



A36-WP/367
P/65
27/9/07

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

PLENARIA

INFORME DE LA COMISIÓN ECONÓMICA SOBRE LAS CUESTIONES 41, 42, 43 Y 44

(Presentado por el presidente de la Comisión Económica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 41, 42, 43 y 44 ha sido aprobado por la Comisión Económica. Se recomienda que la Plenaria adopte la Resolución 43/1.

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

Cuestión 41: Reglamentación del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea

41.1 En su segunda sesión, la Comisión examinó los aspectos económicos y de organización de la gestión de infraestructura, basándose en el informe presentado por el Consejo (WP/15). Además se presentaron ocho notas por Estados y observadores: WP 100, 101, 103, 109, 119, 120, 141 y 143. A fin de facilitar el examen, la Comisión dividió esta cuestión en los cuatro temas siguientes: informe del Consejo; políticas sobre derechos; rendimiento económico; y desarrollo de infraestructura.

Informe del Consejo

41.2 En la nota WP/15 el Consejo informaba acerca de la importante labor realizada por la OACI en el marco del Programa de gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta. Desde el 35º período de sesiones de la Asamblea, se habían actualizado y promovido los criterios y textos de orientación pertinentes de la OACI, y se habían llevado a cabo diversos estudios con el objeto de ayudar a los Estados en la explotación eficiente y rentable de aeropuertos y servicios de navegación aérea. El Consejo también describía brevemente las tendencias normativas y de la industria así como las novedades en el ámbito de la gestión de aeropuertos y servicios de navegación aérea y señalaba los aspectos fundamentales siguientes: comercialización, supervisión económica, mejores prácticas comerciales y medición del rendimiento y de la productividad. Basándose en la evaluación de estas cuestiones clave, los Objetivos estratégicos y el Plan de actividades de la Organización, el Consejo presentó el Plan de acción de la Organización para el próximo trienio en el ámbito de los aspectos económicos y de organización de la gestión de infraestructura. El Plan incluiría un seguimiento de los acontecimientos, la promoción de las políticas y textos de orientación establecidos y el mantenimiento de su vigencia y adaptación a las necesidades de los Estados, la preparación de nuevos textos de orientación en caso necesario y el fomento de la cooperación entre participantes. Se invitó a la Asamblea a respaldar el plan de trabajo futuro de la Organización y se pidió a los Estados contratantes que cooperaran y apoyaran el trabajo de la OACI en este campo. Se señaló a la atención la celebración de una Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea, prevista del 15 al 20 de septiembre de 2008.

41.3 Al considerar el informe del Consejo, la Comisión expresó satisfacción por la labor emprendida y los logros alcanzados por la OACI desde la última Asamblea. Se apoyó ampliamente el plan de trabajo futuro propuesto en la nota WP/15 sobre la reglamentación relativa al suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea. En este contexto, la Comisión acogió la celebración de la Conferencia, reconociendo que la mayoría de los temas planteados en la nota WP/15 del Consejo se tratarían en la misma. La Comisión también respaldó la solicitud del Consejo de que los Estados contratantes cooperen y apoyen la labor de la OACI en este campo.

Políticas sobre derechos

41.4 En la nota WP/119, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) apoyó las políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios como se establecían en el Doc 9082. El ACI propugnaba que la reglamentación económica de los derechos aeroportuarios sólo debería aplicarse para asegurar que el explotador aeroportuario no abusara de una posición de poder indebida en el mercado y que un mecanismo normativo sólo debería actuar cuando las consultas directas entre el explotador aeroportuario y los usuarios no habían producido un acuerdo sobre derechos aeroportuarios. En la nota WP/120, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) comentaba acerca de las políticas de

la OACI sobre derechos establecidas en el Doc 9082 y pedía que se revisara la fórmula de tarificación actualmente aplicada a los servicios de navegación aérea. Dicha revisión debería comprender consultas con todas las partes interesadas, incluidas las asociaciones profesionales interesadas.

41.5 En una nota de información (WP/143), la Federación de Rusia describía el estado actual y la elaboración de una política de imposición de derechos para la utilización del espacio aéreo ruso.

41.6 Durante el debate que siguió se expresaron varios puntos de vista con respecto a la necesidad de hacer una separación entre reglamentación y suministro de servicios y establecer una supervisión económica de los proveedores de servicios, independientemente de su estructura o propiedad. Asimismo, se reafirmó que en todo caso, la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la supervisión económica continuaba siendo responsabilidad de los Estados.

