



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS PERMANENTES DE LA OACI EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

Esta nota de estudio ofrece 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*. Destaca los principales avances en a) reglamentación económica del transporte aéreo internacional; 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 en estos ámbitos, los cambios propuestos en la declaración consolidada, tanto de contenido como editoriales, tienen por objeto incorporar las novedades acaecidas desde la última Asamblea y figuran en el apéndice de esta nota.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar el texto revisado de la resolución de la Asamblea sobre la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo que figura en el apéndice y que sustituye y deja sin efecto la resolución A41-27.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades mencionadas en esta nota se lleven a cabo con recursos del presupuesto regular 2026–2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, incluido el Fondo Voluntario de Transporte Aéreo (TRAF), siguiendo la orientación del Plan de Actividades de la OACI 2026-2028.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184)</i> <i>Informe de la Comisión Económica del 41º período de sesiones de la Asamblea (Doc 10180)</i> <i>Resolución A41-27, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 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*, las actividades emprendidas por la OACI se centraron en los siguientes ámbitos: a) reglamentación económica del transporte aéreo internacional; b) impuestos; c) aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea; y d) datos de aviación y análisis.

1.2 Desde el 41º período de sesiones de la Asamblea, se han puesto en marcha iniciativas para ejecutar las resoluciones contenidas en A41-27. Ese contenido, incluidos los problemas emergentes y los avances tecnológicos de la industria, constituye la base para elaborar los programas del próximo trienio en los ámbitos mencionados.

2. REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

2.1 La labor de la OACI en el ámbito de las políticas y la reglamentación del transporte aéreo se ha centrado en promover la orientación sobre políticas de la OACI acerca de los aspectos económicos del desarrollo del transporte aéreo internacional, atender las cuestiones relativas a un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, la posibilidad de elaborar un convenio internacional para liberalizar los servicios de carga aérea, mejorar la comprensión por parte de los Estados de los beneficios y dificultades de la liberalización y las barreras para la apertura del acceso a los mercados, entre otras.

2.2 Reconociendo que el transporte aéreo es una parte integral del sistema de aviación civil que contribuye en gran medida al desarrollo económico y al comercio mundial, el trabajo de la Organización para el trienio 2026-2028 en esta esfera se centrará en la elaboración y actualización de políticas y orientaciones para asistir a los Estados en la reglamentación y vigilancia económica, la eliminación de restricciones regulatorias a la actividad, el mejoramiento de la conectividad aérea y la creación de condiciones comerciales competitivas, con mayor transparencia y opciones para el público consumidor. En concreto, se trataría de lo siguiente:

- a) **Actualización del modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI:** La Organización seguirá colaborando con los Estados en sus iniciativas de liberalización por medio del examen y la actualización del modelo de acuerdo de servicios aéreos, previéndose en el futuro la elaboración de acuerdos multilaterales sobre la liberalización de la propiedad y el control, el acceso a los mercados y el servicio de carga aérea. Ese modelo se convertiría en una caja de herramientas integral para facilitar los acuerdos bilaterales y multilaterales de los Estados miembros.
- b) **Mejora de la implementación del artículo 15 del Convenio:** Se procurará aumentar el cumplimiento por parte los Estados de las disposiciones del artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y otras políticas y textos de orientación sobre aspectos económicos. Se terminará de elaborar un texto de orientación sobre las disposiciones del artículo 15 del Convenio para guiar a los Estados.
- c) **Orientación económica sobre las operaciones internacionales de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS):** Se intensificará el seguimiento de los avances de la industria de UAS, para saber cuándo sea necesario elaborar reglamentación económica para la utilización internacional de UAS. Se ha creado una plataforma específica para las personas miembros y observadoras del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) con el fin de fomentar que se compartan las mejores prácticas y seguir manteniendo debates sobre los métodos de reglamentación económica de las operaciones de UAS.

- d) **Celebración de la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7):** En consonancia con la intención de la Organización de celebrar la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) en noviembre de 2026, la Secretaría tiene la intención de llevar a cabo una serie de simposios mundiales y seminarios regionales en preparación para la ATConf/7 y de vincularse con las principales partes interesadas en preparación para la conferencia.

