



A41-WP/671

P/66

5/10/22

## ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DE LA COMISIÓN ECONÓMICA SOBRE LAS CUESTIONES 38 Y 39

(Presentado por el presidente de la Comisión Económica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 38 y 39 ha sido aprobado por la Comisión Económica. Se recomienda a la plenaria la adopción de la resolución 38/1.

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

**Cuestión 38: Desarrollo económico del transporte aéreo**

38.1 En la nota WP/17, el Consejo presenta la versión revisada de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* para su consideración y adopción por la Asamblea, la cual reemplaza a la resolución A40-9. Con las revisiones propuestas de la resolución se elimina el contenido obsoleto y se incorporan las novedades que han tenido lugar desde la última Asamblea, incluyendo las conclusiones de la decimosexta reunión del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP/16). Las principales enmiendas también reflejan el examen realizado por el Consejo de las novedades relativas a los aspectos económicos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, los análisis de macrodatos, los pronósticos a largo plazo y la cuenta satélite de la aviación. Se incorporan, también, el impacto de la pandemia de COVID-19 y las medidas que se requieren en las áreas pertinentes.

38.2 En la nota de información WP/448, China expone cómo atender las preocupaciones relacionadas con el equipaje en su industria de transporte aéreo a través de la creación de un sistema de seguimiento del equipaje a lo largo de todo el proceso, el cual emplea tecnología de identificación de radiofrecuencia (RIFD). En la nota se promueve la innovación, la digitalización y la tendencia al desarrollo inteligente dentro de la industria del transporte aéreo.

38.3 En la nota de información WP/217, la República Dominicana comparte su experiencia luego de la firma del memorando de acuerdo entre las autoridades de aviación civil de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), por medio del cual se otorga la concesión de derechos de séptima libertad para servicios exclusivamente de carga. En la nota se promueve la liberalización progresiva del transporte aéreo, en particular para servicios exclusivamente de carga.

38.4 La Comisión examina el proyecto de resolución relativo a la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* que figura en el apéndice de la nota WP/17 y conviene en una serie de añadidos y enmiendas propuestos. En el apéndice A, sección I, se brindan aclaraciones sobre el pedido al Consejo de que lleve a cabo una evaluación en profundidad de la necesidad de examinar si es preciso elaborar textos de orientación sobre la reglamentación económica de las operaciones internacionales de aeronaves no tripuladas. Un Estado miembro propone que la OACI podría seguir analizando la aplicación de impuestos a los combustibles de aviación. La Comisión recomienda a la Plenaria la adopción de la siguiente resolución, que reemplazaría a la resolución A40-9.

**Resolución 38/1: 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 *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* 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; y

*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 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 40º/41º 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 sobre Interferencia ilícita*;
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;
910. *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;
1011. *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;
1112. *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
1213. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución ~~A39-15~~A40-9.

## 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 tremendo impacto de la COVID-19 en el sector de la aviación en lo que respecta a la resiliencia, sostenibilidad o recuperación requiere la interacción entre diferentes áreas técnicas 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; y

*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 en Reglamentación del Transporte Aéreo indican un amplio apoyo para examinar los aspectos económicos y de reglamentación de las operaciones internacionales de las 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;

78. *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;

89. *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;

910. *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;

1011. *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;

1112. *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;

1213. *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 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 lleve a cabo una evaluación en profundidad de la necesidad de orientaciones sobre la reglamentación económica de las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves no tripuladas, 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 el uso y la adhesión a los principios fundamentales de la Orientación sobre medidas económicas y financieras de la OACI, 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;

138. *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 la experiencia 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);

149. *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 directrices 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

1521. *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;

## **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;

*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;
6. *Pide* al Consejo que trate las cuestiones de interés restantes para permitir el avance hacia la elaboración del Convenio Multilateral sobre Inversiones Extranjeras en las Líneas Aéreas, con el que se busca liberalizar de manera multilateral la propiedad y el control de los transportistas aéreos, de conformidad con la *Visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional*; y
7. *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; y

*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 ~~A40-17~~A41-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.

*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 eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo;
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
34. *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 ~~A40-17~~ ~~A41-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 ~~A40-18~~ ~~A41-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; y

*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 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;

89. *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;

910. *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;

11. *Pide* al Consejo que determine si es procedente un sistema mundial de recuperación de costos por la prestación de servicios de información meteorológica especial 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

1012. *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; y

*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;

67. *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; y

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 los sistemas de aeronaves no tripuladas;

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

710. *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 conexas, 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 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 que permiten el análisis avanzado de dichos datos; ~~*Reconociendo* que la aviación se encuentra en la cúspide de la transformación en lo que respecta a los datos, ya que aumentan la velocidad y la cantidad de datos y evolucionan las nuevas tecnologías para analizarlos; y~~

~~*Reconociendo* que la OACI ha seguido esforzándose por hacer eficientes y eficaces los procesos que incorporan datos y estadísticas de aviación, mediante el desarrollo de un conjunto de herramientas electrónicas y por desarrollar conocimientos especializados en tecnologías emergentes para aprovechar el potencial de los macrodatos para satisfacer las necesidades en evolución de los Estados miembros; *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 ~~las herramientas electrónicas disponibles~~ los tableros interactivos de macrodatos 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 e implementación; ~~al proporcionar datos y estadísticas de aviación y al tener acceso a los mismos;~~
3. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente los datos y las estadísticas, incluidos los macrodatos, recopilados por la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de 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;
- c) 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
- d) 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.

