



**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)**

**SEXTA REUNIÓN**

**Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013**

**Cuestión 1 del  
orden del día:**

**Panorama mundial de las tendencias y novedades**

**1.2: Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas**

**PROYECTO DE INFORME**

**Cuestión 1 del****orden del día: Panorama mundial de las tendencias y novedades****1.2: Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas****1.1 DOCUMENTACIÓN**

1.1.1 La Conferencia consideró la cuestión 1.2 del orden del día basándose en las siguientes notas estudio: WP/18 (Secretaría), WP/37 (Cuba), y WP/58 (22 Estados miembros, miembros de CLAC).

**1.2 ANÁLISIS**

1.2.1 Varias delegaciones declararon que la seguridad de la aviación es crítica para el desarrollo fiable, seguro y ordenado de la aviación civil internacional. La Conferencia dio su apoyo unánime a la nota WP/18 presentada por la Secretaría, sobre los costos de seguridad y de derechos conexos, y adoptó las recomendaciones que dicha nota contenía.

1.2.2 Con respecto a la información proporcionada por Cuba sobre las repercusiones en el sector de la aviación civil debidas al embargo de los Estados Unidos de América (EUA) las delegaciones de tres Estados miembros apoyaron la postura de Cuba y las recomendaciones propuestas en la nota. Sostuvieron que el embargo de los EUA era una decisión unilateral, contraria al espíritu del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y declararon que repercutía negativamente en el desarrollo de la aviación civil en Cuba. Además, expresaron la opinión de que la ATConf/6 era el foro apropiado para abordar la cuestión, dado que la Conferencia trataba de la sostenibilidad del transporte aéreo. Estados Unidos declaró que la cuestión era una cuestión política bilateral y que no era apropiado discutirla durante la Conferencia. La Secretaría informó que la cuestión que había sido tratada durante el 37° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que era el órgano rector de la Organización, y declaró que la ATConf/6 no tenía autoridad para resolverla. Al terminar, Cuba informó que era su intención señalar la cuestión a la atención del próximo 38° período de sesiones de la Asamblea.

1.2.3 Hubo apoyo general para las conclusiones y recomendaciones presentadas por Chile en nombre de 22 Estados miembros, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), relativas al costo-eficiencia del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia para la Seguridad Operacional (SRVSOP). Varios Estados expresaron apoyo para este tipo de cooperación regional, que resulta en economías de costos para todos los interesados. Sin embargo, la Conferencia señaló que los grupos sobre seguridad operacional tales como el SRVSOP y las actividades conexas no deberían confundirse con los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) de la OACI o con las organizaciones regionales de supervisión de la seguridad operacional. (RSOO).

**1.3 CONCLUSIONES**

1.3.1 Basándose en la documentación y su análisis, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) la seguridad de la aviación es crucial para el desarrollo fiable, seguro y ordenado de la aviación civil en el mundo, y los diversos retos en materia de seguridad que enfrenta en la actualidad el sector del transporte aéreo internacional continuarán impulsando los costos;

- b) la implantación de medidas y funciones de seguridad perfeccionadas y novedosas para aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), comprendida la supervisión de la seguridad, se traducirá en costos adicionales. Se alienta a los Estados a observar las políticas de derechos en concepto de medidas de seguridad que figuran en *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) al determinar los costos que se recuperarán de los usuarios mediante derechos;
- c) las políticas y los textos de orientación de la OACI sobre aspectos económicos de la seguridad de la aviación seguirán siendo pertinentes: en 2008, la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) reconoció que las actuales políticas de la OACI de recuperación de los costos de las medidas de seguridad en los aeropuertos y los ANSP seguían siendo idóneas y recomendó a los Estados que garantizaran su implantación eficaz;
- d) la cuestión planteada por Cuba había sido tratada anteriormente por el órgano soberano de la OACI durante el 37º período de sesiones de su Asamblea, que decidió que este asunto debía someterse a la atención del Presidente del Consejo, cuyos buenos oficios habían intervenido en ocasiones anteriores; y
- e) el SRVSOP ha generado importantes economías de costos para los Estados que lo componen, lo que se ha traducido en importantes beneficios para los explotadores; las actividades de capacitación, asistencia a los Estados, multinacionales, de implantación, seminarios y de otro tipo, no se habrían realizado sin el SRVSOP o, de no ser así, su costo habría sido prohibitivo para la mayoría de los Estados; y la cooperación entre los Estados de la Región se ha facilitado mediante la estandarización de la capacitación a nivel regional.

## 1.4 RECOMENDACIONES

1.4.1 Como resultado de la documentación examinada y del consiguiente análisis sobre otras áreas de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas en el marco de la cuestión 1.2 del orden del día, la Conferencia adoptó las siguientes recomendaciones:

### **Recomendación 1.2/1**

#### **La Conferencia recomienda que:**

- a) los Estados deberían garantizar la implantación de las actuales políticas de la OACI de recuperación de costos derivados de medidas y funciones de seguridad en aeropuertos y ANSP, de suerte que los derechos de usuario en concepto de tales medidas sean razonables, rentables y fomenten su armonización mundial;
- b) se alienta a los Estados a integrar en su legislación, normas y políticas los cuatro principios básicos de fijación de derechos (no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios), así como en sus acuerdos de servicios aéreos, a fin de garantizar su cumplimiento por parte de los explotadores aeroportuarios y ANSP; y

- c) los Estados latinoamericanos deberían aumentar la participación en el SRVSOP;
  - d) se invita a los Estados a tomar nota de la rentabilidad que puede lograrse mediante la cooperación regional y se les alienta a establecer metas e indicadores de gestión y económicos; y
  - e) la OACI debería tomar las medidas oportunas para asegurar la sensibilización y el conocimiento generalizados de sus políticas, y alentar el uso de sus textos de orientación sobre costos de seguridad de la aviación y derechos conexos.
-