3. IMPUESTOS

3.1 La OACI ha estado siguiendo de cerca las novedades de la revisión del 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* (el Modelo de las Naciones Unidas). Con este cambio se pretende ofrecer una alternativa que conceda a los países de origen (donde se prestan los servicios o se generan los ingresos) el derecho a gravar esos ingresos, abandonando el criterio de la tributación exclusivamente basada en el domicilio para el transporte aéreo internacional, que se recomienda en los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632), según los cuales los Estados miembros conceden exenciones impositivas recíprocas sobre los ingresos de las líneas aéreas procedentes de la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional para evitar la doble o múltiple imposición.

3.2 Reconociendo el impacto de la revisión propuesta del Modelo de las Naciones Unidas en el transporte aéreo mundial, la OACI ha colaborado con las partes interesadas de la industria para expresar las preocupaciones de la comunidad de la aviación al Comité en Cuestiones de Tributación de las Naciones Unidas. La OACI viene insistiendo en la necesidad de considerar las dificultades particulares a las que se enfrenta el sector de la aviación y en la importancia de armonizar las políticas impositivas del transporte aéreo internacional para evitar la doble imposición, en consonancia con las políticas establecidas desde hace tiempo por la OACI. Además, el 9 de enero de 2025 se envió una comunicación de la OACI a los Estados miembros (véase EC2/10 - 25/1) en la que se les pedía que: a) tomen nota de la revisión del Modelo de las Naciones Unidas, b) coordinen con las autoridades fiscales o financieras pertinentes respecto del cumplimiento de la resolución A41-27 de la Asamblea, apéndice B – *Impuestos*, y c) sigan los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632) para evitar la doble imposición.

4. ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

4.1 La labor de la Organización relacionada con los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea se centraron en la actualización de las políticas y orientaciones de la OACI, la financiación de las funciones de vigilancia de los Estados, las estrategias de recuperación de costos de las nuevas infraestructuras de aviación y la implementación de las políticas de la OACI en materia de cargos.

4.2 **Actualización de las políticas y orientaciones de la OACI.** El Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Aeropuertos y el Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (AEP-ANSEP) efectuaron una revisión exhaustiva de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) y en 2024 se publicó la décima edición de ese documento. Entre las principales actualizaciones, se aclaran los cuatro principios clave de la tarificación, se destacan las disposiciones del artículo 15 del Convenio de Chicago y se incorporan los cambios adoptados en los manuales de orientación pertinentes, como las modificaciones introducidas en los cargos “diferenciales” y “modulados”. La sexta edición del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) se publicó en 2023. Además, se han seguido elaborando orientaciones para tratar diversos aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, entre otros, la información normalizada para facturar los cargos aeronáuticos, la definición de alto nivel de acuerdos comerciales entre aeropuertos y usuarios y la vigilancia económica de los aeropuertos que son propiedad de entidades transnacionales.

4.3 **Fondos sostenibles para las funciones de vigilancia de los Estados.** Para tratar las dificultades relativas a la sostenibilidad de los fondos para las funciones de vigilancia dentro de la autoridad reguladora, se elaboró una encuesta mundial para recabar información sobre la estructura orgánica y los fondos que sostienen las funciones de vigilancia económica, de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación de los Estados. Las respuestas constituirán la base de un estudio sobre las prácticas de obtención de fondos para las funciones de vigilancia que servirá para elaborar los textos de orientación necesarios para que los Estados establezcan mecanismos para sostener económicamente sus funciones de vigilancia.

4.4 **Elaboración de orientaciones sobre la financiación de nuevas infraestructuras de aviación.** Se tomaron iniciativas para tratar aspectos que han surgido a raíz de los adelantos tecnológicos de la industria y los consiguientes requisitos de inversión en nueva infraestructura de aviación y prestación de servicios, incluido el mecanismo económico para sostener la prestación de servicios a nuevos participantes, por ejemplo, los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y la movilidad aérea avanzada (AAM), aspectos de recuperación de costos de la prestación de servicios de lanzamiento espacial comercial y servicios meteorológicos aeronáuticos.

