autónomas para la explotación de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta tanto la viabilidad económica como el interés del público usuario y demás interesados;
3. *Insta* a los Estados miembros a establecer una buena gobernanza, por ejemplo, la creación de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios, el uso de un enfoque fundado en datos y la cooperación y la toma de decisiones compatible entre las autoridades de transporte y otros ministerios responsables de carteras conexas, que puede dar un fuerte impulso para promover la inversión en infraestructura de aviación;
4. *Insta* a los Estados miembros a elaborar programas y planes nacionales y/o regionales de infraestructura de la aviación, que deberían estar en consonancia e integrados con un desarrollo de modos de transporte que tenga un equilibrio adecuado, vinculados a marcos y estrategias nacionales o regionales de desarrollo y armonizados con los marcos económicos y financieros internacionales;

5. *Alienta* a los Estados miembros a establecer un clima de inversión transparente, estable y previsible que respalde el desarrollo de la infraestructura de la aviación, por ejemplo, haciendo participar a las partes interesadas, diversificando las fuentes de financiación y elevando la función del sector privado, entre otros, mediante inversiones privadas, reformas comerciales, iniciativas de financiación privada, sociedades públicas-privadas y diversos planes de incentivos;
6. *Alienta* a los Estados miembros a que consideren si procede prestar apoyo financiero y reglamentario a los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea en respuesta a las dificultades económicas sin precedentes derivadas de la pandemia de COVID-19. Dicho apoyo debería respetar el principio de igualdad de oportunidades para competir;
7. *Pide* al Consejo que siga elaborando y actualizando, según proceda, textos de orientación y herramientas sobre financiación para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, incluidos mecanismos para apoyar mejoras operacionales, según se describe en los módulos ASBU;
8. *Pide* al Consejo que siga evaluando las necesidades emergentes de financiación que se derivan del avance tecnológico de la industria, incluida la inversión en infraestructuras para apoyar la explotación de nuevos participantes, como los UAS y la AAM;
9. *Pide* al Consejo que mantenga actualizada la orientación de la OACI sobre medidas económicas y financieras para mitigar la repercusión del brote de coronavirus en la aviación y que promueva su uso; y
10. *Pide* al Consejo que siga llevando a cabo y respaldando los trabajos de seguimiento pertinentes para la aplicación de la *Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África* en el contexto de los arreglos existentes, en particular, del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI).

APÉNDICE D

Datos de aviación y estadísticas

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

Considerando que cada Estado miembro se ha comprometido a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen los datos y las estadísticas solicitados por el Consejo de conformidad con el artículo 67 del Convenio;

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

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

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

Considerando que la cooperación entre las organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de datos y estadísticas de aviación puede ayudar a ampliar el alcance, la cobertura y la calidad de los datos, evitar la duplicación de esfuerzos y reducir la carga de los Estados;

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

Reconociendo que el análisis de datos de aviación se encuentra en transformación por la velocidad y el incremento de los datos, así como las innovaciones de datos e Inteligencia Artificial (IA) que permiten el análisis avanzado de dichos datos; y

Reconociendo la colaboración continua en materia de análisis de macrodatos con los Estados miembros en el suministro continuo de análisis de las repercusiones operacionales y económicas con el uso de instrumentos de análisis empresarial.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que designen coordinadores para los datos y las estadísticas de aviación, y hagan todo lo posible para proporcionarlos a la OACI a tiempo y electrónicamente, cuando sea posible;

2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los tableros interactivos de macrodatos y los informes mensuales de monitoreo que son actualizados continuamente para sus procesos de decisiones basadas en datos y para las necesidades de planificación de capacidad e implementación;

3. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a especialistas nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente la colección de estadísticas oficiales, incluidos el procesamiento de macrodatos y el uso de IA a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de los Estados miembros y la Organización; y

4. *Pide* al Consejo que:

- a) siga recopilando, procesando y analizando datos de aviación, incluidos los macrodatos, velando a su vez porque se armonicen los datos y estadísticas de aviación de diferentes fuentes a fin de facilitar el suministro de datos precisos, fiables y coherentes para que los Estados tomen decisiones fundamentadas;
- b) divulgue entre los Estados miembros, e intercambie con ellos, datos de aviación que sean de interés común en la esfera del transporte aéreo de conformidad con los principios y disposiciones contenidas en el Convenio y en las decisiones pertinentes de la Organización.;
- c) siga buscando nuevas formas de cooperar más estrechamente con las Naciones Unidas (ONU), sus organismos y otras organizaciones internacionales en la recopilación y distribución de datos, estadísticas y análisis de aviación, incluidos los macrodatos, según proceda; y
- d) tome las disposiciones apropiadas para que la OACI preste asistencia a los Estados miembros que la soliciten con el fin de mejorar los datos, las estadísticas y los análisis de aviación, incluida la adopción de nuevas tecnologías como la IA y el análisis de macrodatos.

