



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

DGAC/CAP/98 — NI/14
20/02/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Otros Asuntos

CONFERENCIA MULTI-REGIONAL DE TRANSPORTE AÉREO

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

La Conferencia Multi-Regional OACI de Transporte Aéreo, organizada por la OACI en asociación con la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica, contó con la participación de de 190 participantes de 26 Estados y Territorios, siendo inaugurada por el Presidente del Consejo de OACI y por el Ministro de Obras Públicas y Transporte de Jamaica. Se realizó en el Centro de Convenciones de Montego Bay, Jamaica, del 7 al 9 de octubre del 2014.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Conferencia Multi-Regional de Transporte Aéreo• Informe de la Décimo Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, Cuestión 9 del Orden del Día

1. Introducción

1.1 La Conclusión C/CAR/DCA/13/10 – *Evento Regional sobre Transporte Aéreo* de la Décimo Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central realizada en La Habana, Cuba, del 28 al 31 de mayo de 2013, acordó que la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) organiza un evento regional sobre transporte aéreo auspiciado por Jamaica, durante el segundo semestre de 2014.

1.2 En seguimiento a la Conclusión antes mencionada, la Oficina Regional NACC de la OACI en México inició las coordinaciones con la CLAC, la Oficina Regional SAM y con la Sede de la OACI, de manera que el evento fuese de carácter multi-regional, lográndose la asistencia de 190 participantes de 26 Estados/Territorios (Argentina, Aruba, Barbados, Bermuda, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Curazao, Estados Unidos, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Islas Caimanes, Jamaica, Nicaragua, Paraguay, Perú, República Dominicana, Santa Lucía, Sint Maarten, Suriname, Trinidad y Tabago, Uruguay y Venezuela), 10 organizaciones regionales e internacionales, a saber, Airlines For America (A4A), Airport Council International - Latin American and Caribbean (ACI-LAC), Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), Association of Caribbean States (ACS),

Banco Inter-Americano de Desarrollo (BID), Comunidad del Caribe (CARICOM), Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), National Airlines Council of Canada (NACC) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como otras partes interesadas de la aviación de Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica, y otras partes del mundo.

1.3 La Conferencia se llevó a cabo mediante siete Sesiones, en donde se abordaron aspectos relevantes y de actualidad en el entorno de las Regiones CAR/SAM para el desarrollo del Transporte Aéreo, sobre las cuales de seguido se presenta un extracto de lo discutido en cada una de ellas.

2. Sesiones de la Conferencia

Sesión 1: “Preparando el escenario”

2.1 Se dio un panorama a la Conferencia sobre el estado de la industria del transporte aéreo y los desarrollos normativos tanto en el ámbito mundial como en el regional.

2.2 La sesión también identificó retos e impedimentos al desarrollo sostenible del transporte aéreo, tales como la fragmentación de reglas, prácticas y enfoques normativos y la proliferación de impuestos o gravámenes al transporte aéreo. Hubo un amplio acuerdo sobre la necesidad de que los gobiernos, aerolíneas, aeropuertos, proveedores de servicio, el turismo, y las comunidades locales trabajen en conjunto como comunidad para atender los retos, problemas e impedimentos para crear mejores condiciones para el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

2.3 Se reconoció la contribución de la aviación civil como posibilitador, conductor y motor del desarrollo de la economía, el comercio, y el turismo nacionales, regionales y mundiales.

Sesión 2: “Transporte aéreo y Turismo: Cómo maximizar las sinergias”

2.4 Durante la discusión, los panelistas identificaron muchas sinergias e intereses comunes entre el transporte aéreo y el turismo. Se intercambiaron puntos de vista y experiencias sobre métodos a través de los cuales promover el desarrollo común de los dos sectores, tales como la colaboración, coordinación y comunicación. La Conferencia reconoció el valor y los beneficios de la cooperación establecida en el ámbito mundial entre la OACI y la Organización Mundial del Turismo (OMT) para trabajar juntos sobre cuestiones comunes tales como la facilitación y la liberalización. La Conferencia acordó que el transporte aéreo y el turismo, todos los socios implicados y las partes interesadas deberían comprometerse en esfuerzos de colaboración para desarrollar estos sectores, incluyendo el uso de herramientas tales como Evento sobre negociaciones de servicios aéreos de la OACI (ICAN), en los ámbitos mundial y/o regional.