4.5 **Labor futura sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.** El panorama económico de la aviación sigue evolucionando y requiere una financiación adecuada para la modernización y ampliación de infraestructura crítica a fin de satisfacer la demanda futura de capacidad y contribuir a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes de las Naciones Unidas. En este contexto, la labor futura sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea se centrará, entre otras cosas, en: a) actualizar las políticas y orientaciones de manera que se adapten a la evolución y respondan a las necesidades de desarrollo a mediano y largo plazo; b) elaborar orientaciones sobre la financiación de las infraestructuras y operaciones de la aviación; y c) seguir dando a conocer las políticas y orientaciones de la OACI y prestar asistencia a los Estados para que mejoren su implementación en el marco del objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB).

4.6 **Elaboración de un sistema de recuperación de costos por la prestación de servicios de información meteorológica especial.** De conformidad con el mandato instituido en el apéndice C, sección I, cláusula dispositiva 12 (después de la remuneración) de la resolución A41-27 de la Asamblea, a lo largo del trienio se realizaron esfuerzos para examinar la conveniencia y factibilidad de establecer un sistema mundial de recuperación de costos por la prestación de servicios de información meteorológica espacial. Entre esos esfuerzos cabe mencionar una serie de debates y análisis llevados a cabo en los órganos de la OACI, que culminaron en la iniciativa más reciente, a saber, la expedición de una comunicación a los Estados miembros de la OACI, en la que se les preguntaba cuál era su preferencia en cuanto a las opciones para un mecanismo mundial de recuperación de costos. Resultó que las respuestas recibidas no eran representativas de una parte importante de la membresía de la OACI y revelaban una gran divergencia de opiniones. A la luz de la limitada tasa de respuesta y de la falta de consenso, se llegó a la conclusión de que los resultados no fijaban un rumbo claro para avanzar. Dado que no se pudo llegar a un acuerdo sobre la idoneidad o factibilidad de un mecanismo mundial de recuperación de costos, el Consejo decidió que no se seguiría trabajando en esa iniciativa.

5. DATOS DE AVIACIÓN Y ESTADÍSTICAS

Promover el uso de estadísticas, datos y análisis sobre la aviación para tomar decisiones basadas en la evidencia

5.1 La OACI ha logrado avances considerables en la promoción de estadísticas, datos y análisis de aviación para que sus Estados miembros planifiquen e implementen políticas sobre la base de la evidencia. Gracias a la colaboración sostenida con los Estados miembros en el marco del Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP) y de la Reunión Departamental de Estadística, la OACI ha logrado que la

mayoría de los Estados miembros notifiquen sus estadísticas oficiales. Esos datos oficiales ahora están integrados a la perfección con fuentes de macrodatos, como la ADS-B (para el seguimiento de aeronaves) y la MIDT (para las reservas de pasajes aéreos), de modo que se cuenta con una base analítica de alta calidad que permite obtener información detallada y oportuna sobre la actividad de la aviación mundial.

5.2 Este repositorio integrado de datos sirve de columna vertebral para las herramientas analíticas avanzadas desarrolladas por la OACI, como el índice de conectividad aérea y el índice de competitividad de la aviación mundial, que permiten a los Estados miembros evaluar y comparar su rendimiento en dimensiones clave como la liberalización de los servicios aéreos, la inversión en infraestructura, la propiedad y el control de las líneas aéreas y la concentración del mercado.

5.3 Para mejorar la accesibilidad y la aplicación práctica de estos conocimientos, la OACI ha publicado informes mensuales de monitoreo y tableros de visualización de datos de última generación en plataformas exclusivas de inteligencia económica. Son accesibles por medio de licencias seguras de Tableau, proporcionan análisis casi en tiempo real sobre tráfico, despliegue de flotas, rendimiento financiero, cargos por navegación aérea y tendencias de rutas, lo que permite a los Estados miembros tomar decisiones basadas en datos en el contexto dinámico de la aviación.

