

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/32-NE/09
20/03/14

**TRIGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/32)**

(La Habana, Cuba, 8 al 10 de abril de 2014)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.7 del
Orden del Día:**

**Armonización de las conclusiones de la sexta Conferencia Mundial de
Transporte Aéreo y Resoluciones del 38^a Periodo de Sesiones de la
Asamblea OACI**

(Nota de estudio presentada por Colombia – Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

Antecedentes

1. En la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo celebrada en (Montreal, Canadá del 18 al 22 de marzo de 2013, se adoptó un conjunto amplio e integral de conclusiones y recomendaciones, que deben orientar las políticas y medidas futuras de los Estados y la Organización. Entre los logros importantes podemos citar: a) se señaló al transporte aéreo como parte integrante del sistema de aviación civil; b) se reafirmó el objetivo de liberalización y la función de liderazgo de la OACI; c) se abrieron nuevos caminos en el avance hacia la modernización del marco normativo mundial; y d) se proporcionó una base para la adopción de medidas concretas por la OACI en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo.

2. Las recomendaciones de la Conferencia se dividen en medidas que han de adoptar los Estados y medidas que ha de adoptar la OACI. Para mayor ilustración se adjunta la nota de estudio A38-WP/56 (**Adjunto 1**), presentada por el Consejo de la OACI a la Comisión Económica en el 38^o período de sesiones de la Asamblea de la OACI y que contiene el resumen de los **RESULTADOS DE LA SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO**. En todo caso, el informe de la citada conferencia se encuentra publicado en el Doc 10009, Informe de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo y está disponible en el siguiente vínculo: <http://www.icao.int/meetings/atconf6/Pages/WorkingPapers.aspx>.

3. Por su parte, el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI apoyó la labor futura de la Organización en materia de políticas y reglamentación del transporte aéreo contenida en la nota de estudio A38-WP/71 (**Adjunto 2**) presentada por el Consejo de la Oaci en la pasada Asamblea, la cual se llevará a cabo de conformidad con las recomendaciones de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y según las prioridades reflejadas en el plan de acción aprobado por el Consejo en su 201° período de sesiones C-WP/14089 medidas sobre las resoluciones y decisiones de la Asamblea desarrollo económico del transporte aéreo y que se acompaña como (**Adjunto 3**).

MEDIDAS QUE SURGEN DE LA RESOLUCIÓN A38-14 DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS PERMANENTES DE LA OACI EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO

Reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Resolución A38-14, Apéndice A)

4. La Asamblea reafirmó la necesidad de que la OACI asuma el liderazgo en la modernización del marco normativo del transporte aéreo internacional y requirió al Consejo a que considerara, como labor adicional, la profundización sobre varias cuestiones relativas a la propiedad y control de los transportistas aéreos, la liberalización del acceso a los mercados, servicios de carga aérea, competencia leal y protección del consumidor.

Datos de aviación/Estadísticas, Pronósticos, planificación y análisis económicos (Resolución A38-14, Apéndices B y C)

5. La Asamblea confirmó la labor futura aprobada por el Consejo en cuanto a los datos de aviación/estadísticas, pronósticos, planificación y análisis económicos, incluida la creación de un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar la elaboración de un conjunto apropiado de datos de aviación y de pronósticos, así como la elaboración de estudios metodológicos y orientaciones que los Estados puedan utilizar para medir los efectos de la liberalización.

Aeropuertos y servicios de navegación aérea (Resolución A38-14, Apéndice E)

6. La Asamblea tomó nota de la necesidad de difundir más las políticas y orientaciones de la OACI sobre financiación de infraestructura. Por recomendación de la ATConf/6, la Asamblea convino en establecer un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar los retos relacionados con el establecimiento de incentivos operacionales y económicos descritos en los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).

Medidas Propuestas al Grupo de Expertos:

7. Se invita al Grupo de Expertos a:
- a) tomar nota de la información presentada que surge de las Resoluciones adoptadas por la Asamblea así como otras medidas que la Asamblea convino en remitir al Consejo de la OACI; y,
 - b) intercambiar comentarios y sugerencias acerca de tareas que deban incorporarse a la Macrotarea TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA, de conformidad al nuevo objetivo estratégico de la OACI y el cronograma de trabajo de la misma.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/56
 EC/6
 31/7/13
Revisión núm. 1
 29/8/13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES
COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política