Sesión 3: “Promoviendo la armonización y compatibilidad normativa”

2.5 La Conferencia subrayó la importancia y la necesidad de promover la armonización y la compatibilidad en las reglas, normatividad, y los procedimientos de aviación civil, especialmente con respecto a la seguridad operacional, seguridad de la aviación y normatividad económica.

2.6 Los panelistas identificaron áreas donde un enfoque armonizado o compatible pudiera contribuir al desarrollo fuerte y ordenado del transporte aéreo. Hubo discusiones sobre las diferencias entre armonización y compatibilidad, reconociendo que lograr la armonización de diferentes reglas o normatividades a veces puede tomar mucho tiempo. También se reconocieron los beneficios claros de los esfuerzos en común para promover la compatibilidad de los enfoques normativos.

Sesión 4: “Acuerdos Internacionales: Asegurar el fundamento de una liberalización equilibrada”

2.7 La Conferencia tomó nota del trabajo actual realizado por la OACI para facilitar y asistir en la liberalización normativa, incluyendo el desarrollo de acuerdos internacionales para la liberalización del acceso al mercado, la propiedad de los transportistas aéreos y el control y servicio de carga aérea. Se expresó apoyo para que la OACI continúe con su papel de líder al desarrollar guías sobre políticas tales como la visión a largo plazo de la liberalización del transporte aéreo y principios básicos sobre protección al consumidor.

2.8 La Conferencia también fue informada acerca de los puntos de vista y prácticas normativas de algunos Estados en las regiones concernientes a la liberalización del transporte aéreo.

2.9 Se reconoció que si bien la liberalización puede traer muchos beneficios, debido a diferentes etapas del desarrollo, los Estados pueden elegir diferentes enfoques de la liberalización según sus circunstancias locales, y que a menudo se necesitan candados para asegurar la participación eficaz de todos los Estados en el sistema del transporte aéreo.

2.10 La Conferencia notó un estudio interesante realizado por el BID sobre el uso de los acuerdos existentes de servicios aéreos y el valor de dichos estudios para facilitar la toma de decisiones y los esfuerzos de liberalización. Se sugirió que los Estados y la OACI deberían realizar investigación y estudios sobre la liberalización económica para comprender mejor su impacto en el desarrollo del transporte aéreo y la economía más amplia.

Sesión 5: “Respuestas Normativas a Preocupaciones de los Consumidores”

2.11 La Conferencia fue informada acerca de las prácticas normativas sobre protección al consumidor de algunos Estados en la Región. Representantes de aerolíneas también proporcionaron su visión y experiencia al atender cuestiones de protección al consumidor. La discusión subrayó la necesidad y el valor de educar al consumidor, y la necesidad de que las aerolíneas y entidades normativas trabajen juntas al formular políticas y reglas.

2.12 La Conferencia notó el útil trabajo realizado por la OACI a este respecto, y expresó apoyo a la continuación de su trabajo de elaborar guías para los Estados y las partes interesadas. Se reconoció que el trabajo de la OACI ayudará a fomentar la armonización y compatibilidad de las reglas y prácticas normativas. Se alienta a los Estados en las regiones a ratificar el Convenio de Montreal de 1999 si aún no lo han hecho.