## 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 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;

~~*Considerando* que existe un déficit pronunciado de información económica fiable sobre la función cada vez más importante que desempeña la aviación en las economías nacionales de todo el mundo;~~

*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; ~~y~~ *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 ~~encargue a la Secretaría General la divulgación del~~ continúe su labor de finalizar el documento sobre el marco metodológico de la Cuenta satélite de la aviación (ASA) elaborado ~~y promueva su aceptación por los Estados para medir los efectos directos de la aviación en la economía nacional~~ en consonancia con el Sistema de Cuentas Nacionales, 2008, ~~así como la contribución de la aviación al producto interno bruto (PIB), el número de empleos creados por la aviación, el consumo de la aviación y las repercusiones de esta industria en la balanza de pagos;~~

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; y

4. *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. *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); y

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.

— — — — —

38.5 La Comisión toma nota de la información contenida en WP/448 y WP/217.

**Cuestión 39: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica**

39.1 Por medio de la nota WP/153, Irán (República Islámica del) informa de que el impacto perjudicial de los embargos de los Estados Unidos sobre la aviación civil del país tiene repercusiones directas sobre la seguridad operacional de la industria de la aviación. En la nota se insta a la OACI a tomar medidas prácticas para poner fin a los embargos unilaterales y extraterritoriales de los Estados Unidos contra el sistema de aviación civil de Irán (República Islámica del).

39.2 En la nota WP/366, Venezuela (República Bolivariana de) proporciona información sobre las dificultades que enfrentan sus explotadores de aeronaves para adquirir partes, contratar servicios, mantener actualizada la literatura técnica y capacitar a sus tripulaciones de vuelo, debido a las medidas coercitivas unilaterales impuestas por varios países. En la nota se explica que estas medidas coercitivas unilaterales, que representan una amenaza a la seguridad operacional, obedecen al embargo aplicado por el Gobierno de los Estados Unidos.

39.3 En la nota WP/596, Venezuela (República Bolivariana de) explica que las medidas arbitrarias y de carácter unilateral contra el Estado impiden a la aviación civil venezolana establecer relaciones comerciales normales con proveedores de servicios de otros Estados, lo cual vulnera la seguridad operacional, obstaculiza la capacidad y desarrollo de la navegación aérea y detiene el continuo crecimiento económico del transporte aéreo. En la nota se hace hincapié en que las medidas unilaterales son contrarias a las disposiciones del Convenio de Chicago, por lo que se solicita al Consejo realizar una investigación en virtud del Artículo 55, párrafos c), d) y e) del Convenio.

39.4 En la nota WP/597, Venezuela (República Bolivariana de) alega que los Estados miembros que mantienen acuerdos bilaterales con el Estado venezolano están permitiendo a empresas privadas de sus Estados rechazar la prestación de servicios aeroportuarios especializados a los explotadores de servicios aéreos venezolanos, sin tomar en consideración el Artículo 28 del Convenio de Chicago. En la nota se solicita al Consejo que se pronuncie sobre la obligación que tienen los Estados de proporcionar servicios e instalaciones aeroportuarios para facilitar la operación segura de las aeronaves en vuelos internacionales de conformidad con el Convenio.

39.5 En la nota de información WP/446, China informa de su experiencia con el uso de la logística de sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS), que ha dado un nuevo impulso a la transformación de la industria y al consumo en zonas rurales, apuntando con ello al desarrollo económico rural y la puesta en práctica de la estrategia de revitalización rural.

39.6 En la nota de información WP/449, China pone de relieve las contribuciones del uso de vehículos aéreos no tripulados (UAV) para impulsar la eficiencia de la logística urbana en conglomerados urbanos. En la nota se explica que el uso de los UAV contribuye de forma destacada a la reducción de costos, el mejoramiento de la eficiencia y la calidad de la logística urbana, y ayuda a mejorar esta industria.

39.7 En la nota de información WP/404, Cuba informa de que la decisión de los Estados Unidos de activar el Título III de la Ley Helms-Burton ha tenido consecuencias negativas para el desarrollo de la aviación civil en Cuba, en particular para empresas extranjeras que pretendan establecer negocios relacionados con inversiones para modernizar aeropuertos cubanos y las operaciones de aerolíneas que deseen enlazar a Cuba con el resto del mundo. En la nota se reafirma que las acciones unilaterales y extraterritoriales tienen un gran impacto en los países en desarrollo y obstaculizan especialmente el transporte aéreo internacional.

39.8 La Comisión toma nota de la información contenida en las notas WP/153, WP/366, WP/596 y WP/597. Algunos Estados expresan su apoyo a las notas de estudio y advierten sobre las medidas unilaterales de los Estados, debido a su impacto negativo en el derecho de un Estado a desarrollar la aviación civil, tal como se dispone en el Convenio de Chicago. Recuerdan que el papel de la OACI es proporcionar una plataforma para que los Estados desarrollen la aviación civil internacional de forma segura y ordenada, sobre la base de la igualdad de oportunidades. En respuesta, Estados Unidos afirma su posición sobre esta cuestión declarando que la OACI no es el lugar adecuado para debatir las sanciones de Estados Unidos, ya que dichas sanciones van dirigidas a comportamientos específicos de determinados Estados y que las sanciones de Estados Unidos se aplicarán hasta que cesen dichos comportamientos. Reafirma que Estados Unidos seguirá cumpliendo todas sus obligaciones internacionales para garantizar la seguridad operacional y la protección de la aviación internacional.

39.9 La Comisión reconoce que las cuestiones planteadas en estas notas de estudio son complejas, políticas y delicadas, y que estas cuestiones se han planteado en asambleas anteriores. Por lo tanto, la Comisión acuerda reflejar las deliberaciones sobre esta cuestión en su informe a la Plenaria. También se decide que estas cuestiones deberían señalarse a la atención del Presidente del Consejo, cuyos “buenos oficios” han intervenido en estas cuestiones en el pasado.

39.10 La Comisión toma nota de la información contenida en las notas WP/446, WP/449 y WP/404.