RESULTADOS DE LA SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se informa sobre los resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6). También, se detallan las recomendaciones de la Conferencia y se propone un plan de actividades de seguimiento como trabajo futuro que deberá realizar la Organización.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) respaldar las recomendaciones adoptadas por la Conferencia, y aprobadas por el Consejo, que figuran en los Apéndices A y B;
- b) respaldar el plan propuesto de actividades de seguimiento que figura en el Apéndice C; y
- c) considerar la información contenida en esta nota para actualizar la Resolución A37-20 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C — <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2014-2016 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (A38-WP/55)</i> <i>Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Doc 10009)</i> <i>Informe de la Comisión Económica del 37º período de sesiones de la Asamblea (Doc 10008)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)</i> <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) se celebró en Montreal, en la Sede de la OACI, del 18 al 22 de marzo de 2013. A ella asistieron más de 1 000 delegados y observadores de 131 Estados miembros y 39 organizaciones internacionales. El informe de la Conferencia se publicó en el Doc 10009, Informe de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo y está disponible en: <http://www.icao.int/meetings/atconf6/Pages/WorkingPapers.aspx>.

2. RESULTADOS DE LA ATCONF/6

2.1 La Conferencia tuvo una amplia cobertura de las dos principales cuestiones del orden del día: Cuestión 1 — Panorama mundial de las tendencias y novedades, y Cuestión 2 — Examen de las cuestiones clave y marco normativo conexo. A continuación se resumen los puntos salientes de las deliberaciones y las recomendaciones más importantes.

2.2 Cuestión 1.1 — La industria y los aspectos normativos

2.2.1 La Conferencia tomó nota de los acontecimientos principales y de la labor que la OACI ha realizado desde la última Conferencia (ATConf/5, 2003). Reconociendo la importante función de la OACI en la promoción del desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y la facilitación de la liberalización, la Conferencia recomendó que se estableciera un fondo voluntario específico de conformidad con las reglas de gobernanza y las políticas pertinentes de la OACI para dar apoyo a la Organización en la realización de su mandato y el fortalecimiento de sus actividades en el ámbito del transporte aéreo. Asimismo, recomendó que la OACI continuara con el seguimiento de las novedades en la industria, el fortalecimiento de la cooperación con todos los asociados y la actualización de su orientación en materia de políticas para responder a los cambios y necesidades de los Estados.

2.3 Cuestión 1.2 — Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas

2.3.1 La Conferencia tomó nota de la labor de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación con respecto a las políticas de recuperación de costos por las medidas y funciones de seguridad en los aeropuertos. Asimismo, tomó nota de la información acerca de un análisis de costo/beneficios del sistema de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional adoptado por algunos Estados de Latinoamérica. La Conferencia recomendó que se alentara a los Estados a ajustarse a las políticas y orientaciones de la OACI con respecto a los derechos por seguridad de la aviación, y a aumentar la participación en la cooperación para la seguridad operacional a escala regional.

2.4 Cuestión 2.1 — Acceso a los mercados

2.4.1 La Conferencia convino en que la liberalización del acceso a los mercados ha aportado beneficios considerables. El análisis se centró en los enfoques y el ritmo de la liberalización. Aun cuando los Estados deberían buscar la liberalización a su propio ritmo y aplicar los enfoques que se ajusten a sus necesidades y condiciones, hubo un sólido apoyo con respecto a la necesidad de modernizar el marco normativo para adaptarse a un entorno comercial globalizado. Se recomendó que la OACI elaborara y adoptara una visión a largo plazo para la liberalización, que incluyera el examen de un acuerdo internacional mediante el cual los Estados pudieran liberalizar el acceso a los mercados. A este respecto, la OACI debería trabajar con todas las partes interesadas, teniendo en cuenta la experiencia y los logros, comprendidos los acuerdos de liberalización existentes, y consultar con los expertos, los Estados, las industrias y las organizaciones y asociados interesados, cuando sea necesario.

2.4.2 Se reconoció ampliamente la contribución del transporte de carga aérea al comercio y la economía a escala mundial y las características distintivas de sus operaciones. Para facilitar un mayor grado de liberalización, la ATConf/6 recomendó que la OACI liderara la elaboración de un acuerdo internacional específico para los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta los logros, las opiniones de los Estados con respecto a los arreglos existentes y la consulta con todos los interesados.

2.4.3 Con respecto a la asignación de turnos y restricciones de vuelo nocturno, se tomó nota de diversas opiniones acerca de las prácticas para manejar estas cuestiones y de la orientación sobre políticas conexas de la OACI. Reconociendo que estas cuestiones continuarían planteándose a medida que el tráfico aéreo crece, la Conferencia recomendó que los Estados consideraran debidamente las demandas de capacidad a largo plazo al planificar el desarrollo de ~~su~~ infraestructura, se ajustaran a las políticas conexas de la OACI y se esforzaran para abordar las preocupaciones de otros Estados y resolver las dificultades mediante consulta.

