



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/13 — NI/05

14/07/25

**Decimotercera Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/13)**

Santo Domingo, República Dominicana, 4 al 7 de agosto de 2025

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Regulación del Transporte aéreo (AT) y conectividad aérea

ACTUALIZACIONES DE TRANSPORTE AÉREO

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
El documento proporciona una actualización sobre: (i) pronóstico económico y de tráfico a nivel mundial y de América del Norte, Centroamérica y el Caribe; y ii) La labor de la OACI en relación con la política y la reglamentación del transporte aéreo, así como con la gestión de la infraestructura.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe sobre cubierta amarilla de la Decimotava Reunión del Panel de Regulación del Transporte Aéreo (ATRP/18)• Informe de cubierta amarilla de la Décima Reunión Conjunta del Panel de Economía Aeroportuaria y el Panel de Economía de Servicios de Navegación Aérea (AEP-ANSEP/10)

1. Introducción

1.1 El desarrollo económico del transporte aéreo es uno de los cinco objetivos estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Su objetivo es fomentar un sistema de aviación civil sólido y económicamente viable que genere riqueza, empleo y numerosos beneficios socioeconómicos a través de sus actividades. La política y los programas reglamentarios de la OACI en materia de transporte aéreo tienen por objeto:

- i) reducir la carga financiera y administrativa que pesa sobre los Estados en el cumplimiento de sus responsabilidades de supervisión económica;
- ii) mejorar los beneficios para los consumidores y ampliar las opciones de viaje;
- iii) fortalecer la conectividad aérea mundial; y
- iv) fomentar un mercado más competitivo y dinámico para las empresas de aviación.

1.2 Estos esfuerzos apoyan colectivamente la expansión del comercio y el turismo, contribuyendo así al objetivo más amplio del desarrollo económico sostenible de los Estados.

1.3 En el presente documento se ofrece información actualizada sobre la labor en curso de la OACI en los ámbitos de la política de transporte aéreo, los marcos reglamentarios, la gestión de la infraestructura y la previsión del tráfico a nivel mundial y regional.

2. Discusión

Datos y análisis de la aviación

2.1 Datos y análisis de aviación. La OACI ha realizado avances significativos en el avance en el campo de las estadísticas, los datos y el análisis de la aviación para apoyar la planificación basada en datos empíricos y la aplicación de políticas por parte de sus Estados Miembros. Mediante una colaboración sostenida con los Estados Miembros en el marco del Grupo de Datos y Análisis de la Aviación (ADAP) y la División de Estadística, la OACI ha logrado la presentación de informes casi universales sobre las estadísticas oficiales comunicadas por los Estados Miembros. Estos datos oficiales ahora se integran a la perfección con fuentes de macrodatos, como ADS-B (para el seguimiento de aeronaves) y MIDT (para reservas de pasajeros), lo que da como resultado una base analítica de alta calidad y permite obtener información granular y oportuna sobre la actividad de la aviación mundial.

2.2 **Grupo de Trabajo Multidisciplinario sobre Previsiones de Tráfico a Largo Plazo (MDWG-LTF).** A través del MDWG-LTF, LA OACI actualiza periódicamente sus proyecciones de tráfico a largo plazo integrando las últimas tendencias e indicadores económicos mundiales. Estas previsiones actualizadas están a disposición de los Estados Miembros a través de los paneles 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 las inversiones.

2.3 **Cuadros de mando de macrodatos de la OACI.** La Sección de Datos y Análisis de Aviación de la OACI ha colaborado con el Grupo Mundial de Grandes Datos de las Naciones Unidas en la elaboración de cuadros de mando de inteligencia empresarial para la adopción de decisiones basadas en datos. Los paneles en línea se han desarrollado utilizando la plataforma Tableau de última generación, que proporciona capacidades de visualización y consulta. A cada Estado miembro se le ha concedido una licencia gratuita (véase la Comunicación a los Estados 22/67).

2.4 **Índice de Competitividad de la Aviación Mundial (GACI).** La OACI ha elaborado el marco metodológico para el GACI, cuyos resultados provisionales y datos subyacentes se han compartido con los Estados miembros. Este marco metodológico permitirá a los Estados evaluar su capacidad para generar y mantener valor a partir de la aviación civil mediante la agregación de indicadores clave relacionados con la conectividad aérea, la calidad de la infraestructura, los marcos reglamentarios y las condiciones económicas. El índice permite establecer puntos de referencia transparentes entre los Estados, apoyando la evaluación del desempeño, la indexación y la identificación de políticas e inversiones en áreas de mejora.