41.7 La Comisión tomó nota de los pareceres expresados por el ACI y la ITF en relación con las consultas con los usuarios y la solicitud de la ITF de revisar la fórmula de tarificación que se aplica actualmente a los servicios de navegación aérea en relación con la aplicación del elemento del peso de la aeronave. Se expresó la opinión de que la actual política de la OACI permitía cierta flexibilidad en el uso del peso de la aeronave para fines de fijar los derechos por servicios de navegación aérea. La Comisión apoyó la preparación de políticas y textos de orientación adicionales sobre supervisión económica de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, la medición del rendimiento económico y las consultas con los usuarios, teniendo en cuenta los criterios de no discriminación y transparencia al establecer los derechos y el análisis de estos temas en la próxima Conferencia.

Rendimiento económico

41.8 En la nota WP/100, la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) recalca que el buen desempeño de los proveedores de servicios de navegación aérea era resultado de un buen gobierno y, en última instancia de una buena formulación de la política de gobierno. La CANSO instaba que en la formulación de políticas debía considerarse los diversos elementos de gobierno que impulsan el desempeño de los servicios de navegación aérea en lugar de depender en demasía de los mecanismos reguladores de supervisión. En la nota WP/101, la CANSO presentaba una reseña de su marco para la medición del funcionamiento de la ATM mundial, que ayudaría a los proveedores de servicios de navegación aérea a optimizar su desempeño satisfaciendo al mismo tiempo las necesidades de los organismos de supervisión de los servicios de navegación aérea.

41.9 La Comisión tomó nota de los puntos de vista expresados en las dos notas de estudio presentadas por la CANSO y concluyó que estas cuestiones deberían ser consideradas en el contexto de la próxima Conferencia.

Desarrollo de infraestructura

41.10 En una nota de información (WP/141), la India destacaba las tendencias y pronósticos de tráfico, desarrollo de infraestructura aeroportuaria, especialmente mediante asociaciones de los sectores público y privado (PPP), así como el plan de acción para hacer frente a los desafíos venideros.

41.11 En una nota de información (WP/109), el Pakistán describía su crecimiento económico y de aviación, la nueva política aeronáutica y las inversiones en aeropuertos y otra infraestructura conexas.

41.12 En una nota de información (WP/103), el ACI destacaba el continuo crecimiento del tráfico aéreo y el aumento de los gastos de capital por los aeropuertos, y opinaba que la capacidad aeroportuaria existente y la ampliación moderada serían insuficientes para satisfacer la demanda de tráfico pronosticada.

41.13 La Comisión tomó nota, sin comentarios, de las tres notas de información, así como de la postura del ACI en el sentido de que se diera prioridad a la ampliación e inversiones en infraestructura aeroportuaria (WP/119).

41.14 En el contexto de desarrollo de infraestructura, se expresó una opinión en el sentido de que cuando la Dirección de Cooperación técnica (TCB) prestara asistencia a los Estados en planes de desarrollo de aeropuertos o servicios de navegación aérea, ésta debería proporcionar información sobre el impacto que las inversiones podrían tener en la base de costos de las entidades y además debería proporcionar orientación sobre medios para recuperar los costos conexos.

Cuestión 42: Otros asuntos de transporte aéreo

42.1 En su segunda sesión, la Comisión consideró la evolución en los programas de estadísticas y pronósticos basándose en un informe presentado por el Consejo (WP/20).

42.2 En la nota WP/20, el Consejo presentó un informe sobre el progreso alcanzado en la labor de la OACI en los campos de estadísticas, pronósticos, planificación económica y respecto de los aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo. En los últimos tres años, se siguió avanzando con la Base de datos estadísticos integrada (ISDB) que ha permitido la automatización de procesos y la elaboración del depósito de datos, con lo cual se han logrado economías en los costos, controles de calidad efectivos, mejoras, en relación con la notificación oportuna, y la ampliación del alcance y la funcionalidad del Programa de estadísticas de la OACI. Se elaboraron y publicaron pronósticos de largo plazo del tránsito aéreo hasta 2025 y pronósticos de mediano plazo que abarcan los períodos 2005-2007 y 2006-2008. Se celebraron reuniones regionales del Grupo de pronósticos de tráfico aéreo (TFG) en diferentes regiones. Se continuó brindando apoyo en materia de pronósticos y análisis económicos al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP). Durante el trienio se siguieron realizando estudios sobre las diferencias regionales en cuanto a los aspectos económicos de las operaciones de las líneas aéreas internacionales. El Consejo destacó la importancia que para la Organización tiene el uso de instrumentos de medición y evaluación de la eficacia, comprendida la debida alineación de los recursos de la Organización con los Objetivos estratégicos. Se reconoce que los medios de medición y vigilancia de la eficacia de la seguridad operacional revisten una importancia crítica en lo que respecta al futuro éxito del sistema de navegación aérea en constante crecimiento. El Consejo reconoció la necesidad de armonizar las definiciones y fortalecer la calidad y la pertinencia de los datos relacionados con la seguridad operacional mantenidos por la OACI y de utilizar los recursos analíticos de la Organización para aclarar en qué lugar tendrían mayor repercusión las intervenciones. En este contexto, la base de datos estadísticos de la OACI, sus capacidades en materia de pronósticos y sus recursos relativos al análisis económico serán de utilidad para desarrollar programas, servicios y conocimientos especializados basados en las necesidades y orientados a la obtención de resultados.

