



A41-WP/670
P/65
5/1/22

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN ECONÓMICA SOBRE LA SECCIÓN GENERALIDADES Y LAS CUESTIONES 34 y 35

(Presentado por el presidente de la Comisión Económica)

El informe adjunto sobre la sección Generalidades y las cuestiones 34 y 35
ha sido aprobado por la Comisión Económica

Nota. — Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

INFORME DE LA COMISIÓN ECONÓMICA PARA LA ASAMBLEA

Generalidades

1. La Comisión Económica celebra cuatro sesiones entre el 27 de septiembre y el 7 de octubre de 2022.
2. Se elige presidente de la Comisión al Sr. Juliano Alcântara Noman (Brasil) en la primera sesión plenaria de la Asamblea. La Comisión, en su primera sesión, elige a la Sra. Elizabeth Landrichter (Austria) y a la Sra. Angi Ahmed A.M. Elyazzy (Egipto) vicepresidentas primera y segunda, respectivamente.
3. El Sr. M. Khalifa Rahma, director de Transporte Aéreo, actúa como secretario de la Comisión. Son subsecretarios el Sr. P. Alawani, jefe de la Sección del Marco de Reglamentación Económica, y el Sr. A. Sainarayan, jefe de la Sección de Datos de Aviación y Análisis, de Desarrollo Económico (ATB). Los secretarios adjuntos son la Sra. S. Chen, el Sr. A. Combes, la Sra. J. Díaz de León, la Sra. R. Ismail, el Sr. C. Robinson; y el Sr. M. Chaouki actúa de oficial de enlace.

Orden del día y organización del trabajo

4. Se consideran las cuestiones 34, 35, 36, 37, 38 y 39 que la Plenaria ha remitido a la Comisión.
 - Cuestión 34: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021
 - Cuestión 35: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas
 - Cuestión 36: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Políticas
 - Cuestión 37: Datos de aviación – Seguimiento y análisis
 - Cuestión 38: Desarrollo económico del transporte aéreo
 - Cuestión 39: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica
5. La documentación examinada por la Comisión está disponible en el sitio web de la OACI ([https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/WP_Num.aspx?Category=\(EC\)](https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/WP_Num.aspx?Category=(EC))). La Comisión lleva a cabo toda su labor en sesión plenaria. Las decisiones adoptadas por la Comisión con respecto a cada una de las cuestiones se exponen por separado en los párrafos que siguen.

Cuestión 34: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021

34.1 La Comisión Económica, en su primera sesión, examina secciones pertinentes de los Informes anuales del Consejo correspondientes a 2019, 2020 y 2021.

34.2 Las secciones incluyen el apoyo de la OACI para la recuperación de la aviación tras la pandemia de COVID-19, en la cual se resalta información sobre la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) y el apoyo de la OACI para la aplicación de las recomendaciones del informe del CART. En la sección relativa a los avances en los objetivos estratégicos y los planes mundiales de la OACI, se informa sobre los resultados de los programas de trabajo para los años 2019, 2020 y 2021, que abarcan el objetivo estratégico – *Desarrollo económico del transporte aéreo*.

34.3 La Comisión toma nota de las actividades de la OACI con respecto al transporte aéreo, incluida la labor en curso sobre las políticas y la reglamentación de transporte aéreo, los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, los datos de aviación y el análisis económico, la administración del financiamiento colectivo, así como las actividades de cooperación con otras organizaciones internacionales.

Cuestión 35: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas***Medidas de recuperación del impacto de la pandemia de COVID-19***

35.1 En la nota WP/11, el Consejo presenta medidas económicas y financieras para enfrentar el impacto de la pandemia de COVID-19, basadas en la orientación de la OACI y las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) y la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021). Se invita a la Asamblea a respaldar el plan de trabajo de la Organización y a considerar la información que contiene esta nota para actualizar la resolución A40-9, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*.

35.2 En la nota WP/171, Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil² y los Estados Unidos, destaca la importancia de los acuerdos de servicios aéreos (ASA) bilaterales o multilaterales para el transporte aéreo internacional, ya que brindan un marco predecible que permite a los transportistas aéreos explotar y mantener los servicios aéreos de cara al futuro. En la nota se recomienda que se solicite al Grupo Experto sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) que elabore directrices basadas en los principios propuestos en la nota a fin de que los Estados cuenten con la flexibilidad necesaria para imponer restricciones en períodos de crisis, protegiendo al mismo tiempo la integridad de los ASA.

35.3 En la nota WP/402, presentada por la República Dominicana, se informa de su experiencia relativa a la reactivación rápida, segura, confiable y sostenible de las operaciones aéreas internacionales con público pasajero y la reconstrucción de la industria turística después de los efectos de la pandemia de COVID-19. En la nota se recomienda promover entre los Estados miembros de la OACI las orientaciones sobre medidas económicas y financieras en un momento en que la industria se está recuperando del impacto de la pandemia de COVID-19.