2.5 **Tarifa básica de transporte de correo aéreo (BACR).** El análisis económico de la OACI constituye el BACR, un mecanismo clave en el marco de la Unión Postal Universal (UPU) para liquidar los costos de transporte de correo internacional. En concreto, este sistema desempeña un papel fundamental

a la hora de permitir un comercio electrónico internacional rentable, especialmente en el caso de los envases pequeños y ligeros. Al ofrecer una tarifa de transporte aéreo alternativa donde no existen acuerdos bilaterales, BACR ayuda a mantener costos de envío transfronterizo predecibles y asequibles.

2.6 Igualdad de género en la aviación mundial. La última encuesta mundial de la OACI sobre la situación del personal de aviación con licencia por género revela que la participación de mujeres que ocupan puestos como pilotos, controladoras de tránsito aéreo y técnicas de mantenimiento ha aumentado en general del 4,5% a nivel mundial en 2016 al 4,9% en 2021. La OACI ha publicado nuevos cuadros de mando analíticos sobre la participación del personal femenino de aviación con licencia en la fuerza laboral, y se espera que el acceso de los países a los nuevos datos y su conocimiento de ellos conduzcan a objetivos mejor informados y a la formulación de políticas para ayudar a reducir la aún significativa brecha de género en la aviación (<https://public.tableau.com/app/profile/icaodataanalytics/viz/RegionalPersonnelByGenderAnalysis/PersonnelbyGender>).

Liberalización del transporte aéreo e instrumentos de reglamentación

2.7 Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional. En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A41), celebrado en 2022, se instó a los Estados Miembros a tener en cuenta y aplicar la visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional en sus prácticas de formulación de políticas y reglamentación. Por lo tanto, la OACI ha emprendido la intensificación de los diálogos y el intercambio de información entre los Estados Miembros y la industria sobre la liberalización del acceso a los mercados para los servicios de pasajeros y carga aérea a través de diversos foros, incluida la Reunión de Negociación de Servicios Aéreos de la OACI (ICAN). El Decimoséptimo Evento ICAN se llevará a cabo del 10 al 14 de noviembre de 2025 en Punta Cana, República Dominicana.

2.8 Obstáculos al acceso a los mercados. En la decimoctava reunión del Panel de Regulación del Transporte Aéreo (ATRP/18), celebrada en abril de 2025, el panel deliberó sobre los resultados de una encuesta que abordaba los obstáculos al acceso al mercado y la inversión extranjera en aerolíneas. El objetivo de la encuesta era determinar las leyes nacionales vigentes de los Estados en relación con la inversión en líneas aéreas, su "apetito" por un Convenio sobre Inversiones Extranjeras en Líneas Aéreas y las medidas de "salvaguardia" que podrían necesitar para sentirse cómodos con dicho Convenio. El Grupo reconoció uno de los resultados de la encuesta, a saber, que, si bien existe una voluntad general de los Estados de liberalizar aún más el acceso a los mercados, en determinadas condiciones, sigue habiendo mucho más interés en hacerlo mediante un enfoque bilateral que multilateral. Por consiguiente, en la reunión se llegó a la conclusión de que los instrumentos multilaterales podrían examinarse en una etapa posterior. Entretanto, el Grupo seguirá apoyando a los Estados en sus enfoques de liberalización mediante el examen en curso de los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos (TASA) de la OACI.

2.9 Modelo de Acuerdo de Servicios Aéreos (TASA) de la OACI. El ATRP/18 examinó la revisión de la TASA y reconoció la revisión de determinados artículos de la TASA realizada por su Grupo de Trabajo, incluidas las disposiciones sobre "Designación y Revocación", "Tasas al usuario", "Código compartido" y "Protección del consumidor". Además, el Panel tomó nota del proceso propuesto para revisar el TASA, los artículos identificados para una revisión futura y la consideración de ampliar el TASA para incluir material de orientación asociado y datos que lo corroboren. En la reunión se acordó que el TASA debería convertirse en un conjunto de herramientas integrales para apoyar los acuerdos bilaterales

y multilaterales de los Estados Miembros, y que el trabajo debería incluir no solo la producción de modelos de textos y orientaciones, sino también opciones de creación de capacidad (como capacitación, tutoría, etc.) para ayudar a fomentar la comprensión en todos los Estados Miembros de la OACI.