APÉNDICE E

Pronósticos, planificación y análisis económicos

Sección I. Pronósticos y planificación

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

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

Considerando que la Organización necesita disponer de pronósticos específicos para fines de planificación de aeropuertos y sistemas de navegación aérea, y de vigilancia medioambiental.

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que elabore y actualice pronósticos sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, y que los facilite a los Estados miembros;
2. *Pide* al Consejo que siga actualizando un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo a partir del cual puedan elaborarse pronósticos adaptados y más detallados para diversos fines, tales como planificación de sistemas de navegación aérea y análisis medioambientales; y
3. *Pide* al Consejo que siga aumentando la precisión de los pronósticos y lleve a cabo actualizaciones más frecuentes de los pronósticos mediante depuración de las metodologías de pronósticos y el uso de los algoritmos de IA incorporados en los macrodatos.

Sección II. Análisis económicos

Considerando que hay un interés permanente entre los Estados miembros, las organizaciones internacionales, las instituciones financieras y los sectores de la aviación, turístico, y comercial en los análisis económicos del transporte aéreo, incluida la contribución de la aviación a las economías mundial, regionales y nacionales;

Considerando que los estudios económicos realizados por la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para distribuir los ingresos de las líneas aéreas;

Considerando que es preciso que la OACI cuente con análisis económicos a fin de ayudar al Consejo a evaluar la eficacia de las medidas propuestas para cumplir los objetivos estratégicos de la Organización, y para fines de planificación ambiental, estudios de inversiones y otras finalidades; y

Considerando que existe una creciente necesidad de los Estados Miembros de medir su habilidad para crear y mantener valor desde el sector de aviación civil, lo que exige la formulación de metodologías para definir el índice de competitividad de la aviación mundial.

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que desarrolle metodologías y procedimientos para la medición de los impactos directos, indirectos e inducidos de la actividad de la aviación en la economía nacional con arreglo a las normas internacionalmente aceptadas;
2. *Pide* al Consejo que publique periódicamente un estudio sobre las diferencias regionales en el nivel de los costos de explotación del transporte aéreo internacional, en el que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar a sus niveles y las consecuencias que las variaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo;
3. *Pide* al Consejo que siga la marcha de los acontecimientos, lleve a cabo estudios acerca de las cuestiones principales de importancia mundial y comparta sus análisis con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria; y
4. *Pide* al Consejo que elabore una metodología normalizada para establecer un índice de competitividad de la aviación mundial para que los Estados incrementen al máximo el rendimiento del mercado, la eficiencia económica y la productividad.

Sección III. Correo aéreo

Considerando que el correo aéreo es un componente integral del transporte aéreo internacional, y que se ve afectado cada vez más por el comercio electrónico;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que tengan en cuenta los efectos en la aviación civil internacional cuando se formulen criterios en la esfera del correo aéreo internacional, especialmente en las reuniones de la Unión Postal Universal (UPU);
2. *Encarga* al Secretario General que suministre a la UPU, previa solicitud y según lo estipulado en los acuerdos de cooperación pertinentes entre la UPU y la OACI, la información fáctica de que disponga; y
3. *Pide* al Consejo que vigile y analice las limitaciones logísticas internacionales para el comercio electrónico en colaboración con la UPU.

