



A40-WP/580
EC/49
28/9/19

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES
COMISIÓN ECONÓMICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE LA CUESTIÓN 33

El texto adjunto sobre la cuestión 33 se presenta a la Comisión Económica para que lo examine.

Cuestión 33: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Política

33.1 En la nota WP/17, el Consejo presentó un enfoque completo, integral y transformador para abordar los desafíos de financiación del desarrollo de la infraestructura de aviación, sobre la base de los resultados de los Foros mundiales sobre aviación (IWAF) tercero y cuarto de la OACI. En la nota se explica la labor de la OACI de elaboración de políticas, orientaciones y herramientas en línea para facilitar las iniciativas de los Estados encaminadas a financiar la infraestructura de la aviación y también se presenta el plan de la OACI para la labor futura en ese ámbito, con el objetivo de prestar asistencia a los Estados para cerrar las brechas de infraestructura a fin de alcanzar el óptimo potencial del transporte aéreo.

33.2 En la nota WP/18, el Consejo informó sobre la importante labor de la OACI en el ámbito de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, llevada a cabo de conformidad con las decisiones del 39º período de sesiones de la Asamblea. Se presentó también el plan de trabajo futuro en este campo como parte del marco de reglamentación económica y de los programas de trabajo de asistencia técnica, con énfasis en la actualización y desarrollo continuos de las políticas, orientaciones y herramientas pertinentes, y la sensibilización de los Estados y proveedores de servicios sobre su aplicación.

33.3 En la nota WP/183, presentada por Ucrania, se señaló a la atención la necesidad de contar con financiación suficiente y sostenible de las Autoridades de Aviación Civil (CAA) para llevar a cabo funciones tales como la supervisión de la seguridad operacional de la aviación, supervisión de la seguridad de la aviación y supervisión económica. En la nota se destacaron la política y los textos de orientación existentes de la OACI sobre diversos mecanismos de financiación de las funciones de supervisión de la aviación y se ofrecen ejemplos de prácticas de financiación de CAA en Ucrania y la UE. Asimismo, se invitó a la OACI a considerar la posibilidad de dictar seminarios teóricos o prácticos específicos para sensibilizar sobre las políticas y orientaciones de la OACI relacionadas con la financiación de las funciones de supervisión e intercambiar mejores prácticas entre los Estados.

33.4 En la nota WP/246, los Emiratos Árabes Unidos presentó su Cumbre mundial sobre inversión en la aviación, una iniciativa para que los Estados participantes presenten información sobre sus oportunidades de inversión en aviación y sus condiciones económicas con miras a atraer inversores para el desarrollo de la infraestructura de la aviación. Los Emiratos Árabes Unidos invitó a los Estados a participar en las próximas ediciones de la Cumbre y propuso una Resolución de la Asamblea para propiciar la inversión y la financiación en la aviación.

33.5 En la nota de información WP/350, la República Dominicana compartió su experiencia en el establecimiento de alianzas público-privadas para la gestión de aeropuertos a través de contratos de concesión a empresas privadas para su administración, expansión, mantenimiento y explotación. En la nota también se describieron los beneficios conexos, como una mejor infraestructura, una mayor capacidad para reaccionar a la demanda creciente, una mayor calidad de servicio y el aumento de los índices de rentabilidad sobre la inversión.

33.6 En la nota de información WP/381, la India presentó información sobre el papel fundamental de los servicios de escala en la mejora de la eficiencia de las operaciones aeroportuarias. En la nota se puso de manifiesto la elaboración del marco para la implementación de servicios de escala,

según se describe en la política nacional de aviación civil de 2016 de ese país, mediante la tecnología y el seguimiento efectivo.

33.7 En su nota de información WP/549, Indonesia presentó el desarrollo de su aeropuerto inteligente para crear una experiencia aeroportuaria orientada a los pasajeros e impulsada por la tecnología, que aplica tecnologías celulares y un pensamiento innovador para garantizar servicios sencillos, cómodos y sofisticados.

33.8 Al considerar el informe del Consejo presentado en la nota WP/17, la Comisión reconoció el enfoque adoptado por el tercer y cuarto IWAF para hacer frente a los retos de financiación y apoyó la elaboración de políticas, orientaciones y herramientas que faciliten los esfuerzos de los Estados para financiar la infraestructura de aviación de calidad. La Comisión respaldó el programa de trabajo de la Organización relativo a la financiación de la infraestructura y el sistema de aviación

33.9 En lo que respecta a la labor de la OACI que toca los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea que se abordaban en la nota WP/18, se apoyó ampliamente la labor realizada por la Organización, particularmente las nuevas orientaciones sobre los aeropuertos que no son económicamente viables. La Comisión respaldó el programa de trabajo de la OACI en este ámbito. Se formuló la sugerencia de que un mecanismo de recuperación de costos para suministrar servicios de navegación aérea a los sistemas de aeronaves no tripuladas no solamente debía ser justo y equitativo, sino también transparente.

33.10 Se hizo una intervención sobre la necesidad de comenzar a considerar los aspectos económicos de los servicios aéreos internacionales regulares no tripulados. Si bien algunos Estados expresaron su apoyo en favor de aclarar la relación con los instrumentos jurídicos internacionales como los Artículos 7 y 8 del Convenio de Chicago, dicha propuesta no fue tomada en consideración debido a que la nota WP/468 había sido presentada como una nota de información.

33.11 En lo que atañe el tema de la financiación adecuada de las CAA para que ejecuten funciones de supervisión de la seguridad operacional, supervisión de la protección de la aviación y supervisión económica, la Comisión tomó nota de los problemas que enfrentan ciertos Estados, que se describen en la nota WP/183, particularmente aquellos con recursos financieros limitados y un volumen de tráfico aéreo insuficiente para poder recuperar costos. También se tomó nota de que, por lo general, el nivel de financiación de las CAA suele estar por debajo del de la industria. La Comisión convino en que la OACI debía dictar talleres y seminarios regionales para que los Estados tomen conciencia y tengan el conocimiento de las políticas y orientaciones de la OACI pertinentes relativas a la financiación de la infraestructura y la supervisión y para que mejoren su aplicación.

33.12 Al examinar la nota WP/246, que proponía una Resolución de la Asamblea para impulsar la inversión y el financiamiento en la aviación, la Comisión tomó nota de que ya existe una Resolución de la Asamblea sobre la gestión y el financiamiento de la infraestructura de la aviación, así como del trabajo en curso de la OACI presentado en las notas WP/17 y WP/18. Por ende, la Comisión decidió que no se necesitaría una resolución aparte.

33.13 La Comisión tomó nota de la información contenida en las notas WP/350, WP/381 y WP/549.