Sesión 6: “El impacto de los impuestos en el desarrollo del transporte aéreo”

2.13 La Conferencia tomó nota que las cargas fiscales por concepto de transporte aéreo continúan proliferando, y hubo confusión entre impuestos y tarifas, sobretasas, y cuotas. También se tomó nota de las prácticas en algunos Estados en las regiones que no están en línea con las políticas y guías de la OACI sobre tarifas y gravámenes. Se enfatizó que la imposición de impuestos tales como Impuesto al Pasajero Aéreo, Impuesto de Solidaridad, Impuesto al Valor Agregado sobre venta de boletos, e Impuesto de combustible de aviones de reacción podrían tener efectos contraproducentes que impidan o desaceleren el desarrollo del transporte aéreo. Hubo un llamado firme a que los Estados y autoridades relevantes se abstuviesen de imponer tales impuestos y gravámenes de aviación civil, y para que la OACI explorase soluciones posibles, incluyendo un nuevo Anexo al Convenio de Chicago para fortalecer la implementación de sus políticas sobre gravámenes.

2.14 La Conferencia acordó que las políticas de la OACI sobre gravámenes y tarifas continúe siendo válida, y que es necesario comunicar mejor, promover y aumentar la conciencia de los Estados y las autoridades competentes sobre esas políticas y guías para mejorar la situación.

Sesión 7: “Arrendamiento de aeronaves”

2.15 El ponente de la OACI informó a la Conferencia sobre el objetivo y la utilidad del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago y sobre la importancia que los Estados implementen este Artículo en sus prácticas normativas, en particular en sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional.

2.16 La Conferencia tomó nota del uso creciente y expandido de aeronaves arrendadas en varias formas por los explotadores en el transporte aéreo internacional, y los problemas y confusiones potenciales sobre el uso de acuerdos o arreglos bilaterales para transferir las funciones de vigilancia de la seguridad operacional o las responsabilidades que involucran a aeronaves arrendadas de un Estado a otro.

2.17 Se compartió la experiencia de algunas autoridades de aviación al manejar los arrendamientos de aeronaves y la implementación del Artículo 83 *bis*, lo cual la Conferencia encontró útil. También se recordó a los participantes sobre el valor de ratificar el Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 sobre arreglos de financiamientos de aeronaves.

3. Resultados de la Conferencia

3.1 Para reflejar los resultados de las discusiones, la Conferencia consideró y adoptó las Conclusiones sobre el Desarrollo del Transporte Aéreo en Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica, que se reproducen en el **Apéndice** a esta Nota de Información

— — — — —

APÉNDICE

STATEMENT ON THE DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORT IN NORTH AMERICA, CENTRAL AMERICA, THE CARIBBEAN AND SOUTH AMERICA

(Montego Bay, Jamaica, 9 October 2014)

The International Civil Aviation Organization (ICAO) convened a Regional Air Transport Conference for States in North America, Central America, the Caribbean and South America, in Montego Bay, Jamaica, from 7 to 9 October 2014, to review the current air transport situation and to discuss issues and solutions pertaining to the future of the sustainable development of international air transport. The Conference was hosted by the Government of Jamaica and the Jamaica Civil Aviation Authority and attended by 191 participants from 28 States/Territories, 5 international organizations and other aviation stakeholders from the regions and other parts of the world.

The Conference:

Recognizes the essential role of international air transport and its contribution to national, regional and global economic and social development, and to the expansion of trade and tourism;

Urges the promotion of sustainable development of air transport in the region;

Acknowledges the need to adapt to the changes in the air transport regulatory and operating environment in the region and the world;

Emphasizes the need of all stakeholders working together to address the challenges in the development of air transport facing States and the industry in the region;

CONCLUSIONES SOBRE EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO

EN NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA, CARIBE Y SUDAMÉRICA

(Montego Bay, Jamaica, 9 de octubre de 2014)

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) convocó una Conferencia Regional de Transporte Aéreo para los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica, en Montego Bay, Jamaica, del 7 al 9 de octubre de 2014, para revisar la situación actual del transporte aéreo, y discutir asuntos y soluciones sobre el futuro del desarrollo sustentable del transporte aéreo internacional. La Conferencia fue auspiciada por el Gobierno de Jamaica y la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica y participaron 191 participantes representando 28 Estados/Territorios, 5 organizaciones internacionales y otras partes interesadas de la aviación de las regiones y otras partes del mundo.