Cuestión 27: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica***Datos de aviación — Seguimiento y análisis***

27.1 En la nota WP/142, la India presenta la idea de emplear receptores de vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) en equipo radioeléctrico definido por software (SDR) para capturar datos de movimiento de aeronaves con fines operacionales y analíticos no relacionados con la vigilancia, y subraya la necesidad de datos relativos al tráfico exactos en respaldo de la implementación de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM), la planificación de la capacidad, la reglamentación económica, la exactitud de la facturación, el monitoreo del rendimiento y la presentación de informes nacionales. En la nota se señalan las carencias en los aeropuertos sin radar y las ubicaciones remotas, así como los altos costos de la vigilancia tradicional, y se propone un despliegue rentable y escalonado (sistemas homologados de vigilancia basados en SDR en los principales aeropuertos y receptores basados en SDR en aeropuertos regionales/en lugares remotos) para incorporar los datos a un repositorio nacional centralizado en el que los datos se integren con los sistemas de facturación, la gestión de turnos y la gestión de afluencia. Se destacan los beneficios económicos esperados (menor inversión en activos fijos (capex)/gastos de funcionamiento (opex) y mejora de la vigilancia y previsión basadas en datos) y se invita a la Asamblea a respaldar la creación de un grupo de trabajo que se encargue de normalizar las recomendaciones y orientaciones relativas a la adopción de la ADS-B basada en SDR para fines estadísticos no relacionados con la vigilancia.

27.2 En la nota WP/143, la India propone un marco normalizado para determinar el “coeficiente de salud” de las líneas aéreas (AHS) con el fin de ayudar a los explotadores de aeropuertos a gestionar la alta exposición financiera debida a la prestación de servicios a crédito a las líneas aéreas, y señala la ausencia de un mecanismo unificado y transparente para evaluar la solvencia de las líneas aéreas. Basándose en indicadores operacionales, financieros, de seguridad y de experiencia de la clientela, así como en los tableros de medición existentes en otras jurisdicciones, en la nota se prevé un marco basado en datos, graduable y transparente —que podría alojarse en la OACI en asociación con la industria—, que permitiría condiciones de pago según el riesgo, mejoraría la contratación e incrementaría la resiliencia financiera. En la nota se invita a la Asamblea a tomar nota del problema, respaldar la creación de un grupo de trabajo mundial para elaborar un sistema normalizado de calificación crediticia/coeficiente de salud de las líneas aéreas y animar a los Estados, los explotadores de aeropuertos y las asociaciones de la industria a cooperar con la orientación de la OACI.

27.3 En la nota WP/140, la República de Corea destaca la ausencia de una definición acordada internacionalmente de la “industria de la aviación civil” y de los sectores que abarca, lo que dificulta la armonización de la notificación de datos, la medición económica (incluida la armonización con la cuenta satélite de la aviación) y la planificación de políticas. Teniendo en cuenta las interpretaciones nacionales divergentes, en particular respecto de si se deben incluir la fabricación de aeronaves y la aparición de nuevos sectores (p. ej., la movilidad aérea urbana (UAM), las aeronaves no tripuladas y el espacio comercial), en la nota se propone un marco central/ampliado en consonancia con las normas estadísticas internacionales (Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU), Clasificación Central de Productos (CPC), Sistema de Cuentas Nacionales (SCN)) para fortalecer la comparabilidad y la coordinación institucional. En la nota se invita a la Asamblea a iniciar un proceso dirigido por la OACI, en colaboración con la División de Estadística de las Naciones Unidas (UNSD) y las partes interesadas, para elaborar una clasificación normalizada e incorporarla a futuras actualizaciones de la cuenta satélite de la aviación y a otros documentos de orientación estadística de la OACI.

27.4 La comisión opina que la propuesta de la nota A42-WP/142 sobre el uso de receptores ADS-B basados en SDR puede incrementar la precisión estadística y mejorar las previsiones a un costo relativamente bajo. Sin embargo, se plantean preocupaciones en cuanto al uso de ADS-B no relacionado con la seguridad operacional y los riesgos de seguridad de la aviación que supone para los explotadores de aeronaves. En este sentido, recomienda que la Asamblea remita las propuestas contenidas en A42-WP/142 a los grupos técnicos y los grupos de trabajo de la OACI para su examen y perfeccionamiento.

27.5 La comisión analiza la nota WP/143, donde se propone la creación de un coeficiente de la salud financiera de las líneas aéreas para hacer un seguimiento de su solvencia financiera y operacional. Si bien reconocen las preocupaciones de la India en la nota WP/143, la mayoría de los Estados no están a favor de la propuesta, señalando que la vigilancia de la salud financiera de las líneas aéreas es responsabilidad de los Estados, que ya existen herramientas eficaces de seguimiento y que el marco sugerido sería extremadamente complejo. En consecuencia, la comisión conviene en que la responsabilidad de vigilar la viabilidad financiera de las líneas aéreas recaerá en las autoridades de cada Estado y se manifiesta en contra de la creación de un sistema de coeficientes de la salud financiera de las líneas aéreas bajo el liderazgo de la OACI.

