



## NOTA DE ESTUDIO

### CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

#### SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

#### Cuestión 2 del

orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.1: Acceso a los mercados

### FACILITACIÓN DEL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN CORPORATIVA INTERNACIONAL

(Nota presentada por los Estados Unidos de América)

#### RESUMEN

En esta nota de estudio se proporciona una reseña general de la importancia de la industria de la aviación corporativa internacional y se describe el tratamiento aplicado por los Estados Unidos a las operaciones de la aviación corporativa internacional desde una perspectiva económica.

Es importante para que existan marcos normativos compatibles entre los Estados a fin de facilitar el desarrollo ordenado de la industria de la aviación corporativa en el mundo, y la OACI podría brindar asistencia concreta a este respecto.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a:

- a) respaldar las conclusiones que figuran en el párrafo 6; y
- b) convenir en las recomendaciones que figuran en el párrafo 7.

*Referencias:*

El material de referencia de la ATConf/6 se encuentra disponible en [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación corporativa es un componente importante de un sistema integral de transporte aéreo internacional. Fomenta el crecimiento económico y el comercio internacional, particularmente en regiones menos desarrolladas y regiones rurales en donde la infraestructura, la falta de desarrollo económico y otras limitaciones podrían impedir la viabilidad de la aviación comercial.

1.2 Un sector robusto de aviación corporativa internacional complementa la aviación comercial puesto que aumenta el acceso al transporte aéreo y ayuda a maximizar la contribución del sector del transporte aéreo a la economía mundial.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Para los fines de esta nota de estudio, utilizamos la expresión aviación corporativa para referirnos al uso *no comercial* de la aviación para facilitar y realizar actividades de negocios. Entre los ejemplos de estas operaciones se incluyen:

- a) el uso por una persona, de una aeronave de su propiedad para fines de negocios (“operada por el propietario”);
- b) el uso por una empresa, de una aeronave de su propiedad para el transporte de empleados y/o individuos con quienes tiene negocios (“aviación corporativa”)<sup>1</sup>; y
- c) el uso por individuos o empresas, de una aeronave sobre la cual tienen un interés de propiedad como parte de un programa de propiedad compartida (“propiedad compartida”).

2.2 El factor común clave entre estos distintos tipos de operaciones de aviación corporativa, que los diferencia de las operaciones de aviación comercial, es que no se ofrecen al público en general a cambio de una remuneración o en arrendamiento. En lugar de ello, constituyen el uso privado de aeronaves por propietarios y/o individuos asociados a los propietarios en el ejercicio de sus actividades de negocios.

2.3 El tratamiento de las actividades de aviación corporativa internacional debe tener en cuenta los requisitos de operación singulares del sector; aún más importante, sus necesidades en cuanto a oportunidad y flexibilidad, incluida la presentación y tramitación expedita de cualquiera y todos los permisos de explotación, incluidos los planes de vuelo. La principal ventaja de la aviación corporativa, en comparación con otras formas de transporte aéreo, es su capacidad de ofrecer a los empresarios horarios y rutas de viaje adaptadas a sus necesidades que pueden cambiarse con mínimos tiempos de notificación previa. Los Estados que satisfacen eficazmente las necesidades de la aviación corporativa lo hacen para beneficio de los consumidores, aeropuertos y comunidades y de la economía en general.

## 3. TRATAMIENTOS APLICADO POR LOS ESTADOS UNIDOS A LA AVIACIÓN CORPORATIVA INTERNACIONAL

3.1 Los Estados Unidos considera que su enfoque económico con respecto al tratamiento de las operaciones de aviación corporativa internacional satisface los requisitos operacionales especiales de ese sector, y recomienda los conceptos generales en los que se basa este enfoque descrito a continuación, a todos los Estados contratantes.

3.2 Los Estados Unidos aplica el tratamiento de aviación no comercial a las distintas subcategorías de operaciones de aviación corporativa descritas en el párrafo 2.1. Como tales, estas operaciones no están sujetas a acuerdos de servicios aéreos y tienen la libertad de aplicarse para volar en los Estados Unidos y entre los Estados Unidos y otros países.

3.3 Para definir los programas de propiedad compartida, que los Estados Unidos considera una forma de aviación corporativa operada por el propietario, los Estados Unidos utiliza los siguientes criterios. Un programa de propiedad compartida debe incluir:

---

<sup>1</sup> Véase la definición de la OACI en el Anexo 6, parte 2.