2.10 Orientación económica sobre las operaciones internacionales de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS). De conformidad con la Resolución A41-27 (de la que se presentará una actualización en la 42ª sesión de la Asamblea), la ATRP llevó a cabo una evaluación exhaustiva para determinar la necesidad de elaborar una orientación económica reguladora para las operaciones internacionales de UAS. Durante el ATRP/18, el Grupo reconoció la preocupación de la industria de que una reglamentación económica prematura pudiera obstaculizar el crecimiento de las operaciones internacionales de UAS, que todavía se encuentran en una fase inicial de comercialización. En su lugar, recomendó examinar la posibilidad de establecer marcos flexibles, como los *sandboxes* regulatorios, con criterios claros para su aplicación y disolución. En esta etapa se consideró más apropiado un enfoque bilateral, con la opción de una armonización multilateral a medida que evolucionara la industria. El Grupo de Trabajo también propuso futuras actualizaciones de los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos (TASA) de la OACI para incluir la regulación económica de los UAS e hizo hincapié en la necesidad de evaluar su impacto en la competencia y los consumidores. Para apoyar el diálogo en curso, la OACI puso en marcha un portal de UAS dedicado a los miembros y observadores de la ATRP, que incluye un formulario de autodivulgación voluntaria sobre la preparación de los Estados y las regiones, acceso a documentos pertinentes y una plataforma para compartir avances y mejores prácticas.

2.11 Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se acordó que se requería una orientación más específica y un análisis jurídico para que los Estados Miembros comprendieran y aplicaran mejor el Artículo 15 del Convenio de Chicago y, con ese fin, que el Grupo de Economía de los Servicios de Navegación Aérea (ANSEP) y el ATRP, en consulta con el Comité Jurídico, deberían realizar un análisis para examinar específicamente la cuestión de si el condicionamiento diferenciado de un Estado a las concesiones de acceso al espacio aéreo a otros Estados es coherente con la norma nacional de trato y el principio de no discriminación enunciados en la Convención. En el ATRP/18, el Grupo examinó a fondo esta cuestión y posteriormente formuló recomendaciones que fueron aprobadas por el Comité de Transporte Aéreo (ATC). Entre ellos figuraba un proyecto de material de orientación propuesto sobre la interpretación y aplicación del Artículo 15, así como un proyecto de carta a los Estados Contratantes destinado a aclarar las obligaciones de los Estados Contratantes en virtud de esta disposición.

2.12 Convocatoria de la Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7). La Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf) sirve como foro mundial para dar forma a las políticas que fomentan el crecimiento sostenible de la industria del transporte aéreo. Desde la última conferencia (ATConf/6) en marzo de 2013, el sector ha experimentado una importante transformación impulsada por la evolución de la regulación, las tendencias comerciales, la innovación y la resiliencia frente a las crisis, en particular la pandemia de COVID-19. Teniendo en cuenta estos acontecimientos, la convocatoria de ATConf/7 del 16 al 20 de noviembre de 2026 brindará una oportunidad oportuna para que las partes interesadas aborden los desafíos emergentes, exploren opciones de política y promuevan marcos regulatorios armonizados. La conferencia apoyará a la OACI y a los Estados Miembros en la creación de un entorno propicio para un sistema mundial de transporte aéreo viable, resiliente y sostenible.