27.6 La comisión acoge con beneplácito las iniciativas descritas en la nota WP/140 y enfatiza la importancia de acordar una definición común de la industria de la aviación civil y los sectores que abarca. Expresa su respaldo al establecimiento de una definición mundial normalizada que permita mejorar la comparabilidad de los datos y fortalecer la planificación de las políticas. Sin embargo, un Estado advierte que acordar una definición única mundial podría no ser ni necesario ni práctico y puntualiza la necesidad de que los Estados conserven la flexibilidad para clasificar sus sectores de aviación en función de sus prioridades nacionales. En respuesta, la Secretaría informa a la comisión que la labor ya está en curso a través de la División de Estadísticas, cuya tarea está específicamente destinada a incorporar dicha flexibilidad.

Otros asuntos

27.7 En la nota WP/484, copatrocinada por el IBAC, Chile destaca el papel vital de los trabajos aéreos en la respuesta ante desastres y emergencias, y señala su contribución al desarrollo económico y la seguridad pública. En la nota se hace hincapié en que actividades como la extinción de incendios, las evacuaciones aeromédicas y la vigilancia a menudo se enfrentan a barreras de reglamentación cuando su ámbito es transfronterizo. Chile comparte el memorando de acuerdo de la CLAC de 2023 como ejemplo de iniciativa regional exitosa para facilitar las operaciones de trabajos aéreos en el extranjero durante emergencias. En la nota se invita a la Asamblea a tomar nota de esta experiencia y a considerar la posibilidad de incluir orientaciones o modelos de acuerdo en el programa de trabajo de la OACI para facilitar el acceso de los explotadores extranjeros a los mercados de trabajos aéreos, especialmente en casos de necesidad urgente.

27.8 En la nota WP/405 Cuba informa de que la continua imposición de medidas unilaterales y extraterritoriales, en particular el bloqueo impuesto por los Estados Unidos, ha obstaculizado gravemente el desarrollo económico y la sostenibilidad de su sector de la aviación civil. Estas medidas, que incluyen restricciones a la adquisición de aeronaves y las transacciones financieras y un acceso limitado a plataformas de reuniones/eventos, se describieron como violaciones del Convenio de Chicago y el derecho internacional. Cuba insta a la Asamblea a que reconozca los efectos negativos de esas medidas e insta a los Estados a abstenerse de promulgar leyes que socaven la soberanía y los intereses legítimos de otros Estados, en apoyo de los principios de la OACI y de su Iniciativa Ningún País se Queda Atrás.

27.9 En la nota WP/136, la India destaca la creciente importancia estratégica de los ingresos no aeronáuticos para los aeropuertos, particularmente en el contexto de las asociaciones público-privadas y el rápido crecimiento del tráfico. En la nota se comparten las tendencias clave en los acuerdos no aeronáuticos, las mejores prácticas mundiales en la generación de ingresos no aeronáuticos, así como la perspectiva y las

prioridades estratégicas de la India. La India pide a la OACI que elabore textos de orientación y cláusulas modelo para los acuerdos no aeronáuticos, promueva la armonización reglamentaria y apoye las iniciativas de creación de capacidad para mejorar la sostenibilidad financiera, la innovación y las asociaciones comerciales equitativas en consonancia con las políticas económicas de la OACI y la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás.

27.10 En la nota de información WP/248, Revisión núm. 1, copatrocinada por el Comité Aeronáutico Interestatal (IAC), el Irán (República Islámica del) destaca las amplias consecuencias adversas de las sanciones económicas unilaterales en su sector de la aviación civil, y hace hincapié en que esas medidas ponen en peligro la seguridad operacional, la eficiencia y la viabilidad económica tanto a nivel nacional como mundial. En la nota se describen las restricciones que afectan a la adquisición de aeronaves y su mantenimiento, las transacciones financieras, los seguros, la continuidad operacional y la estabilidad de la fuerza laboral, todo lo cual socava los principios de igualdad, cooperación y seguridad del transporte aéreo establecidos en el Convenio de Chicago. El Irán pide a la Asamblea que deje a la aviación civil internacional fuera del alcance de las sanciones económicas unilaterales, apoye a los Estados afectados proporcionando apoyo técnico y de políticas de la OACI y promueva la cooperación internacional destinada a proteger la aviación civil frente a las interrupciones causadas por sanciones unilaterales.