42.3 La Comisión tomó nota de las actividades realizadas y dio su apoyo a los planes relativos a la labor futura de la Organización en los campos de estadísticas, pronósticos y análisis económico, destacando la importancia de la disponibilidad de datos e información detallados, exactos y actualizados para las diferentes deliberaciones en torno a la aviación, así como para la planificación y las actividades de toma de decisiones. También se puso de relieve la necesidad de que los Estados contratantes cooperen con la OACI para lograr estos planes.

Cuestión 43: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

43.1 En su segunda sesión, la Comisión Económica consideró el tema de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo basándose en la nota WP/21 y el Apéndice que contenía un proyecto de resolución para su adopción por la Asamblea (Resolución 43/1).

43.2 La Comisión tomó nota de que la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo que figuraba en el Apéndice de la nota WP/21 se había preparado en respuesta a la Resolución A35-18, en la que se pedía al Consejo de la OACI que mantuviera la declaración refundida bajo examen y que avisara a la Asamblea, en forma conveniente, cuando se necesitara introducir cambios. Por consiguiente, se había realizado un examen importante de la Resolución A35-18 y en el Apéndice a la nota WP/21 se presentó una versión revisada de dicha resolución.

43.3 Asimismo, la Comisión tomó nota de que los cambios eran el resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y, también, de que se habían introducido algunas mejoras en la redacción.

Resolución 43/1: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo**Introducción**

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 y armoniosa 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 es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

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 contratantes, y que los mismos deberían mantenerse actualizados, centrados y válidos y distribuirse a los Estados contratantes por los medios más eficaces;

Considerando que los Estados contratantes deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar esas orientaciones;

Considerando que la Organización está evolucionando hacia la gestión por objetivos, con más énfasis en la aplicación que en el establecimiento de normas;

Considerando que las orientaciones preparadas por la Organización y las medidas tomadas por la misma para cumplir con sus Objetivos estratégicos deberían ayudar a los Estados contratantes a elaborar políticas y prácticas que faciliten la mundialización, comercialización y liberalización del transporte aéreo internacional; y

Considerando que para los Estados contratantes 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 refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo vigentes al clausurarse el 36º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Estadísticas

Apéndice C — Pronósticos y planificación económica

Apéndice D — Facilitación

Apéndice E — Impuestos

Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Apéndice G — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Apéndice H — Correo aéreo

2. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta estas políticas y su profundización continua por parte del Consejo en los documentos señalados en esta declaración refundida, y por el Secretario General, en manuales y circulares;

3. *Insta* a los Estados contratantes 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 lo más completa y rápidamente posible la información estadística y de otra índole que la Organización solicite para sus estudios en materia de transporte aéreo;

4. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia al problema de financiar el desarrollo de los recursos humanos y técnicos necesarios para lograr la mejor contribución posible del transporte aéreo al bienestar económico y social de los países en desarrollo;

5. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para ayudar en su labor sobre cualquier cuestión de transporte aéreo, procure obtener el asesoramiento de representantes especializados de Estados contratantes por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos de expertos calificados dependientes del Comité de Transporte aéreo o de grupos de estudio de la Secretaría, y realice su labor por correspondencia o mediante reuniones;

6. *Pide* al Consejo que celebre conferencias o reuniones departamentales en las que todos los Estados contratantes 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;

7. *Pide* al Consejo que tome las medidas necesarias para realizar seminarios teóricos y prácticos y otras actividades que sean necesarias para difundir entre los Estados contratantes las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo y la correspondiente orientación;

8. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración refundida de las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y

9. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A35-18.