2.4.4 La Conferencia recomendó, asimismo, que la OACI siguiera facilitando la liberalización y prestando asistencia a los Estados al respecto, incluyendo el servicio que presta la Conferencia OACI de negociación de servicios aéreos (ICAN). La OACI debería, en la medida que sea necesario, elaborar orientaciones acerca de temas emergentes de importancia mundial, como la aviación corporativa.

2.5 **Cuestión 2.2 — Propiedad y control de los transportistas aéreos**

2.5.1 Se reconocieron ampliamente los beneficios de liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos y la necesidad de adaptar el régimen de reglamentación vigente para responder a las necesidades del siglo XXI. Se convino en que la OACI debía ser líder en facilitar un mayor grado de liberalización a este respecto, considerando al mismo tiempo y en la forma debida la importancia de garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, los intereses de todos los asociados, incluyendo los aspectos laborales y la necesidad de un avance gradual y progresivo hacia la adaptación. En consecuencia, la Conferencia recomendó que la OACI iniciara la elaboración de un acuerdo internacional para que los Estados liberalicen la propiedad y el control de los transportistas aéreos. En esta tarea, la OACI debería contar con la participación de todos los interesados y consultar con los expertos, los Estados, los asociados y las organizaciones pertinentes. Asimismo, la Conferencia recomendó que los Estados continuaran con la liberalización en esta área de conformidad con sus necesidades y circunstancias, aplicando las distintas medidas existentes.

2.6 **Cuestión 2.3 — Protección del consumidor**

2.6.1 La Conferencia expresó la necesidad de apoyar la protección de los consumidores de los servicios de transporte aéreo y convino en que la eficacia de las respuestas de los Estados en materia de reglamentación podía incrementarse con una mayor convergencia y compatibilidad. Se recomendó que la OACI elaborara, a corto plazo, un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, con la asistencia de especialistas del Grupo de expertos sobre reglamentación de los servicios de transporte aéreo (ATRP), los Estados y organismos regionales. La Conferencia recomendó además que la OACI siguiera de cerca las novedades en cuanto a protección del consumidor y trabajara con los Estados, la industria y otras organizaciones como la Organización Mundial del Turismo (OMT). A este respecto, la Conferencia convino en la necesidad de contar con enfoques coordinados entre las organizaciones pertinentes, tales como la OMT, para evitar la duplicación de esfuerzos y la diversidad de reglas diferentes.

2.7 **Cuestión 2.4 — Competencia leal**

2.7.1 En el contexto de la competencia leal se consideraron las principales novedades y las diversas dificultades que han tenido los Estados. Aunque las opiniones diferían con respecto a las formas de tratar los distintos temas, hubo amplio acuerdo en que la competencia leal es un principio general importante en la explotación de servicios aéreos internacionales y que los Estados debían tener debidamente en cuenta las preocupaciones de otros Estados. Con la ayuda de un grupo *ad hoc* de consulta creado por el Presidente, se llegó a un consenso en la recomendación de que la OACI elaborara instrumentos para facilitar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados a fin de promover marcos de reglamentación más compatibles y produjera un compendio de políticas y prácticas de competencia de los Estados y organismos regionales. La OACI debería, además, seguir de cerca los acontecimientos y actualizar, según sea necesario, sus orientaciones sobre competencia leal.

2.8 **Cuestión 2.5 — Salvaguardias**

2.8.1 La Conferencia consideró cuatro aspectos en relación con las salvaguardias en el proceso de liberalización del transporte aéreo internacional, a saber: a) la participación sostenida y efectiva de todos los Estados; b) la garantía de los servicios y ayudas/subsidios estatales; c) los servicios y rutas esenciales para el desarrollo turístico; y d) los elementos para evitar las medidas unilaterales. En el entendimiento de que se requieren medidas de salvaguardia, la ATConf/6 recomendó que se alentara a los Estados a aplicar la orientación de la OACI sobre medidas de salvaguardia y que la orientación se mantuviera vigente y adaptable a los cambios.

2.9 **Cuestión 2.6 — Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional**

2.9.1 La Conferencia convino en que la proliferación de distintos impuestos y gravámenes al transporte aéreo puede tener un efecto económico negativo en el desarrollo sostenible del transporte aéreo y en los consumidores. Confirmando que los criterios de la OACI en materia de impuestos siguen siendo válidos, la Conferencia recomendó que la OACI promueva más enérgicamente sus políticas y actividades con los asociados de la industria con el fin de elaborar análisis y orientación para los Estados con respecto al impacto de los impuestos y otros gravámenes en el transporte aéreo. Un artículo bilateral modelo sobre impuestos elaborado por la OACI se incluiría en el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI.