27.11 En la nota de información WP/277, la Arabia Saudita presenta las recientes reformas encaminadas a fortalecer la reglamentación económica de la aviación civil en el Estado. En la nota se describen la expedición y actualización de los reglamentos que rigen los aeropuertos, los servicios de escala, la carga aérea, los servicios de transporte aéreo y la navegación aérea, diseñados para mejorar la eficiencia del mercado, atraer inversiones y apoyar los objetivos nacionales en consonancia con la Visión 2030 de la Arabia Saudita. Estas medidas promueven la competencia leal, la transparencia y la calidad de los servicios, al tiempo que crean oportunidades de empleo y aumentan la eficiencia y el valor del mercado. La Arabia Saudita hace hincapié en la adopción de principios clave, incluida la participación de las partes interesadas, la implementación gradual en aras de una transición sin problemas, y la provisión de un modelo operacional y principios rectores para apoyar una aplicación efectiva.

27.12 La comisión analiza la propuesta de la nota WP/484, que resalta la importancia de los trabajos aéreos en la respuesta a emergencias y la seguridad pública. Toma nota de la iniciativa regional destinada a facilitar el trabajo aéreo de los explotadores extranjeros durante emergencias, junto con la propuesta para elaborar orientaciones o modelos de acuerdo de la OACI que posibiliten un acceso oportuno y coordinado en tales situaciones. Los Estados miembros expresan su respaldo general hacia esta iniciativa, reconociendo su capacidad de aclarar la reglamentación y acrecentar la eficiencia operacional en emergencias transfronterizas. Al mismo tiempo, varios Estados miembros hacen hincapié en la necesidad de evaluar con cautela las implicaciones jurídicas y prácticas, en particular porque este tipo de actividad no está convencionalmente contemplada en los acuerdos de servicios aéreos. A la luz del respaldo general y las consideraciones expresadas, la comisión recomienda que la Asamblea solicite al Consejo que, con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, estudie la factibilidad de elaborar orientaciones generales y modelos de acuerdo para los Estados con miras a facilitar el trabajo aéreo de los explotadores extranjeros, especialmente en situaciones de emergencia.

27.13 La comisión toma nota de la información contenida en la nota WP/405. Algunos Estados alertan contra las medidas unilaterales, mencionando su impacto negativo en la capacidad de los Estados para desarrollar la aviación civil tal como se dispone en el Convenio de Chicago. Destacan el papel de la OACI como plataforma neutral destinada a fomentar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional sobre la base de la igualdad de oportunidades. Un Estado reafirma la idea de que la OACI no es el foro adecuado para debatir sus sanciones. También reitera sus acciones y su compromiso de cumplir con todas sus obligaciones internacionales y así contribuir a la seguridad operacional y la protección de la aviación internacional. La comisión toma nota de que estas cuestiones se han planteado en asambleas anteriores.

27.14 La comisión analiza la nota WP/136 y toma nota de la propuesta de que la OACI elabore orientaciones y cláusulas modelo para acuerdos no aeronáuticos, promueva la armonización reglamentaria y fomente iniciativas de creación de capacidad que mejoren la sostenibilidad financiera y promuevan las asociaciones comerciales equitativas. Si bien varios Estados miembros expresan su apoyo a esta iniciativa, reconociendo la necesidad de contar con modelos más diversos de generación de ingresos dado el aumento de las alianzas público-privadas y las estructuras mundiales de administración de aeropuertos, la mayoría de las intervenciones expresan reservas claras. Se plantean inquietudes respecto del mandato de la OACI en asuntos comerciales, la complejidad de elaborar orientaciones prácticas y la naturaleza distintiva de las actividades no aeronáuticas, que podría exigir criterios alternativos. También se señala que la OACI ya tiene textos de orientación sobre las fuentes de ingresos no aeronáuticas. En vista de la diversidad de perspectivas, la comisión recomienda que la OACI siga haciendo el seguimiento de las novedades y retome la cuestión cuando lo considere apropiado.

27.15 La comisión toma nota de las notas WP/248 y WP/277.

— FIN —

ISBN 978-92-858-0077-2



9 7 8 9 2 8 5 8 0 0 7 7 2