Tributación

2.13 **Modelo de Doble Imposición de las Naciones Unidas (ONU).** En marzo de 2025, el Comité de Expertos en Cuestiones de Tributación Internacional de las Naciones Unidas aprobó una importante enmienda al artículo 8 del Modelo de Convenio de las Naciones Unidas sobre la Doble Imposición, lo que supone un cambio notable en el marco fiscal del transporte aéreo internacional. Si bien el modelo anterior se alineaba con el principio de larga data de la OACI de tributación basada en la residencia, en la que las líneas aéreas pagan impuestos en el Estado de su residencia empresarial, el artículo revisado ahora permite la tributación basada en la fuente, lo que permite a los Estados donde se generan ingresos (por ejemplo, a través de la venta de boletos) imponer también impuestos. Este hecho plantea importantes preocupaciones sobre el riesgo de doble imposición, el aumento de la complejidad administrativa y los posibles impactos en la conectividad aérea mundial. El 9 de enero de 2025 se emitió una carta a los Estados Miembros en la que se invitaba a los Estados Miembros a tomar nota de la revisión del artículo 8 y a coordinarse con las autoridades fiscales o financieras pertinentes de sus Estados en relación con el cumplimiento de la Resolución A41-27 de la Asamblea, en la que se instaba a los Estados Miembros a seguir las Políticas de la OACI sobre fiscalidad en el ámbito del transporte aéreo internacional (Doc 8632) para evitar la doble imposición en el ámbito del transporte aéreo.

Leyes y políticas de competencia

2.14 **Compendio de Políticas y Prácticas de Competencia.** De conformidad con las recomendaciones del ATConf/6 y el ATRP, la OACI elaboró un compendio en línea de políticas y prácticas en materia de competencia. Este recurso proporciona información valiosa sobre las leyes, las políticas y los marcos reglamentarios de los Estados miembros en materia de competencia, así como sobre las iniciativas de cooperación regional en el ámbito de la competencia. A fin de apoyar el intercambio eficaz de información y mantener la pertinencia del compendio, se alienta a los Estados Miembros y a las organizaciones regionales a que presenten periódicamente información actualizada sobre sus respectivas políticas y prácticas en materia de competencia.

Protección al consumidor y planificación de respuesta a emergencias

2.15 **Convenio de Montreal de 1999 y Principios Básicos de la OACI sobre Protección del Consumidor.** En la A41, se alentó a los Estados Miembros que aún no habían ratificado el Convenio de Montreal de 1999 a que consideraran la posibilidad de adherirse a las partes. Hasta la fecha, 139 Estados se han adherido a la Convención. También se instó a los Estados y a las partes interesadas pertinentes a que aplicaran los Principios Básicos de la OACI sobre la Protección del Consumidor en sus marcos normativos, reglamentarios y operacionales, en particular en situaciones que impliquen interrupciones importantes de los viajes aéreos. Se invita a los Estados Miembros a que compartan con la OACI sus experiencias y los desafíos encontrados en la aplicación de estos principios. A fin de promover la transparencia y el intercambio de conocimientos, la OACI sigue actualizando tanto el Compendio sobre la Protección del Consumidor como el Compendio sobre los Planes de Respuesta de Emergencia de los Estados, que proporcionan información sobre los regímenes reglamentarios nacionales y las mejores prácticas para gestionar las interrupciones a gran escala en la aviación.

Gestión de infraestructuras / Economía de los aeropuertos y servicios de navegación aérea

2.16 El programa de gestión de infraestructuras de la OACI contribuye al desarrollo de un sistema de aviación civil sólido y económicamente viable mediante la promoción del desarrollo eficiente de la infraestructura de aviación. El programa se centra en la economía de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, incluidas las tasas, así como en la financiación y la financiación para el desarrollo de la infraestructura de aviación.

2.17 Entre sus actividades, la OACI elabora políticas sobre las tasas de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y aborda los mecanismos de financiación y financiación de la infraestructura de aviación, incluidas las nuevas necesidades de financiación de la infraestructura para apoyar las nuevas actividades y la innovación de la industria. La OACI también proporciona a los Estados, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea orientación sobre la aplicación de sus políticas sobre tasas y recuperación de costos para la prestación de servicios.