6. PRONÓSTICOS, PLANIFICACIÓN Y ANÁLISIS ECONÓMICOS

Pronósticos y análisis económico para la planificación de los Estados y los objetivos estratégicos de la OACI

6.1 La labor de la OACI en los ámbitos de pronosticación, planificación y análisis económico es fundamental para promover todos los objetivos estratégicos de la Organización. La OACI ofrece un conjunto integral de pronósticos que abarcan parámetros operacionales –tráfico de público viajero y carga, las salidas de vuelos, etc. – con distintos grados de granularidad, como pares de aeropuertos, pares de rutas, pares de Estados y regiones de información de vuelo (FIR). También ofrece previsiones detalladas sobre evolución de flotas, necesidades de personal profesional de aviación (pilotas y pilotos, controladoras/es aéreos y personal de mantenimiento) y capacidad, todos ellos datos fundamentales para la planificación de la aviación nacional y regional.

6.2 La OACI actualiza periódicamente, por conducto del Grupo de Trabajo Multidisciplinario sobre Pronósticos de Tráfico a Largo Plazo, sus previsiones de tráfico a largo plazo integrando las últimas tendencias e indicadores económicos mundiales. Estas previsiones actualizadas están a disposición de los Estados miembros en los tableros analíticos de macrodatos de la OACI y sirven como herramienta estratégica para la planificación a largo plazo, la creación de capacidad y la priorización de inversiones.

6.3 La OACI también ha respondido a la creciente demanda de los Estados miembros, las partes interesadas de la industria y las organizaciones internacionales de contar con análisis económicos rigurosos de la contribución del transporte aéreo a las economías nacionales, regionales y mundial. Esto incluye el desarrollo de metodologías para cuantificar las repercusiones económicas directas e indirectas de la aviación utilizando normas internacionalmente aceptadas.

6.4 El estudio anual de la OACI sobre las diferencias regionales en los costos e ingresos del transporte aéreo internacional sigue promoviendo la neutralidad económica y sirve de fundamento para un sistema más equitativo de distribución de los ingresos de las líneas aéreas. Cabe señalar que la IATA también emplea esa información para distribuir los ingresos por persona pasajera procedentes de vuelos interlínea.

6.5 El análisis económico de la OACI constituye la base de la tarifa básica de transporte de correo aéreo (BACR), un mecanismo clave de la Unión Postal Universal (UPU) para determinar los costos de transporte del correo internacional. En concreto, este sistema resulta fundamental para posibilitar un comercio electrónico internacional rentable, en especial para bultos pequeños y livianos. Al ofrecer una tarifa de transporte aéreo alternativa cuando no existen acuerdos bilaterales, el BACR contribuye a que los costos de transporte transfronterizo se mantengan previsibles y asequibles.

6.6 La OACI ha desarrollado el marco metodológico del índice de competitividad de la aviación mundial, cuyos resultados provisionales y datos subyacentes se han compartido con los Estados miembros. Este marco permitirá a los Estados evaluar su capacidad para generar y mantener el valor de la aviación civil mediante la agregación de indicadores clave relacionados con la conectividad aérea, la calidad de la infraestructura, los marcos regulatorios y las condiciones económicas. El índice permite hacer una evaluación comparativa transparente entre Estados y contribuye a la evaluación del rendimiento, la indexación y la identificación de ámbitos donde hace falta reforzar las políticas y las inversiones.

7. ACTUALIZACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A41-27 DE LA ASAMBLEA

7.1 A la luz de la consideración por parte del Consejo de los avances en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, los impuestos, los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, y los datos de aviación y análisis presentados en las secciones 2 a 6. Así como de los objetivos estratégicos y el Plan de Actividades para 2026-2028 de la Organización, se examinó a fondo la resolución A41-27, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*. La versión revisada de la resolución se presenta en el apéndice.

7.2 La declaración consolidada revisada mantiene la estructura de la resolución A41-27, es decir, consta de una introducción y cinco apéndices, a saber:

- Introducción
- Apéndice A – Reglamentación económica del transporte aéreo internacional
- Apéndice B – Impuestos
- Apéndice C – Aeropuertos y servicios de navegación aérea
- Apéndice D – Datos de aviación y estadísticas
- Apéndice E – Pronósticos, planificación y análisis económicos

7.3 Los cambios propuestos, tanto de contenido como editoriales, a) incorporan cláusulas nuevas para reflejar cambios o decisiones que han tenido lugar desde la última Asamblea y tareas futuras; b) eliminan las cláusulas obsoletas o redundantes o que se refieren a acciones que ya se han realizado; y c) mejoran la presentación.