35.4 En la nota WP/317, Omán propone que se elabore un documento práctico de orientación estratégica para las autoridades de aviación civil de los Estados miembros, las autoridades de gestión aeroportuaria, de recaudación de impuestos y otras partes interesadas de la regulación, que se emplearía en caso de pandemia o crisis mundial con miras a atender las dificultades económicas relacionadas con las pandemias y velar por la sostenibilidad del sector del transporte aéreo en todo el mundo. La nota explica que el documento de orientación estratégica serviría para normalizar los modelos de apoyo en el sector.

35.5 En la nota WP/411, Venezuela (República Bolivariana de), apoyada por Panamá y la República Dominicana, expone las medidas puntuales que aplicó para apoyar a su industria en la recuperación del impacto de la pandemia de COVID-19. En la nota se explica que las medidas adoptadas partieron de la orientación de medidas económicas y financieras elaboradas por la OACI con el fin de mitigar las repercusiones del brote de coronavirus en la aviación.

35.6 En la nota WP/511, Indonesia brinda información sobre la importancia que tiene el turismo en la recuperación de su infraestructura relacionada con la aviación del impacto de la pandemia de COVID-19. La nota destaca el modelo de turismo creativo desarrollado a escala local, así como la

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

dependencia y las contribuciones de la aviación (mediante el uso de hidroaviones) a la industria del turismo y al sustento socioeconómico de Indonesia.

35.7 Al examinar, a partir del informe del CART de la OACI, las medidas económicas y financieras elaboradas en respuesta al impacto de la pandemia de COVID-19 y presentadas en la nota WP/11, la Comisión reconoce la utilidad de las medidas, que son integrales y equilibradas. Al tiempo de alentar a los Estados a adoptar los siete principios clave indicados toda vez que se extienda apoyo económico y financiero a su industria de transporte aéreo, solicita que dichos principios se actualicen a fin de responder de forma adecuada a problemas emergentes resultantes de la pandemia de COVID-19. Por lo tanto, la Comisión respalda el plan de trabajo de la Organización para contribuir a la recuperación segura y eficiente del sector. No obstante, se recuerda que las medidas económicas y financieras se establecieron para responder a las circunstancias específicas de la pandemia de COVID-19 y que, como tal, no serían necesariamente aplicables a “futuros shocks exógenos” como se indica en el párrafo 4.2 de la nota. Se subraya también que la OACI debería estar atenta a que las orientaciones no sean utilizadas inadvertidamente por los Estados para justificar cualquier extensión del alcance de la asistencia por razones distintas a las de la recuperación de la pandemia actual.

35.8 La Comisión reconoce que las propuestas descritas en la nota WP/171, que reflejan la experiencia de la pandemia de COVID-19, resultarían útiles para mitigar el impacto de posibles crisis en el futuro. La Comisión acoge con beneplácito el avance del trabajo de la OACI en el área de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional y toma nota del plan de trabajo futuro de la Organización expuesto en la nota WP/13. Con respecto al párrafo 3.6 de la nota WP/13 sobre una cláusula modelo sobre medidas relacionadas con la salud para los acuerdos de servicios aéreos (ASA), algunos Estados consideran que sería más apropiado formular orientaciones en lugar de una cláusula modelo. La Comisión pide que se encargue al ATRP de examinar más el tema de las crisis relacionadas con la salud pública y otras crisis y que, al realizar esta tarea, estudie los principios propuestos en el párrafo 5 de la nota WP/171. No obstante, dos Estados opinan que los principios propuestos son poco prácticos y pueden generar discriminación.

35.9 La Comisión toma nota de la propuesta que figura en la nota WP/317 de elaborar un documento de orientación estratégica para que los Estados puedan enfrentar las dificultades económicas y normalizar los patrones de apoyo, así como del respaldo expresado en favor de dicha nota. Sin embargo, la Comisión opina que la orientación presentada en la nota WP/11 sobre medidas económicas y financieras cumple el mismo propósito que la propuesta contenida en la nota WP/317.

35.10 La Comisión recibe con beneplácito la información contenida en las notas WP/402, WP/411 y WP/511 relativas a las experiencias vividas con la reactivación de los servicios de transporte aéreo de personas al interior de los respectivos mercados de transporte aéreo de los Estados tras la pandemia de COVID-19. La Comisión expresa además su respaldo a la propuesta de promover el uso de las orientaciones de la OACI sobre medidas económicas y financieras, conforme a la recomendación del ATRP/16.