2.4 En la Décima Reunión Conjunta del Panel de Economía Aeroportuaria y el Panel de Economía de Servicios de Navegación Aérea (AEP-ANSEP/10), celebrada del 4 al 6 de marzo de 2025. En mayo de 2025, el Comité de Transporte Aéreo aprobó las siguientes recomendaciones de la Reunión:

- a) Prácticas de facturación de los cargos aeronáuticos y desarrollo de un nivel mínimo de detalle en las facturas.
- b) Aclaración sobre el Artículo 15 del Convenio de Chicago relativo a los derechos y tasas de acceso al espacio aéreo;
- c) Actualización del Manual de Economía Aeroportuaria (Doc 9562);
- d) Mejorar la aplicación de las políticas de la OACI en materia de tasas;
- e) Financiación sostenible de las autoridades de aviación civil y de las funciones de supervisión de los Estados;
- f) Mecanismos de recuperación de costos para las operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y para nuevos operadores;
- g) Elaboración de un documento independiente sobre las medidas para hacer frente a los "eventos de cisne negro";
- h) Supervisión económica de la propiedad transnacional/supranacional de los aeropuertos;
- i) Recuperación de costos para la prestación de servicios de meteorología aeronáutica (MET) y servicios de información meteorológica espacial; y
- j) Recuperación de costos para la prestación de servicios de meteorología aeronáutica (MET) y Servicios de Información Meteorológica Espacial.

2.18 **Prácticas de facturación de cargos aeronáuticos y desarrollo de un nivel mínimo de detalle en las facturas.** La AEP-ANSEP aprobó una propuesta de lista de elementos estándar para la facturación de servicios de navegación aérea para su inclusión en el Manual de Servicios de Navegación Aérea (Doc 9161), que permitiría la colaboración entre los usuarios y proporcionaría una forma eficaz de comunicar la información relevante relacionada con la facturación de los servicios de navegación aérea.

2.19 **Aclaración sobre el artículo 15 del Convenio de Chicago relativo a las tasas y gravámenes por el acceso al espacio aéreo.** Los Paneles expresaron un amplio apoyo a la colaboración entre AEP-

ANSEP y el Panel de Regulación del Transporte Aéreo (ATRP) para aclarar las disposiciones del Artículo 15 a fin de mejorar el cumplimiento por parte de los Estados. Un nuevo grupo de trabajo, que colaboraría con el ATRP y redactaría un texto apropiado con elementos aclaratorios, sobre la base del texto incluido anteriormente en el documento 9082, para su inclusión en el documento 9161. Las recomendaciones conjuntas de la AEP-ANSEP y la ATRP fueron aprobadas por el Comité de Transporte Aéreo (ATC) en mayo de 2025.

2.20 Actualización del Manual de Economía Aeroportuaria de la OACI (Doc 9562). La AEP-ANSEP avaló la inclusión de una nueva definición de "acuerdos comerciales" entre aeropuertos y usuarios en el Manual de Economía Aeroportuaria (Doc 9562).

2.21 Mejorar la aplicación de las políticas de la OACI en materia de tasas. El AEP-ANSEP/10 aprobó una versión final de una encuesta para obtener una visión general de los mecanismos de los Estados para la aplicación de las políticas y principios de la OACI y acordó que los resultados de la encuesta deberían compartirse con los Grupos para examinar los mecanismos destinados a mejorar la aplicación de las políticas de la OACI por los Estados. Además, los Grupos examinaron la posibilidad de que la Secretaría elaborara un parámetro para hacer un seguimiento de los cambios en el cumplimiento por parte de los Estados a lo largo del tiempo con el objetivo de mejorar los niveles de cumplimiento.

2.22 Financiación sostenible de las autoridades de aviación civil y las funciones de supervisión. En la reunión de AEP-ANSEP se aprobó una versión simplificada de la encuesta para recopilar información sobre los mecanismos de financiación sostenible de las funciones de supervisión de las autoridades de aviación civil. En cuanto a los esfuerzos por maximizar la respuesta a la encuesta, se solicitará la asistencia de las oficinas regionales de la OACI para facilitar una colaboración más dinámica con los Estados de las diferentes regiones. Por último, en la reunión conjunta se acordó que el grupo de trabajo analizara los resultados de la encuesta y realizara un estudio sobre las prácticas de supervisión de la financiación.