— — — — —

APÉNDICE

POLÍTICAS PERMANENTES EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO

~~A41-27~~A42-xx: 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 ~~la iniciativa denominada~~ 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 sus objetivos estratégicos – ~~Desarrollo económico del transporte aéreo~~ *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; y

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; y

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 41^o42^o 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;

~~10~~.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;

~~11~~.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;

~~12~~.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; y

14. *Pide* al Consejo que haga una preparación sólida a fin de lograr la máxima asistencia, una participación efectiva y unos resultados óptimos en la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7); y

15. *Pide* al Consejo que elabore una política que mejore la coordinación de las cuestiones transversales relacionadas con el desarrollo económico del transporte aéreo, en la que se recalque la importancia de un enfoque holístico para comprender los efectos recíprocos de las diversas medidas en ese desarrollo económico; y

~~13~~.16. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-9/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. *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;

14. *Pide* al Consejo que examine y desarrolle el modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA) de la OACI para convertirlo en un conjunto integral de herramientas que faciliten los acuerdos bilaterales y multilaterales de los Estados miembros. El TASA debería considerarse un documento vivo que tiene en cuenta el dinamismo y el desarrollo tecnológico de la industria para crear condiciones más propicias para el funcionamiento de la industria;

~~14. *Pide* al Consejo que examine si es necesario considerar la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta el papel crítico de los servicios de carga aérea durante la pandemia de COVID-19 y el incremento en la demanda de estos servicios a nivel mundial;~~

15. *Pide* al Consejo que siga monitoreando los avances de la industria de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), ~~lleve a cabo una evaluación en profundidad de la necesidad de orientación sobre la reglamentación económica de las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves no tripuladas, promueva y que 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;~~

16. *Pide* al Consejo que ~~promueva~~ *promueva* ~~sigua 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;

17. *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;

18. *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);

19. *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;

20. *Pide* al Consejo que ~~prepare~~ *prepare* incorpore orientaciones al TASA para que los ASA sigan ofreciendo un marco previsible durante las crisis que afecten a los servicios aéreos internacionales a fin de facilitar el acceso de los Estados miembros ~~para brindar a los Estados la flexibilidad necesaria para responder de forma temporaria a las crisis internacionales y, a su vez, proteger la integridad de los ASA, facilitar la continuación del tránsito durante una crisis y garantizar luego el regreso a “la normalidad”, teniendo en cuenta, en particular, las enseñanzas extraídas de la pandemia de COVID-19, que causó una conmoción sin precedentes en el sistema de aviación internacional;~~ y

21. *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

22. *Pide* al Consejo que vele por que los marcos de reglamentación económica sigan siendo pertinentes y eficaces y les sirvan de orientación a los Estados miembros para responder a las nuevas tendencias de la industria y hacer 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; y

~~*Considerando* que las deliberaciones en el Grupo Experto sobre Reglamentación del Transporte Aéreo indican un amplio apoyo a la labor en curso para elaborar un instrumento multilateral sobre la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos;~~

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; y
6. ~~*Pide* al Consejo que trate las cuestiones pendientes que preocupan, para permitir el avance hacia la elaboración del Convenio multilateral sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, que se propone liberalizar de manera multilateral la propiedad y el control de los transportistas aéreos, de conformidad con la Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional; y~~

7.6. *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; y
6. *Pide* al Consejo que:
- a) siga ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la protección de la aviación y la protección del medio ambiente en la esfera del transporte aéreo internacional;
 - b) participe dinámicamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados 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 ~~A41-20~~ ~~A42-XX~~ de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*);

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; y

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 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 ~~coordinen con los ministerios de finanzas y hacienda pertinentes y~~ eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo ~~de conformidad con el Doc 8632;~~
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 ~~A41-20~~ ~~A42-xx~~ de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (Apéndice H, *Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local*), y en la resolución ~~A41-21~~ ~~A42-xx~~, *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; y