Liberalización y acuerdos internacionales de la OACI

35.11 En la nota WP/13, el Consejo presenta información actualizada sobre la elaboración de un proyecto de convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, las cuestiones emergentes relativas a los servicios de carga aérea y el incremento de las operaciones internacionales de aeronaves no tripuladas, así como sobre el fomento de una mejor comprensión de los beneficios de la liberalización y de las barreras

para el acceso a los mercados. Se invita a la Asamblea a respaldar el programa de trabajo de la Organización para avanzar en la liberalización del transporte aéreo internacional.

35.12 En la nota WP/322, Chile, con el apoyo de 18 Estados miembros³ de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), expone lineamientos para evaluar el impacto de la suscripción de nuevos ASA que se enmarquen en la política de liberalización y cielos abiertos, visto desde el incremento de la demanda de tráfico y los beneficios económicos generados para el transporte aéreo y los mercados afines. En la nota se pide al Consejo que elabore una guía metodológica normalizada que permita a los Estados evaluar las ventajas y los beneficios de la firma de acuerdos de liberalización.

35.13 En la nota WP/372, presentada por Chile, apoyada por 16 Estados miembros⁴ de la CLAC y copatrocinada por la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), se expone la experiencia de los Estados miembros de la CLAC durante la pandemia de COVID-19 para generar un instrumento simple y eficaz más allá de los marcos regulatorios vigentes mediante la firma de un memorando de acuerdo (MoU) que permitiera facilitar las operaciones de carga hasta la séptima libertad. En la nota se invita a la Asamblea a impulsar la elaboración de un acuerdo internacional específico para flexibilizar la concesión de derechos de tráfico en servicios de carga aérea, teniendo presente las características propias de este mercado.

35.14 En la nota WP/100, presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil, y copatrocinada por la TIACA, se expone la necesidad de que los distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la OACI estén suficientemente coordinados para que las políticas transversales sean eficaces y se tengan totalmente en cuenta las perspectivas económicas a largo plazo del sistema de transporte aéreo. La nota alienta a los Estados a que se aseguren de que su reglamento nacional sobre transporte aéreo refleje y complemente las principales prioridades de la OACI, y solicita a la OACI que actualice sus textos de orientación en estos ámbitos.

35.15 En la nota WP/164, el Qatar expone su postura sobre la importancia de contar con un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, toda vez que estas siguen atravesando dificultades económicas en todo el mundo, debido a las dificultades comerciales y operacionales causadas por la repercusión de la pandemia de COVID-19. En la nota se insta al ATRP a resolver las cuestiones de interés pendientes con miras a que esta tarea siga avanzando.

35.16 En la nota WP/166, presentada por el Qatar y copatrocinada por la TIACA y la Unión Postal Universal (UPU), se destaca que la pandemia ha reforzado la noción de que los servicios exclusivamente de carga operan en condiciones diferentes de los servicios de transporte de personas, y que los servicios de carga también han demostrado tener un rol esencial en términos de aporte de beneficios económicos y en el transporte de suministros médicos críticos. En la nota se manifiesta el apoyo al trabajo que está realizando el ATRP con respecto a las razones que justifican el considerar la elaboración de un acuerdo internacional específico para hacer posible una mayor liberalización de los servicios de transporte de carga aérea.

³ Aruba, Belice, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

⁴ Aruba, Belice, Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

35.17 En la nota WP/409, Venezuela (República Bolivariana de) apoyada por Panamá y la República Dominicana, Estados miembros de la CLAC, y copatrocinada por la TIACA, informa de los beneficios resultantes de la firma de un instrumento multilateral regional que permitió a las líneas aéreas de transporte de carga operar de manera óptima con derechos de tráfico hasta la séptima libertad durante la pandemia de COVID-19. La nota alienta a la OACI a promover la liberalización de la carga aérea a través de un acuerdo multilateral entre los Estados miembros, habida cuenta de los numerosos beneficios que reporta.

35.18 En la nota de información WP/223, 19 Estados miembros⁵ del Mercado Común de África Oriental y Meridional (COMESA) exponen las iniciativas que han emprendido para mejorar el transporte aéreo en la región, como la puesta en marcha del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM), el fortalecimiento de la capacidad reguladora e institucional de las instituciones de la aviación civil y la mejora de la eficiencia de la navegación aérea.