APÉNDICE A

Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Acuerdos y arreglos

Considerando que los principios fundamentales de soberanía, justicia e igualdad de oportunidades, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación, consignados en el Convenio han servido adecuadamente al transporte aéreo internacional y continúan constituyendo la base de su futuro desarrollo;

Considerando que el multilateralismo en derechos comerciales en la medida más amplia posible continúa siendo un objetivo de la Organización;

Considerando que, en el marco del Convenio, los Estados contratantes tienen objetivos y políticas de reglamentación diferentes, pero que comparten el objetivo fundamental de la participación fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional;

Considerando que uno de los objetivos del Convenio es que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica, y que en ese respecto el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) facilita el logro de dicho objetivo por los Estados contratantes que ya forman parte del mismo;

Considerando que la Asamblea ha destacado repetidamente la obligación de cada Estado contratante de cumplir con el Artículo 83 del Convenio registrando lo antes posible en el Consejo todos los acuerdos relativos a la aviación civil internacional celebrados de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*;

Considerando que las demoras indebidas y el incumplimiento en lo que atañe al registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos constituyen un obstáculo para la exactitud e integridad de la información normativa y para aumentar la transparencia;

Considerando que la fijación de tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional debería ser justa, transparente y apropiada para fomentar el desarrollo satisfactorio de los servicios aéreos; y

Considerando que es necesario adaptarse al entorno cambiante en materia de reglamentación y explotación del transporte aéreo y que la Organización ha elaborado textos de orientación sobre criterios para la reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y modelos de acuerdos de servicios aéreos para que los Estados los utilicen en forma opcional en sus acuerdos bilaterales y regionales;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la función principal de la OACI de elaborar orientaciones sobre políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional y facilitar la liberalización;

2. *Insta* a los Estados contratantes que aún no son Partes en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) a que consideren con carácter urgente hacerlo;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que registren en la OACI 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*;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas importantes que plantea la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso que se logre o que se espere lograr respecto a la consecución del objetivo del multilateralismo en el intercambio de derechos comerciales;

5. *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, con objeto de ver si, a su debido tiempo, podría recomendarse a los Estados contratantes la aplicación de medidas similares, o de otra índole, sobre una base más amplia;

6. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados contratantes y las líneas aéreas con respecto a los derechos comerciales y las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, e informe a todos los Estados contratantes acerca de cualquier novedad en materia de cooperación internacional, incluidos los arreglos liberalizados, con respecto a derechos comerciales;

7. *Pide* al Consejo que continúe examinando el mecanismo para establecer las orientaciones sobre políticas de la Organización en materia de reglamentación del transporte aéreo internacional y revisarlas o actualizarlas cuando sea necesario;

8. *Pide* al Consejo que revise periódicamente el reglamento aplicable al registro con miras a simplificar el procedimiento de registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos;

9. *Pide* al Secretario General que recuerde a los Estados contratantes la importancia de registrar sin demoras indebidas los acuerdos y arreglos aeronáuticos y que proporcione a los Estados contratantes la asistencia que necesiten para registrar sus acuerdos y arreglos aeronáuticos en el Consejo; y

10. *Pide* al Presidente del Consejo y al Secretario General que fomenten la adhesión universal al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) y su aplicación y que insten a los Estados contratantes a que informen a la Secretaría acerca de sus intenciones con respecto a la adhesión al acuerdo.

Sección II. Cooperación en los arreglos de reglamentación

Considerando que ciertas restricciones económicas, financieras y operacionales introducidas unilateralmente a escala nacional afectan la estabilidad del transporte aéreo internacional, tienden a crear prácticas comerciales injustas y discriminatorias y pueden ser incompatibles con los principios fundamentales del Convenio y el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional;

Considerando que la prestación de servicios de transporte aéreo regulares y fiables tiene importancia fundamental para la evolución de las economías de muchos países en desarrollo, incluyendo las de aquellos que dependen de las actividades turísticas;

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 en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

Considerando que la designación y autorización de transportistas aéreos 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 tales 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 que comparten especialmente los Estados en desarrollo pertenecientes a esos movimientos regionales de integración económica; y