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 se produjo un descenso importante del tránsito aéreo debido a las repercusiones de la pandemia de COVID-19, lo que provocó la reducción de los ingresos procedentes de los derechos aeroportuarios y por los servicios de navegación aérea, con los consiguientes riesgos para la estabilidad financiera de los proveedores de servicios;

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;

~~11.40. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según proceda, orientaciones sobre financiación de funciones de vigilancia apropiadas y 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~~

~~1211. *Pide* al Consejo que determine si es procedente un sistema desarrolle un mecanismo de tarificación mundial de recuperación de costos por la prestación de servicios de información meteorológica espacial para la aviación civil internacional, incluida la creación de un mecanismo de recuperación de costos con arreglo a los principios de tarificación de la OACI; 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 sistemas de aeronaves no tripuladas (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;

~~*Considerando* que las operaciones comerciales de lanzamiento espacial son cada vez más frecuentes y requieren la prestación de servicios de navegación aérea por parte de una cantidad creciente de proveedores de servicios, lo que ocasiona costos y genera repercusiones económicas;~~

Considerando que nunca se insistirá lo suficiente en la necesidad de abordar las dificultades financieras planteadas por la pandemia de COVID-19 a los aeropuertos y a los proveedores de servicios de navegación aérea, así como en las implicaciones a mediano y largo plazo sobre la financiación y el desarrollo de la infraestructura de aviación; 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 ~~sistemas de aeronaves no tripuladas~~ 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 para apoyar la recuperación de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea afectados por la pandemia de COVID-19; 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 es necesario que la Organización recopile datos y estadísticas de los Estados sobre el consumo anual de combustible de aviación a fin de vigilar y notificar el posible impacto de las medidas económicas vinculadas a los aspectos operacionales de los servicios de la aviación internacional y la infraestructura conexa, e informe al respecto;~~

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~~ 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; y

~~*Reconociendo* las importantes dificultades operacionales y financieras que plantea la pandemia de COVID-19 y la necesidad de disponer de datos oportunos, precisos y completos para orientar la política y la toma de decisiones de los Estados durante la recuperación, así como para aumentar la resiliencia;~~

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, las estrategias de recuperación de la pandemia de COVID-19 y para las necesidades de planificación de capacidad e implementación;
3. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos especialistas nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente la colección de los datos y las estadísticas oficiales, incluidos los el procesamiento de macrodatos y el uso de IA, recopilados por la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de los Estados miembros y la Organización y de sus Estados miembros, y establecer las mediciones necesarias para vigilar la eficacia de la Organización en el cumplimiento de sus Objetivos estratégicos, y para mejorar la uniformidad de los datos y las estadísticas y el contenido de los análisis; y
4. *Pide* al Consejo que:
 - a) ~~continúe estudiando las formas de lograr una cooperación más estrecha 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;~~
 - b) ~~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 y la notificación estadística a la Organización;~~
 - ea) 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; y
 - db) 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; y

~~*Reconociendo* la necesidad de actualizaciones más frecuentes de los pronósticos para facilitar la recuperación de la pandemia de COVID-19, y las necesidades futuras de planificación e implementación por parte de los Estados.~~

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;

~~*Reconociendo* la necesidad de medir la contribución económica de la aviación en las economías nacionales con el uso de un marco metodológico elaborado en consonancia con la norma acordada internacionalmente del Sistema de cuentas nacionales, 2008;~~

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 con 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 ~~continúe su trabajo para finalizar el documento marco metodológico de la Cuenta Satélite de la Aviación (ASA) desarrollado en línea con el Sistema de Cuentas Nacionales, 2008~~ 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 ~~elabore metodologías y procedimientos para llevar a cabo mediciones de las repercusiones indirectas e inducidas de la aviación en la economía nacional y orientación sobre estudios de rentabilidad, análisis de costos y beneficios, análisis de las repercusiones económicas y análisis de rentabilidad para satisfacer las necesidades de la Organización, los grupos regionales de planificación de la navegación aérea y otras actividades de la Organización;~~
- 4.3. *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
- 5.4. *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.