2.10 **Cuestión 2.7 — Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea**

2.10.1 La Conferencia tomó nota de la necesidad de modernización del sistema de transporte aéreo y los requisitos de financiamiento correspondientes, al igual que del vínculo entre la liberalización del transporte aéreo y el desarrollo de la infraestructura. Reconociendo la importancia permanente y la validez de las políticas y orientaciones existentes de la OACI con respecto a los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea y los aspectos económicos, y al financiamiento de la infraestructura de transporte aéreo y funciones de supervisión de la reglamentación, la Conferencia recomendó que la OACI mantuviera actualizadas sus políticas y orientación, promoviera el conocimiento de los Estados al respecto y alentara su utilización. En relación con la necesidad de enfrentar los desafíos emergentes, se convino en la creación de un grupo de trabajo multidisciplinario para elaborar orientaciones sobre financiamiento de la infraestructura de transporte aéreo y el sistema de aviación, incluyendo mecanismos de apoyo de mejoras operacionales, según lo descrito en los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).

2.11 **Cuestión 2.8 — Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI**

2.11.1 La Conferencia tomó nota de la situación de la aplicación de políticas y orientaciones de la OACI en la esfera del transporte aéreo y convino en que debía alentarse a los Estados a incluir orientación sobre políticas de la OACI en sus políticas y reglamentaciones nacionales y en los acuerdos de servicios aéreos. Dada la importancia de las políticas y orientaciones de la OACI, la Conferencia recomendó que la Organización siga con su función de liderazgo para promover y actualizar las orientaciones sobre políticas y para considerar medios adicionales de mejorar la situación de sus criterios, incluyendo la evaluación del valor de un posible nuevo Anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional sobre el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

3. **ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO**

3.1 En la Conferencia, se adoptó un conjunto diverso e integral de conclusiones y recomendaciones, que deberían orientar las políticas y medidas futuras de los Estados y la Organización. Entre los logros importantes: a) se señaló al transporte aéreo como parte integrante del sistema de aviación civil; b) se reafirmó el objetivo de liberalización y la función de liderazgo de la OACI; c) se abrieron nuevos caminos en el avance hacia la modernización del marco normativo mundial; y d) se proporcionó una base para la adopción de medidas concretas por la OACI en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo. Las recomendaciones de la Conferencia se dividen en medidas que han de adoptar los Estados y medidas que ha de adoptar la OACI, y se presentan en los Apéndices A y B, respectivamente.

3.2 Al considerar el trabajo de seguimiento de la ATConf/6, el Consejo, teniendo presente los recursos limitados de la Organización, decidió consolidar y agrupar las recomendaciones de acciones de la OACI en tres categorías de prioridad para someterlas a la consideración del Consejo, como figuran en el Apéndice C. Las tareas de Prioridad A son aquellas de mayor importancia para los Estados, que deberían iniciarse sin demora; las de Prioridad B tienen mediana prioridad de ejecución, en tanto que las tareas de Prioridad C podrían realizarse si se cuenta con recursos adicionales proporcionados mediante contribuciones voluntarias de Estados miembros. En su trabajo de seguimiento, la Secretaría contará con la participación del ATRP y, de ser necesario, consultará a los Estados, otras organizaciones y partes interesadas.

3.3 Basándose en la decisión del Consejo, la Secretaría envió a los Estados las recomendaciones mediante la comunicación SL 13/63. El informe del Consejo sobre los resultados de la Conferencia y el plan de la Organización para las actividades de seguimiento se presenta al 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para su respaldo. Según las decisiones de la Asamblea, la Secretaría elaborará luego un plan de implementación más detallado para las actividades de seguimiento de la ATConf/6. Se mantendrá plenamente informado al Comité de Transporte aéreo con respecto a los planes, actividades y avance de esta labor. En caso de que haya asuntos que requieran decisiones u orientaciones de política, la Secretaría los someterá a la consideración del Comité de Transporte aéreo y del Consejo.