Considerando que el ejercicio de los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de un Estado en desarrollo, que tiene esa comunidad de intereses, por una línea aérea que sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por otro Estado o Estados en desarrollo, o por sus nacionales, que compartan la misma comunidad de intereses, servirá para promover dichos intereses de los Estados en desarrollo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y a que se cercioren de que las políticas y legislaciones nacionales no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta las características especiales del mismo;

2. *Insta* a los Estados contratantes 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 contratantes 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 un Estado o Estados en desarrollo de una línea aérea de otro u otros Estados en desarrollo pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados en desarrollo o por sus nacionales;

4. *Insta* a los Estados contratantes 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 contratantes que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, toda la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar en esta materia con toda la información que pueda ser útil para los Estados contratantes;

6. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, preste toda la asistencia posible a los Estados contratantes que deseen pasar a formar parte de grupos económicos regionales o subregionales por lo que respecta a la explotación de servicios aéreos internacionales; y

7. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados contratantes 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. Distribución de los productos de las líneas aéreas

Considerando que los avances en las tecnologías de información y electrónicas han tenido importantes repercusiones en la forma en que la industria de las líneas aéreas realiza sus operaciones comerciales, especialmente en relación con la distribución de sus productos; y

Considerando que la OACI elaboró un *Código de conducta revisado de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (SCR)* para que apliquen los Estados y dos cláusulas modelo para que los Estados utilicen en forma opcional en sus acuerdos de servicios aéreos;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que siga la marcha de la evolución en materia de distribución de los servicios de las líneas aéreas y las prácticas normativas conexas y transmita a los Estados contratantes toda información sobre acontecimientos significativos; y

2. *Pide* al Consejo que examine si siguen siendo necesarios el Código SRC de la OACI y las cláusulas modelo, teniendo en cuenta los cambios en la industria y en la reglamentación.

Sección IV. Comercio de servicios

Considerando que, respecto a la incorporación de aspectos del transporte aéreo internacional en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), 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 pueda desarrollarse y continuar prosperando de forma estable, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección, garantizando al mismo tiempo los intereses de todos los Estados contratantes 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 contratantes que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:

- a) aseguren la coordinación interna en sus 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 sus 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 sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- 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 Organización Mundial del Comercio, 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 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 activamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados contratantes; y
 - c) promueva la comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la Organización Mundial del Comercio y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

Sección V. Elaboración de criterios

Considerando que los gobiernos tienen responsabilidades y obligaciones internacionales en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional;

Considerando que la liberalización económica y la evolución de la industria del transporte aéreo continuará ofreciendo oportunidades y planteando retos y problemas con respecto a la reglamentación del transporte aéreo internacional; y

Considerando que la Organización ha abordado muchos de los problemas de reglamentación y compilado los criterios y textos de orientación conexos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que en sus funciones de reglamentación tengan en cuenta los criterios y textos de orientación elaborados por la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los comprendidos en el Doc 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*; y

2. *Pide* al Consejo que se asegure de que esos criterios y los textos de orientación se mantengan actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes; le pide asimismo que, cuando sea necesario, elabore criterios sobre nuevas cuestiones de reglamentación que sean de interés general.

APÉNDICE B

Estadísticas

Considerando que el Programa de estadísticas de la OACI proporciona una base independiente y global para fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Considerando que cada Estado contratante se ha comprometido a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen las estadísticas solicitadas por el Consejo de conformidad con el Artículo 67 del Convenio;

Considerando que el Consejo también ha establecido requisitos con respecto a las estadísticas relativas a operaciones de las líneas aéreas interiores, aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios en ruta internacionales, en virtud de los Artículos 54 y 55 del Convenio;

Considerando que el Consejo ha establecido los requisitos relativos a la recopilación de datos sobre aeronaves civiles matriculadas de conformidad con el Artículo 21 del Convenio;

Considerando que el Consejo ha adoptado una política de gestión en función de los objetivos que requiere la medición de 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 base de datos integrada para la validación y el almacenamiento de datos estadísticos de la OACI proporciona a los Estados contratantes y a otros usuarios un sistema en línea eficiente para la extracción de datos estadísticos;

Considerando que varios de los Estados contratantes no han presentado todavía, o no han presentado por completo, las estadísticas pedidas por el Consejo; y

Considerando que la cooperación entre las organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de estadísticas de aviación puede ayudar a reducir la carga de presentar estadísticas;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible para proporcionar las estadísticas requeridas a tiempo y cuando sea posible enviándolas electrónicamente;

2. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente los datos estadísticos recopilados por la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de la Organización y de sus Estados contratantes, 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 las estadísticas, hacer más completas y oportunas las notificaciones de los Estados contratantes y mejorar la forma y el contenido de los análisis; y

3. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe estudiando las formas de lograr una cooperación más estrecha con otras organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de estadísticas de aviación; y
- b) tome las disposiciones apropiadas para prestar ayuda a los Estados contratantes, a petición de éstos, por medio del personal de la Secretaría, con el fin de mejorar sus estadísticas de aviación civil y la forma de notificarlas a la Organización.

