



A40-WP/610
EC/51
28/9/19

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 35

El texto adjunto sobre la cuestión 35 se presenta a la Comisión Económica para que lo examine.

Cuestión 35: Desarrollo económico del transporte aéreo

35.1 En la nota WP/22, el Consejo presentaba la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* revisada, la cual sustituiría a la Resolución A39-15. Con las revisiones propuestas de la Resolución se eliminaba contenido obsoleto y se incorporaban las novedades que habían tenido lugar desde la última Asamblea, incluyendo las conclusiones de la decimoquinta reunión del ATRP/15. En la nota se informaba también acerca de la decisión del Consejo con respecto a la labor relativa a la elaboración del concepto del posible Plan mundial de transporte aéreo.

35.2 En la nota WP/185, los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) informaban acerca de las conclusiones de la Primera Conferencia ministerial de la OACI y la Organización Mundial del Turismo (OMT) sobre turismo y transporte aéreo en África, celebrada en Cabo Verde en marzo de 2019. En la nota se pedía el apoyo de la OACI, en colaboración con otros organismos pertinentes, para llevar a cabo las actividades y las medidas de seguimiento que figuraban en la Declaración ministerial (Declaración de Sal) y el Marco para un plan de acción para el desarrollo del transporte aéreo y el turismo en África, que adoptó la Conferencia.

35.3 En la nota WP/379, la India describía su Plan de conectividad regional (RCS) formulado e implementado para promover la conectividad aérea regional con el objeto de que viajar por vía aérea fuera más accesible y abordable.

35.4 En la nota WP/380, la India compartía información acerca de las iniciativas en materia de política que había emprendido en el contexto de su Política nacional de aviación civil (2016) y el crecimiento resultante de su sector de la aviación civil. En la nota se presentaban las tendencias económicas de la industria del transporte aéreo en la India desde 2013.

35.5 En su nota WP/498, Indonesia describía la función crítica de la aviación en el desarrollo social y económico de dicho Estado, al igual que el crecimiento acelerado de su mercado de viajes por vía aérea, que según lo previsto, será el cuarto mercado más grande en el mundo para 2030. En la nota, se pedía a la OACI que considerara la elaboración de normas internacionales sobre operaciones de hidroaeródromos.

35.6 La Comisión examinó el proyecto de resolución sobre la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* contenido en el Apéndice de la nota WP/22. Durante las deliberaciones se acordó hacer algunas enmiendas adicionales a la sección introductoria, las Secciones I y II del Apéndice A, la Sección II del Apéndice C y la Sección II del Apéndice E. La Comisión convino en recomendar a la Plenaria que adoptara la resolución adjunta que sustituiría a la Resolución A39-15.

35.7 En relación con los resultados de la Primera Conferencia ministerial de la OACI/OMT sobre turismo y transporte aéreo en África, presentados en la nota WP/185, la Comisión convino en que la OACI, en colaboración con otros organismos pertinentes, proporcionaría conocimientos técnicos, recursos y apoyo, para la aplicación de la Declaración de Sal, tal como se estipulaba en el Marco para un Plan de Acción. La Comisión también convino en que la OACI continuaría coordinando, priorizando, facilitando y ejecutando programas y proyectos de asistencia para el desarrollo del transporte aéreo, especialmente en los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) de África

35.8 La Comisión tomó nota de la información que figuraba en las notas WP/379, WP/380 y WP/497.

APÉNDICE

POLÍTICAS PERMANENTES EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO

A40-xx: 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 **sostenible** 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 lugar de considerar el establecimiento de normas en el marco 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 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 período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Impuestos

Apéndice C — Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Apéndice D — Datos de aviación/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 la Secretaria 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 financiar los desafíos económicos que plantea el desarrollo de infraestructura y capacidad de la aviación a la par del 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 de 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 como se establece en 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 a la Secretaria 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 a la Secretaria General que tomen las medidas necesarias para aplicar las resoluciones y decisiones de la Asamblea en lo que respecta a las actividades de transporte aéreo de la Organización y que vigilen la aplicación por parte de los Estados de las políticas de la OACI en la esfera del transporte aéreo y proporcionen asistencia para dicha aplicación;

10. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración consolidada de las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo e informe a la Asamblea cuando se requiera introducir cambios en la declaración;

11. *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

12. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-15.