La Conferencia:

Reconoce el papel esencial del transporte aéreo internacional y su contribución al desarrollo económico y social nacional, regional y mundial, y la expansión del comercio y el turismo;

Insta la promoción del desarrollo sustentable del transporte aéreo en la región;

Reconoce de la necesidad de adaptarse a los cambios en el entorno normativo y operacional del transporte aéreo en la región y en el mundo;

Hace hincapié en que es necesario que todas las partes interesadas trabajen juntas para abordar los retos del desarrollo del transporte aéreo que encaran los Estados y la industria en la región; y

Reaffirms the leadership role of ICAO in developing policy guidance on international air transport regulation and liberalization, and facilitating and assisting those States that desire assistance with the liberalization process;

STATES that:

ICAO and its Member States, national and regional aeronautical authorities of the respective regions, air transport industry and other aviation stakeholders, will seek to work together to foster the development of a sound and economically viable civil aviation system in the regions and the world as a whole, and to ensure that international air transport is developed in accordance with the following principles:

Aviation safety and security must remain of paramount importance in the operation and development of international air transport. All necessary measures should be taken to ensure the highest levels of safety and security of air transport.

Effective and sustained participation in and benefit from international air transportation is a fundamental objective shared by all States. While liberalization could bring about benefits to national and regional development and to the travelling public, regulatory change should be pursued by States by choice and at their own pace in accordance with specific needs and situations.

Reafirma el papel de liderazgo de la OACI de elaborar guías sobre políticas de regulación y liberalización del transporte aéreo, y de facilitar y asistir a los Estados que así lo deseen con respecto al proceso de liberalización;

CONCLUYE que:

La OACI y sus Estados Miembros, las autoridades aeronáuticas nacionales y regionales las respectivas regiones, la industria del transporte aéreo y otras partes interesadas de la aviación buscarán trabajar juntos para promover el desarrollo de un sistema de aviación civil sólido y económicamente viable en la región y en el mundo como un todo, y para asegurar que el transporte aéreo internacional se desarrolle en conformidad con los siguientes principios:

La seguridad operacional y la seguridad de la aviación deben seguir siendo de primordial importancia en la operación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. Deberían tomarse todas las medidas necesarias para asegurar los más altos niveles de seguridad operacional y seguridad de la aviación en el transporte aéreo.

La participación eficaz y sostenida en el transporte aéreo internacional y sus beneficios son objetivos fundamentales compartidos por todos los Estados. Mientras que la liberalización podría traer beneficios al desarrollo nacional y regional y al público viajero, el cambio regulatorio debería continuar a elección de los Estados a su propio ritmo en conformidad con necesidades y situaciones específicas.

ICAO should continue to play a leadership role in developing policies and guidance on air transport regulation and liberalization to take into account States' changes and needs including those of other interested stakeholders, in the development of new regulatory arrangements. ICAO should ensure that policies, guidance and other material related to economic regulation remain relevant, current and responsive to changing situations and requirements of States.

As recommended by the ICAO Sixth Worldwide Air Transport Conference (ATConf/6), States in the regions should continue to pursue liberalization of market access at a pace and in a manner appropriate to needs and circumstances, giving due regard to the interests of all stakeholders, the changing business environment and infrastructure requirements. States in the regions should also support ICAO's efforts in developing new multilateral regulatory arrangements.

States should give due consideration to the distinct features of air cargo services when developing service(s) arrangements and continue to liberalize air cargo services.

States and air transport regulatory authorities in the respective regions should enhance intra and inter regional cooperation, dialogue and exchange of information to foster harmonized or compatible approaches in dealing with international air transport services, including competition policies and practices, and consumer protection, as well as air transport facilitation, giving due regard to the applicable ICAO policy guidance and Standards and Recommended Practices (SARPs), respectively.