- a) dos o más aeronaves;
- b) propietarios que cumplan el umbral mínimo de propiedad o de derecho de arrendamiento a largo plazo por aeronave (1/16 para aviones o 1/32 para helicópteros); y
- c) un acuerdo de intercambio de arrendamiento sin tripulación entre sus propietarios, y un contrato de múltiples años con un único gerente de programa que aporte experiencia y conocimientos especializados en aviación y servicios de gestión para los participantes en el programa.

#### **4. COMPATIBILIDAD DE LAS NORMAS A NIVEL INTERNACIONAL**

4.1 Un tratamiento económico compatible entre los Estados permitirá el desarrollo seguro, protegido, ordenado y sostenible de la industria de la aviación corporativa a escala mundial.

4.2 Por estas razones, los Estados Unidos ha buscado trabajar con otros Estados para aumentar la compatibilidad a fin de que las operaciones de aviación corporativa internacional no sean consideradas como de aviación comercial.

4.3 El trabajo en este sentido ha incluido una Constatación de acuerdo entre Canadá, México y los Estados Unidos acerca del tratamiento económico de la aviación corporativa y las operaciones de aeronaves de propiedad compartida, así como un enfoque de implementación conjunta con importantes socios europeos sobre el tratamiento económico de categorías particulares de operaciones de aviación corporativa internacional.

4.4 Actualmente, los Estados Unidos está trabajando con sus socios en la región de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) para desarrollar una serie de principios básicos acordados que sirvan de guía para las economías de APEC en el tratamiento económico de las operaciones de aviación corporativa. Este programa de trabajo fue respaldado oficialmente en la Séptima reunión de Ministros de Transporte de APEC celebrada en septiembre de 2011, y será llevado a cabo por el Grupo de trabajo sobre transporte de APEC. En su declaración conjunta, los Ministros de Transporte de APEC reconocieron el potencial que tiene la industria de la aviación corporativa de producir un impacto económico significativamente positivo en la región APEC.

#### **5. LA AVIACIÓN CORPORATIVA EN EL CONTEXTO DE LA OACI**

5.1 La OACI ha tratado anteriormente cuestiones relacionadas con la aviación corporativa, incluida la clasificación de las distintas subcategoría (es decir, comercial, corporativa, explotada por el propietario, etc.) para propósitos estadísticos<sup>2</sup>, y ha abordado cuestiones de política relacionadas con el acceso a los aeropuertos y la gestión del tránsito aéreo<sup>3</sup>. Sin embargo, la OACI todavía no ha elaborado textos de orientación ni recomendaciones con respecto a la forma en que los Estados contratantes deberían tratar las operaciones de la aviación corporativa internacional desde el punto de vista económico.

---

<sup>2</sup> Véase la nota de estudio de la OACI STA/10-WP/7, *Revisión de las clasificaciones y definiciones utilizadas en las actividades de aviación civil*;

<sup>3</sup> Véase el estudio de la OACI de agosto de 2005, *Study on International General and Business Aviation Access to Airports (Estudio sobre el acceso a los aeropuertos de la aviación general y corporativa internacional)*;

## 6. CONCLUSIONES

6.1 A fin de dar mayor claridad y transparencia al tratamiento económico de las operaciones de aviación corporativa internacional y promover su desarrollo a escala mundial, es esencial que (1) los Estados apliquen un enfoque económico con respecto a las operaciones de aviación comercial internacional que incluya los requisitos de operación singulares del sector, como se describe en el párrafo 2.3; y (2) que la OACI preste asistencia concreta sobre el tratamiento desde el punto de vista de reglamentación económica que debería aplicarse a las operaciones de aviación corporativa internacional.

## 7. MEDIDAS RECOMENDADAS

7.1 Se invita a la Conferencia a recomendar que:

- a) para fines de medidas normativas nacionales relativas al tratamiento económico de las operaciones de aviación corporativa internacional, los Estados contratantes deberían tratar las categorías de operaciones descritas en 2.1 como aviación no comercial; y
- b) teniendo en cuenta la naturaleza no comercial y la flexibilidad operacional requeridas por la aviación corporativa, la OACI debería preparar textos de orientación acerca del tratamiento económico de las operaciones de aviación corporativa internacional.