APÉNDICE C

Pronósticos y planificación económica

Considerando que la independencia de la OACI al realizar investigaciones de tendencias y al aplicar análisis económicos proporciona la base necesaria para fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Considerando que los Estados contratantes necesitan disponer de pronósticos mundiales y regionales de la evolución futura de la aviación civil, para fines diversos;

Considerando que el Consejo, en el desempeño de sus funciones permanentes en la esfera económica, debe prever los futuros acontecimientos que probablemente requieran medidas por parte de la Organización e iniciar éstas a su debido tiempo;

Considerando que la Organización debe evaluar regularmente su actuación respecto de los Objetivos estratégicos, centrándose particularmente en la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la protección del medio ambiente y la eficiencia; y

Considerando que la Organización necesita disponer de pronósticos específicos y apoyo económico para aeropuertos y para fines de planificación de sistemas de navegación aérea y de medio ambiente;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que prepare y mantenga, en la medida en que sea necesario, pronósticos a largo y a mediano plazo sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, tanto de carácter general como específico, incluyendo cuando sea posible datos locales y regionales así como mundiales, y que los facilite a los Estados contratantes y proporcione los datos necesarios sobre seguridad operacional, seguridad de la aviación, protección del medio ambiente y eficiencia;

2. *Pide* al Consejo que elabore métodos y procedimientos para la preparación de pronósticos, análisis de costo-beneficios y de eficacia en función de los costos, así como elaboración de análisis de rentabilidad a fin de satisfacer las necesidades de la Organización, de los grupos regionales de planificación de la navegación aérea y, en su caso, de otros órganos de la Organización encargados de planificación de sistemas o del medio ambiente; y

3. *Pide* al Consejo que haga arreglos para recopilar y preparar información sobre los métodos actuales de pronosticación para los fines descritos en las cláusulas 1 y 2 y para su divulgación oportuna a los Estados contratantes, como guía para hacer sus propios pronósticos y su planificación económica.

APÉNDICE D

Facilitación

Sección I. Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

Considerando que la finalidad del Anexo 9, *Facilitación*, es exponer las obligaciones que los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio imponen a los Estados contratantes y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los Artículos 10, 13, 14, 29 y 35;

Considerando que la aplicación de las Normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeros, equipaje, carga y correo, y enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Considerando que es imprescindible que los Estados contratantes continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia en el transporte aéreo y al mismo tiempo protejan a la aviación civil internacional;

Considerando que la elaboración por la Organización de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica ha demostrado ser efectiva para desarrollar sistemas que aceleren el despacho de los pasajeros internacionales y miembros de las tripulaciones que pasan por los puestos de control en los aeropuertos, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los programas de inmigración; y

Considerando que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar a los viajeros y otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las Normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9, *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados contratantes respecto a la administración de los controles fronterizos de la carga y de los pasajeros, así como la protección de la salud de los pasajeros y la tripulación;
3. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9, *Facilitación*, y del Anexo 17, *Seguridad*, sean compatibles y se complementen;
4. *Pide* al Consejo que se cerciore de que sus especificaciones y textos de orientación contenidos en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, se mantengan actualizados de acuerdo con los avances tecnológicos y que siga analizando las soluciones tecnológicas destinadas a mejorar los procedimientos de despacho; y
5. *Pide* al Consejo que se cerciore de que el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, esté actualizado y responda a las necesidades de los Estados contratantes.