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 la liberalización del transporte aéreo internacional, en especial el intercambio de derechos comerciales sobre una base multicultural, incluidos los derechos de tráfico 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 existe la necesidad de ~~acrescentar~~ **mantener** el impulso y apoyo para el desarrollo futuro de un acuerdo multilateral moderno y más ambicioso entre los Estados miembros, y que para ello es preciso que se comprendan los beneficios y dificultades que entraña la liberalización y las barreras a la apertura del acceso a los mercados, tanto para servicios de pasajeros como de carga y, en particular, que determine qué es lo que necesitan los Estados para poder ayudarlos a avanzar hacia la liberalización;

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 o regionales para el transporte aéreo internacional;

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 definición 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 el 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. *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;*

8. *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;

9. *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 *tengan repercusiones en la aviación*, y a que mantengan a la OACI informada sobre la experiencia adquirida o sobre los problemas que encuentren al aplicarlos;

10. *Pide* al Consejo que apoye firmemente el intercambio de puntos de vista sobre la aplicación de los principios básicos de la OACI sobre protección del consumidor en un foro apropiado para compartir experiencias y buenas prácticas que podrían contribuir a alentar la compatibilidad a largo plazo en este ámbito a nivel mundial;

11. *Alienta* a los Estados miembros a seguir valiéndose 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;

12. *Pide* al Consejo que siga trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades que entraña la liberalización y de las barreras a la apertura del acceso a los mercados, tanto en los servicios de pasajeros como de carga, y en particular para definir el tipo de *asistencia u orientación* que requieren los Estados miembros en el camino hacia la liberalización;

13. *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)*;

14. *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; y

15. *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; y

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 del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo indican que existe 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 cuestiones de interés 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 el 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 la Organización ha elaborado orientación sobre definición de políticas para que los Estados promuevan la armonización y la compatibilidad de los enfoques y prácticas normativos 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 el principio de oportunidad equitativa para la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional y en asuntos relacionados con la competencia;

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-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

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;

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; y
3. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre impuestos, esté atento a las novedades y actualice sus criterios según se requiera.

APÉNDICE C

Aspectos económicos 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 A40xx 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-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 en consonancia con las políticas de la OACI, manteniendo a la vez un equilibrio entre los respectivos intereses económicos 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 un trato igualitario a todos los usuarios que pueden obtener beneficios concretos de los servicios GNSS;

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 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 los usuarios 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. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según sea necesario, los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios y los textos de orientación conexos con miras a contribuir a mejorar la eficiencia y la rentabilidad en la prestación y operación de servicios aeroportuarios y de navegación aérea y a una sólida cooperación entre los proveedores y los usuarios;

9. *Pide* al Consejo que siga actualizando, según proceda, las orientaciones sobre financiación de funciones de vigilancia apropiadas y sobre asignación de costos del GNSS, y que atienda la recuperación de costos por el suministro de servicios de meteorología aeronáutica (MET) para la aviación civil internacional; y

10. *Pide* al Consejo que siga promoviendo los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios 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;

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

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 de los usuarios 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 los interesados, diversificando las fuentes de financiación y ~~elevando~~ *explorando* 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. *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;
7. *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 la aviación—en tanto disciplina está en etapa de transformación por el aumento de la velocidad y volumen de datos y la evolución de 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;

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 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, 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 por que 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 y planificación ambiental;

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 ambientales; y
3. *Pide* al Consejo que siga aumentando la precisión de los pronósticos perfeccionando las metodologías de pronosticación 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;

Considerando que los estudios realizados por la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional, y que dichos estudios 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;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que ~~finalice~~ marco metodológico continúe la elaboración de la Cuenta satélite de la aviación (ASA) y valide la conciliación de los diversos datos para medir los efectos directos de la aviación en la economía nacional en consonancia con el Sistema de Cuentas Nacionales, 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 los efectos indirectos e inducidos 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 la relación costo-eficacia 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.

Sección III. Correo aéreo

S

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* a la Secretaria 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.