



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 36: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Políticas**

**SOLICITUD DE ORIENTACIONES SOBRE EL ARTÍCULO 15  
Y EL ACCESO AL ESPACIO AÉREO**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

**RESUMEN**

Los Estados pueden decidir si y cómo conceden o contraen obligaciones para brindar acceso al espacio aéreo. No obstante, el artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en adelante, el Convenio de Chicago), estipula una serie de condiciones a ese derecho soberano, de manera que no se tarifique el acceso al espacio aéreo, y establece un principio de trato nacional para otros cargos afines impuestos a los usuarios. Para seguir favoreciendo el crecimiento y desarrollo mundiales, es fundamental que los Estados contratantes se adhieran a las normas del Convenio. Las orientaciones concretas y el análisis jurídico son cada vez más necesarios para que los Estados miembros entiendan y apliquen el artículo 15.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a encargar al Consejo de la OACI y a sus órganos de trabajo un análisis sobre las obligaciones de los Estados contratantes en virtud del artículo 15 del Convenio en relación con el derecho soberano de los Estados de intercambiar la primera y la segunda libertad del aire según estimen oportuno.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Capacidad y eficiencia de la navegación aérea y Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene repercusiones financieras apreciables.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> , Chicago, 7 de diciembre de 1944 (Doc 7300) <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La práctica de aplicar tasas por servicios de navegación aérea que exceden de la recuperación de los costos o fijar una serie de prerequisites para acceder al espacio aéreo es desde hace tiempo motivo de debate en la comunidad de la aviación internacional. Los Estados tienen el derecho soberano de determinar si conceden acceso a su espacio aéreo o contraen obligaciones para brindar dicho acceso. Sin embargo, el artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (el Convenio de Chicago), estipula una serie de condiciones a ese derecho soberano, de manera que no se tarifique el acceso al espacio aéreo, y establece un principio de trato nacional para otros cargos afines impuestos a los usuarios. Para seguir favoreciendo el crecimiento y desarrollo mundiales, es fundamental que los Estados contratantes se adhieran a las normas que figuran en el Convenio de Chicago. Las orientaciones concretas y el análisis jurídico son cada vez más necesarios para que los Estados miembros entiendan y apliquen el artículo 15.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados ejercen su soberanía sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre sus territorios y pueden decidir si brindan la posibilidad de acceder a él. La mayoría de Estados que forman parte de la comunidad de la aviación internacional son Partes en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales o bien han asumido una serie de obligaciones que les permiten sobrevolar el territorio de otra Parte en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo. Aun cuando los Estados pueden decidir si, cuándo y cómo conceden acceso a su espacio aéreo o contraen obligaciones para hacerlo, el artículo 15 del Convenio de Chicago prohíbe tarificar el acceso al espacio aéreo y establece un principio de trato nacional para otros cargos afines impuestos a los usuarios.

2.2 El artículo 15 estipula que: “Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo”. Dice además que: “Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares”.

2.3 El Convenio de Chicago creó un sistema basado en reglas para la aviación internacional que ha favorecido el crecimiento del sector de la aviación a lo largo de los últimos decenios, convirtiéndolo en motor vital del crecimiento socioeconómico mundial. Ha servido además de catalizador del desarrollo económico, con la creación de empleo directo e indirecto, el apoyo al turismo y la actividad comercial local y la estimulación de la inversión extranjera y el comercio internacional. A fin de seguir facilitando el crecimiento y desarrollo mundiales, es esencial que las Partes contratantes se adhieran a las normas que estipula el Convenio de Chicago.

2.4 El Preámbulo del Convenio de Chicago dice que: “Los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”. Su artículo 44 señala además que: “Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para: f) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;” y g) evitar discriminación entre Estados contratantes”.

2.5 La práctica de aplicar tasas o exigir compensación por los servicios de navegación aérea que exceda de la recuperación de los costos para acceder al espacio aéreo es desde hace tiempo motivo de debate y genera dudas sobre su legalidad. En el pasado, algunos gobiernos llamaron la atención sobre los pagos de “regalías” para acceder al espacio aéreo, al iniciar medidas judiciales y alegar el efecto anticompetitivo que genera el trato diferenciado que se otorga a los transportistas en función de su nacionalidad y la falta de transparencia.

2.6 Cada vez es más necesario contar con orientaciones concretas y un análisis jurídico para que los Estados miembros entiendan y apliquen el artículo 15. Se han dado casos de Estados contratantes que han impuesto una serie de arreglos comerciales entre las aerolíneas como prerequisite para acceder al espacio aéreo o para obtener rutas preferentes de sobrevuelo. El carácter confidencial de dichas transacciones dificulta que las autoridades de la aviación sean conscientes de la posible repercusión que tienen dichos arreglos sobre el mercado y, en algunos casos, se trata de prácticas que parecen ser incompatibles con el objetivo del artículo 15.

2.7 A fin de evitar la proliferación de cargos por navegación aérea desmedidos, práctica que obstaculiza el transporte aéreo internacional, el Grupo Experto de la OACI en Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (ANSEP) insiste desde hace tiempo, a través de las actualizaciones que efectúa a las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), que las autoridades de aviación civil no deberían cobrar tasas que no se ajusten a los servicios proporcionados, incluidas aquellas que se aplican exclusivamente por el acceso al espacio aéreo sin la prestación de servicios adicionales. Además, la OACI señala que los Estados deberían procurar que sus proveedores de servicios de navegación aérea utilicen un sistema contable adecuado para así garantizar que se calculan correctamente los cargos aplicados a dichos servicios en la aviación civil internacional.

2.8 La Asamblea, a través de las resoluciones adoptadas en su 40º período de sesiones, instó a los Estados miembros a velar por que se respete plenamente el artículo 15 del Convenio de Chicago. Los Estados Unidos consideran justificado un análisis pormenorizado de las disposiciones del artículo 15 relativas a los cargos que imponen los Estados al mero derecho de tránsito, para garantizar su aplicación coherente y los principios básicos de soberanía, igualdad de oportunidades y no discriminación que estipula el Convenio.

### 3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

3.2 Encargar al ANSEP y al Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), en consulta con el Comité Jurídico, que efectúen un análisis de la relación existente entre las obligaciones de los Estados en virtud del artículo 15 del Convenio de Chicago y el acceso que conceden a su espacio aéreo. El análisis debería en concreto determinar si las condiciones diferenciales que impone un Estado a otros Estados al concederles acceso a su espacio aéreo son compatibles con los principios de trato nacional y no discriminación que contempla el Convenio de Chicago.