Sección II. Cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes

Considerando que el pasaporte es el documento oficial básico que denota la identidad y ciudadanía de una persona y tiene la función de informar al Estado de tránsito o de destino que el titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

Considerando que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es esencial para el funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

Considerando que los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto, en virtud de la Estrategia global contra el terrorismo, adoptada el 8 de septiembre de 2006, intensificar las actividades y la cooperación en todos los niveles, según proceda, para mejorar la seguridad de la fabricación y expedición de documentos de identidad y de viaje y prevenir y detectar su alteración o uso fraudulento;

Considerando que se necesita una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia al fraude de pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes falsificados o de imitación fraudulenta, la utilización de pasaportes válidos por impostores, la utilización de pasaportes caducados o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

Considerando que está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes vírgenes robados por personas que intentan ingresar a un país con una identidad falsa; y

Considerando que la OACI ha creado el proyecto de Implantación universal de documentos de viaje de lectura mecánica (UIMRTD) para asistir a los Estados en cuestiones tales como la planificación y ejecución de proyectos, la formación e instrucción y los servicios de evaluación de sistemas, para que puedan cumplir con el plazo de 2010 para la expedición de PLM, y ha establecido el Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los PLM dotados de datos biométricos (pasaportes electrónicos);

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de sus pasaportes y protegerlos contra el fraude y asistirse mutuamente al respecto;

2. *Insta* a los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho, a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303, Parte 1, para el 1 de abril de 2010, a más tardar;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que se aseguren de que la fecha de vencimiento de los pasaportes que no sean de lectura mecánica sea anterior al 24 de noviembre de 2015;

4. *Insta* a los Estados contratantes que necesiten asistencia en el marco del proyecto UIMRTD a que se pongan en contacto con la OACI en forma urgente;

5. *Pide* al Consejo que continúe la labor de aumentar la eficacia de los controles sobre el fraude de pasaportes, mediante la aplicación de los SARPS pertinentes del Anexo 9 y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados contratantes a mantener la integridad y seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje;

6. *Insta* a los Estados a que expidan pasaportes electrónicos a que se incorporen al DCP de la OACI; y

7. *Insta* a los Estados contratantes que aún no lo estén haciendo, a que proporcionen datos sobre pasaportes extraviados y robados, de manera rutinaria y oportuna, para que se incorporen a la base de datos de búsqueda automática de INTERPOL sobre los documentos de viaje robados y extraviados.

Sección III. Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación

Considerando que es preciso que los Estados contratantes sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que la creación y el funcionamiento activo de los comités nacionales de facilitación es un medio probado para efectuar las mejoras necesarias; y

Considerando que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados contratantes y con las diversas partes, en el plano nacional e internacional, interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a establecer y utilizar comités nacionales de facilitación y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;

2. *Insta* a los Estados contratantes a participar en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;

3. *Insta* a los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:

a) someter periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:

1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y

2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación; y

b) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que estimulen a sus comités nacionales de facilitación y a otros comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados contratantes con los cuales tengan enlaces aéreos;

5. *Insta* a los Estados vecinos y contiguos a que se consulten entre sí, respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando parezca que dichas consultas puedan conducir a una solución uniforme de tales problemas;

6. *Insta* a los Estados contratantes a que estimulen a sus explotadores de aeronaves, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, por lo que se refiere a:

a) identificación y solución de los problemas de facilitación; y

b) elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que exhorten a los explotadores internacionales y a sus asociaciones a participar, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y

8. *Insta* a los Estados y explotadores a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

APÉNDICE E

Impuestos

Considerando que el transporte aéreo internacional desempeña una función importante en el progreso y expansión del comercio y de los viajes internacionales y que los impuestos aplicables a las aeronaves, el combustible y otros suministros técnicos semejantes que se utilizan en el transporte aéreo internacional, los impuestos sobre la renta de las empresas de transporte aéreo internacional y sobre las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional, y los impuestos sobre su venta y uso, pueden tener repercusiones económicas y de competencia negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional;

Considerando que en los criterios de la OACI contenidos en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* 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 contratantes impongan cada vez más gravámenes a ciertos aspectos del transporte aéreo internacional y que los derechos 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 A36-... de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*; y

Considerando que la resolución que figura en el Doc 8632 complementa el Artículo 24 del Convenio y tiene la finalidad de reconocer el carácter particular 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 contratantes a que cumplan las resoluciones del Consejo contenidas en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*; y
2. *Pide* al Consejo que se cerciore de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 8632 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

APÉNDICE F

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Considerando que en las políticas de la OACI contenidas en el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* 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 opciones basadas en criterios de mercado se trata separadamente en la Resolución A36-... de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*;

Considerando que en el Artículo 15 del Convenio se establece la base para la aplicación y publicación de los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea;

Considerando que se ha encargado al Consejo que formule recomendaciones para orientación de los Estados contratantes con respecto a los principios de acuerdo 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 de los mismos, y con respecto a los métodos que pueden aplicarse a dicho efecto; y