2.23 Mecanismos de recuperación de costes para las operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y para nuevos operadores. El AEP-ANSEP/10 examinó las directrices propuestas sobre la recuperación de costos para la prestación de servicios de navegación aérea a las operaciones de aeronaves no tripuladas y a los nuevos operadores. Se expresaron opiniones divergentes sobre la prestación de servicios a los UAS a través de los sistemas de gestión del tráfico de aeronaves no tripuladas (UTM) frente a la gestión del tráfico aéreo (ATM) tradicional. A raíz de estos debates, se acordó que se seguiría trabajando en la elaboración de directrices sobre los enfoques de recuperación de costos y cobro para la prestación de servicios a los nuevos participantes, incluida la transición de un espacio aéreo segregado a uno integrado para las operaciones de UAS, así como la normalización y la armonización de la terminología del Documento 9161 con otros documentos pertinentes de la OACI. Además, los Grupos examinaron las orientaciones propuestas sobre: a) los aspectos de recuperación de costos de la prestación de servicios a las operaciones comerciales de lanzamiento espacial; y b) mecanismos de recuperación de costos para la prestación de servicios aeroportuarios a nuevos operadores de espacio aéreo. En la reunión se acordó proseguir la labor sobre ambos aspectos y examinar en consecuencia la labor realizada en otros foros de la OACI.

2.24 **Elaboración de un documento independiente sobre las medidas para hacer frente a los "eventos de cisne negro".** En la reunión se acordó que el documento con la lista de medidas históricas adoptadas por los Estados en respuesta a acontecimientos externos extremos que afectaban a la aviación civil se publicara como documento vivo en el sitio web público de la OACI. A este respecto, la reunión hizo hincapié en la importancia de mantener la pertinencia del documento mediante actualizaciones periódicas para evitar que se pasara por alto y alentó a los Estados a que incorporaran las contribuciones adicionales según procediera. También se señaló que no debía atribuirse a las medidas enumeradas ningún juicio sobre si eran eficaces o no.

2.25 **Supervisión económica de la propiedad transnacional/supranacional de los aeropuertos.** AEP-ANSEP/10 acordó realizar una encuesta entre los Estados Miembros para determinar qué parte de sus proveedores de servicios son propiedad de una entidad transnacional y están operados por ella; qué desafíos existen en su regulación/supervisión; y qué reglamentos o procedimientos administrativos, en su caso, existen para garantizar que el Estado pueda proporcionar efectivamente supervisión económica. Con respecto al alcance, en la reunión se decidió no incluir a los proveedores de servicios de navegación aérea en la encuesta y limitarla únicamente a los aeropuertos. La encuesta será difundida por la Secretaría y los resultados serán analizados por el grupo de trabajo respectivo de los Grupos.

2.26 **Recuperación de costos para la prestación de servicios de meteorología aeronáutica (MET) y servicios de información meteorológica espacial.** El AEP-ANSEP/10 recomendó que se prosiguiera la colaboración con el Grupo Meteorológico en la cuestión de la recuperación de los costos de la prestación de los servicios de meteorología aeronáutica y los servicios de información meteorológica espacial.

2.27 De acuerdo con las recomendaciones de la AEP-ANSEP/10, se establecieron cinco grupos de trabajo para llevar a cabo las tareas asignadas por la reunión. Los resultados de los grupos de trabajo serán informados a la Undécima Reunión Conjunta de la AEP-ANSEP, que actualmente está programada para 2026.

Apoyo de la OACI a los Estados Miembros en materia de fortalecimiento de capacidades

2.28 A fin de ayudar a los Estados a mejorar su capacidad en materia de reglamentación económica del transporte aéreo, la OACI ofrece apoyo en diversas formas, como la formación en línea, la formación presencial y virtual y los talleres/seminarios regionales. Hay cinco cursos en línea disponibles sobre la regulación del transporte aéreo, incluidos cursos en línea sobre regulación del transporte aéreo, cuestiones de regulación del transporte aéreo, economía del transporte aéreo y carga aérea. La OACI también está colaborando con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) para impartir formación sobre las tasas a los usuarios de los aeropuertos. La formación está disponible tanto en formato presencial como en formato virtual. La OACI se ha coordinado con las oficinas regionales y las organizaciones de la industria para organizar talleres y seminarios regionales sobre reglamentación económica y supervisión económica.

3. **Conclusión**

Se invita a la Reunión a tomar nota de la información contenida en el presente documento. También se invita a la reunión a consultar el sitio web de la Asamblea en su 42º período de sesiones (aquí), en particular, los documentos que se presentarán en el marco del punto 26 del orden del día: Desarrollo económico del transporte aéreo.