35.19 Al considerar el informe del Consejo en la nota WP/13, la Comisión toma nota de los avances registrados en el trabajo de la OACI en materia de reglamentación económica del transporte aéreo internacional desde el 40º período de sesiones de la Asamblea, y respalda en principio el programa de trabajo de la Organización que se ha propuesto para adelantar la liberalización del transporte aéreo internacional. Se expresan pareceres sobre las tareas que está desarrollando el ATRP, que incluyen 1) analizar las inquietudes que aún restan (consideraciones laborales y sociales, lealtad comercial y asuntos afines, y vigilancia reglamentaria) en el proceso de formular un convenio sobre inversión extranjera en las aerolíneas; 2) examinar la necesidad de elaborar un acuerdo internacional por separado para la liberalización de los servicios de carga aérea; y 3) efectuar una evaluación en profundidad para determinar si es necesario elaborar textos de orientación sobre la reglamentación económica de las operaciones internacionales de sistemas de aeronave no tripulada, entre otras cuestiones. Se expresa un amplio apoyo a que el ATRP siga adelante con estas tareas a la vez que la Organización continúa trabajando por que se comprendan mejor los beneficios y las dificultades de la liberalización y las barreras que obstaculizan la apertura del acceso a los mercados entre los Estados. Además, como se indica en el párrafo 35.8 de este informe, la Comisión reconoce que el ATRP tendría que elaborar orientaciones sobre medidas relacionadas con la salud pública y otras medidas en el contexto de los ASA.

35.20 La Comisión coincide con la propuesta formulada en la nota WP/100 sobre la necesidad de que los distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo dentro de la Organización se comuniquen entre sí para que los aspectos económicos reciban la debida consideración en el trabajo futuro de la OACI. La Comisión aplaude asimismo la propuesta de que los Estados miembros se cercioren de que sus reglamentos nacionales de transporte aéreo reflejen y complementen las prioridades claves y la orientación de la OACI, que debería actualizarse periódicamente.

35.21 La Comisión se manifiesta a favor de la propuesta de la nota WP/164 de que el ATRP siga trabajando para resolver las inquietudes pendientes a fin de facilitar el avance en la elaboración del proyecto de convenio sobre inversión extranjera en las aerolíneas. Una voz señala, sin embargo, que la liberalización de la propiedad y el control de las líneas aéreas no debería tratarse en forma aislada sino como parte de la consideración general de la liberalización del acceso a los mercados.

35.22 Al considerar las notas WP/166, WP/372 y WP/409, la Comisión toma nota de la información y las experiencias compartidas por los Estados y las expresiones de apoyo a una mayor

⁵ Burundi, Comoras, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Kenya, Libia, Madagascar, Malawi, Mauricio, República Democrática del Congo, Rwanda, Seychelles, Sudán, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

flexibilidad reglamentaria y operacional para las operaciones de carga aérea mediante la elaboración de un acuerdo internacional específico para liberalizar dichos servicios. Sin embargo, considera que el ATRP debería seguir examinando si existe justificación suficiente para elaborar un acuerdo internacional específico para facilitar más la liberalización de los servicios de carga aérea, tal como se presenta en la nota WP/13.

35.23 Respecto a la propuesta formulada en la nota WP/322, no hay coincidencia de opinión sobre la elaboración de orientación y herramientas específicas para determinar los beneficios de suscribir acuerdos liberalizados, en consonancia con la visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional. Frente a algunos Estados que apoyan la propuesta, la mayoría se inclina por el intercambio de experiencias entre Estados en lugar de elaborar orientación y herramientas. Por consiguiente, la Comisión pide a la OACI que prepare un compendio con las iniciativas de liberalización de los Estados que sirva para compartir experiencias y promover la visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional.

35.24 La Comisión recibe con beneplácito la información brindada en la nota WP/223 sobre las iniciativas en curso para mejorar el transporte aéreo en la región del Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA).

Protección del público consumidor

35.25 En la nota WP/447, Venezuela (República Bolivariana de), con el apoyo de Panamá y la República Dominicana, informa de que, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, adoptó medidas extraordinarias en su reglamento de derechos del público pasajero con el fin de fortalecer la confianza de las personas usuarias del servicio público de transporte aéreo, en interés de una recuperación rápida, segura, confiable y sostenible de las operaciones aéreas internacionales en caso de situaciones de emergencia. En la nota se alienta a la OACI a que siga elaborando normativas enfocadas en la protección de los consumidores de la industria del transporte aéreo que brinden orientación a los Estados miembros en cuanto a las medidas de protección y asistencia al público pasajero en situaciones de emergencia.

35.26 Tras examinar la nota WP/447, la Comisión decide que la OACI siga trabajando para refinar las medidas de protección del público consumidor, incluso en situaciones de emergencia. Toma nota de que los principios básicos establecidos por la OACI para la protección del público constituyen un “documento vivo” que puede ir perfeccionándose y mejorándose oportunamente para responder al dinamismo de la industria, y en este sentido decide que el ATRP considere la propuesta formulada en WP/447 en el marco de esos principios básicos.