Considerando que el Consejo adoptó y revisó en la medida necesaria y publicó el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a asegurarse de que se respeta plenamente el Artículo 15 del Convenio;
2. *Insta* a los Estados contratantes 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 el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, independientemente de la estructura orgánica bajo la cual se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
3. *Insta* a los Estados contratantes a garantizar que los derechos aeroportuarios y en concepto de servicios de navegación aérea se aplicarán exclusivamente a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;

4. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible en cumplimiento del Artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que puedan imponerse o que se permita imponer a un Estado contratante por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado contratante; y

5. *Pide* al Consejo que se asegure de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 9082 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

Sección II. Aspectos económicos y de gestión

Considerando que, al atender los crecientes volúmenes de tráfico, los costos globales de suministrar aeropuertos y servicios de navegación aérea siguen aumentando;

Considerando que los Estados contratantes ponen cada vez más énfasis en mejorar la eficiencia financiera del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea;

Considerando que debería mantenerse un cierto equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de servicios de navegación aérea por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios, por la otra y que debería estar basado en el fomento de la cooperación entre proveedores y usuarios;

Considerando que los Estados contratantes han pedido a la Organización que proporcione asesoramiento y orientación destinados a promover la recuperación equitativa de los costos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;

Considerando que los Estados contratantes asignan 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 en la esfera económica y que utilizan las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales para cumplir los compromisos asumidos en virtud del Artículo 28 del Convenio; y

Considerando que el Consejo adoptó directrices provisionales sobre políticas de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para garantizar que todos los usuarios reciban un trato equitativo;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados contratantes que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, quedan ellos solos responsables respecto a los compromisos que hayan 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. *Insta* a los Estados contratantes 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 provisionales sobre políticas de asignación de costos del GNSS;

3. *Pide* al Consejo que continúe elaborando criterios y textos de orientación de la OACI con miras a contribuir a aumentar la eficiencia y mejorar la relación costo-eficacia en el suministro y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea incluyendo la base para una sólida cooperación entre proveedores y usuarios;

4. *Pide* al Consejo que continúe perfeccionando sus directrices sobre políticas de asignación de costos del GNSS y la coordinación de los aspectos técnicos, jurídicos y económicos, incluido su interfuncionamiento eficiente en función de los costos;

5. *Pide* al Consejo que promueva criterios de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios y textos de orientación conexos, incluyendo asesoramiento en organización y gestión a fin de que los Estados, los aeropuertos privatizados explotados con criterios comerciales, así como las entidades que prestan servicios de navegación aérea los conozcan mejor y tomen mayor conciencia sobre ellos.

6. *Pide* al Consejo que mantenga en estudio la situación económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y presente los correspondientes informes a los Estados contratantes a intervalos adecuados; y

7. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible por proporcionar con la menor demora posible los datos financieros relativos a sus aeropuertos y servicios de navegación aérea para permitir que el Consejo proporcione dicho asesoramiento y prepare dichos informes.

APÉNDICE G

Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Considerando que hay un interés permanente entre los usuarios, incluidas las organizaciones internacionales con participación en los sectores turísticos, aeronáuticos y comerciales, acerca del nivel de los costos de explotación, las tarifas de pasajeros y carga y el rendimiento apropiado de los transportistas aéreos internacionales;

Considerando que los Estados contratantes y otras organizaciones internacionales utilizan ampliamente los estudios objetivos de la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional, que dichos estudios han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para distribuir los ingresos; y

Considerando que es preciso que la OACI cuente con datos sobre los ingresos, los costos y las operaciones de los transportistas 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 dé instrucciones al Secretario General para 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 sus niveles y las consecuencias que las modificaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo; y

2. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible por obtener de sus empresas de transporte aéreo internacional, con la menor demora posible, datos acerca de los costos, ingresos y otros datos solicitados por la OACI.

APÉNDICE H

Correo aéreo

Considerando que la Asamblea ha dado instrucciones permanentes respecto a la labor de la OACI en la esfera del correo aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes 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, la información fáctica de que disponga.

Cuestión 44: Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes

44.1 La Plenaria había remitido a la Comisión Económica el Apéndice C a la nota WP/28, sobre las resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes. La Comisión estuvo de acuerdo con la recomendación del Consejo de que, de acuerdo con la decisión en torno a la cuestión 43, ninguna de las resoluciones que figuran en la Parte III de las *Resoluciones vigentes de la Asamblea* (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848) se declaren no vigentes.