La OACI debería continuar jugando un papel de liderazgo al desarrollar políticas y orientación sobre la reglamentación y liberalización del transporte aéreo para tomar en consideración los cambios y necesidades de los Estados incluyendo aquellos de las otras partes interesadas en el desarrollo de nuevos arreglos regulatorios. La OACI se cerciore de que las políticas, orientaciones y cualquier otro material relativo a la reglamentación económica sigan siendo pertinentes, vigentes y respondan a las circunstancias y necesidades cambiantes de los Estados.

Como fue recomendado durante la Sexta Conferencia de Transporte Aéreo Mundial de la OACI (ATConf/6), los Estados sigan buscando liberalizar el acceso a los mercados al ritmo y de la manera conveniente de acuerdo con las necesidades y circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes involucradas, el cambiante entorno comercial y requisitos de infraestructura. Los Estados de las regiones también deberían apoyar los esfuerzos de la OACI para elaborar nuevos arreglos regulatorios multilaterales.

Los Estados deberían considerar debidamente las distintas características de los servicios de carga aérea al desarrollar arreglos de servicio(s) aéreo(s) y continuar liberalizando los servicios de carga aérea.

Los Estados y las autoridades normativas de transporte aéreo en las respectivas regiones deberían mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información intra e inter regionales para promover enfoques armonizados o compatibles al tratar con los servicios de transporte aéreo internacional, incluyendo políticas y prácticas de competencia y la protección al consumidor, brindando la debida consideración a las guías de la OACI sobre políticas aplicables.

States in the regions that have not yet become parties to the *International Air Services Transit Agreement* and the *Montréal Convention of 1999 for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* should give urgent consideration to so doing.

States should endeavour to provide necessary infrastructure of airports and air navigation services to meet the needs of traffic growth and the technical requirements of ICAO, and that the recovery of the costs in providing these services be based on ICAO's policies on charges.

States and relevant authorities are strongly urged to follow the ICAO policies on taxation in the air transport field and avoid imposition of discriminatory taxes and levies on air transport.

Aviation and tourism sectors in the regions should strengthen cooperation to maximize the synergies between the two sectors and promote the common development of both air transport and tourism.

States, that have not yet done so and desire to do so, are encouraged to ratify the Cape Town Convention of 2001.

ICAO should, as recommended by the ATConf/6 and endorsed by the Assembly, urgently explore the value of adding a new Annex to the Chicago Convention, or other possible mechanisms on economic regulation in order to strengthen implementation of ICAO air transport policies.

A need was identified to perform research and studies by States and ICAO on taxation and liberalization in order to have better understanding of their impact on the development of air transport.

— END —

Los Estados en las regiones que aún no son parte del *Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales*, ni del *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* de Montreal de 1999, deberían considerar urgentemente serlo.

Los Estados deberían asegurar que se proporcione la infraestructura de servicios de aeropuertos y de navegación aéreas necesaria para cumplir con las necesidades del crecimiento del tránsito y los requerimientos técnicos de la OACI, y que la recuperación de costos para el suministro de estos servicios está basada en las políticas de tarifas de la OACI.

Se insta a los Estados y autoridades competentes a seguir las políticas de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo y evitar la imposición de impuestos discriminatorios y gravámenes al transporte aéreo.

Los sectores de la aviación y el turismo en la región deberían fortalecer la cooperación para maximizar la sinergia entre ambos sectores y promover el desarrollo común tanto del transporte aéreo como del turismo.

Se alienta a los Estados que aún no lo han hecho y así lo consideren conveniente, a ratificar el Convenio de Ciudad del Cabo de 2001.

La OACI debería, según las recomendaciones del ATConf/6 y el endoso de la Asamblea, explorar con carácter de urgencia el valor de incorporar un nuevo Anexo al Convenio de Chicago o cualquier otro mecanismo posible sobre regulación económica con la finalidad de fortalecer la implementación de las políticas de transporte aéreo de la OACI.

Se identificó la necesidad de desarrollar investigaciones y estudios por parte de los Estados y la OACI sobre impuestos y liberalización con la finalidad de tener una mejor comprensión de su impacto en el desarrollo del transporte aéreo.

— FIN —