APÉNDICE A

RECOMENDACIONES PARA LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS POR LOS ESTADOS

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por los Estados
	Recomendación 1.1/1 — La industria y los aspectos normativos
1	a) que los Estados reconozcan la importancia de contar con marcos de reglamentación nacionales y regionales que permitan garantizar que las alianzas cumplan las normas que rigen la competencia e impidan la formación de monopolios; que los Estados también tengan debidamente en cuenta los beneficios que aportan esas alianzas.
2	b) que los Estados consideren la creación de mecanismos que permitan una estrecha cooperación y coordinación entre sus autoridades de turismo y de transporte; los Estados también apoyen una mayor cooperación entre la OACI y la OMT en relación con cuestiones clave de interés común; que los Estados apoyen y alienten la adopción universal del Convenio de Montreal de 1999 (MC99).
	Recomendación 1.2/1 — Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas
3	a) que los Estados garanticen 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.
4	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.
5	c) que los Estados aumenten la participación en sus respectivos grupos regionales de seguridad operacional.
6	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, como lo han hecho los Estados latinoamericanos.
	Recomendación 2.1/1 — Liberalización del acceso a los mercados
7	a) que 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 interesadas, el cambiante entorno comercial y los requisitos de infraestructura.
	Recomendación 2.1/2 — Servicios de carga aérea
8	a) que los Estados consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea cuando intercambien derechos de acceso a los mercados en el marco de acuerdos de servicios aéreos y otorguen los derechos apropiados y la flexibilidad operacional adecuada para promover el desarrollo de estos servicios.
9	b) que los Estados continúen liberalizando los servicios de carga aérea con todos los medios disponibles y compartan sus experiencias con otros Estados.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por los Estados
	Recomendación 2.1/3 — Otros asuntos de acceso a los mercados
10	a) que, al abordar las cuestiones relacionadas con la asignación de turnos y las restricciones de vuelos nocturnos, los Estados consideren debidamente las necesidades y preocupaciones de otros Estados y hagan todo lo posible para resolver cualquier inquietud mediante consultas, con espíritu de solidaridad, transparencia, comprensión mutua y cooperación.
11	b) que, con respecto a las restricciones de vuelos nocturnos, los Estados respeten y sigan el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos.
12	c) que los Estados consideren debidamente las demandas de capacidad a largo plazo del transporte aéreo en la planificación del desarrollo de infraestructura de la aviación.
	Recomendación 2.2/1 — Propiedad y control de los transportistas aéreos
13	a) que los Estados continúen liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos, según las necesidades y circunstancias, por medio de las diversas medidas existentes, como la exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, y las recomendadas por la OACI. Las organizaciones regionales deberían desempeñar, en cooperación con la OACI, una función para facilitar y asistir a los Estados en el proceso de liberalización.
	Recomendación 2.3/1 — Protección del consumidor
14	a) que los Estados promuevan la adopción e implantación de medidas de protección del consumidor destinadas a incrementar la conectividad que proporciona el transporte aéreo.
	Recomendación 2.4/1 — Competencia leal
15	a) que los Estados tengan en cuenta la competencia leal como un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales.
16	b) que los Estados elaboren, teniendo en cuenta la soberanía nacional, leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo. Al hacerlo, los Estados deberían considerar la orientación de la OACI sobre competencia.
17	c) que los Estados tengan debidamente en cuenta las preocupaciones de otros Estados respecto a la aplicación al transporte aéreo internacional de las leyes o políticas nacionales y/o regionales en materia de competencia.
18	d) que los Estados tengan debidamente en cuenta la orientación de la OACI en los acuerdos de servicios aéreos (ASA) y en las reglas nacionales o regionales sobre la competencia.
19	e) que los Estados fomenten la cooperación entre las autoridades nacionales y/o regionales responsables de la competencia, incluso en el contexto de la aprobación de alianzas y fusiones.
	Recomendación 2.5/1 — Medidas de salvaguardia
20	a) que, en el proceso de liberalización, los Estados tengan debidamente en cuenta los principios acordados por la comunidad de la aviación en los diversos foros de la OACI sobre medidas de salvaguardia para asegurar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados en el transporte aéreo internacional, incluido el principio de considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por los Estados
21	b) que, en sus métodos de reglamentación, los Estados se abstengan de adoptar medidas unilaterales que podrían perjudicar el interés común de la comunidad de la aviación y el desarrollo eficiente y sostenible del transporte aéreo internacional.
	Recomendación 2.6/1 — Impuestos que se aplican al transporte aéreo internacional
22	a) que los Estados sigan los criterios de la OACI sobre los impuestos y los gravámenes que se aplican a los usuarios, de conformidad con lo indicado en el Apéndice E de la Resolución A37-20 de la Asamblea. Puesto que la OACI tiene criterios claros al respecto que siguen siendo válidos, los Estados deberían disponer que las autoridades pertinentes los apliquen a fin de evitar que se imponga a la aviación internacional impuestos discriminatorios que pudieran tener un efecto negativo en la competitividad de la industria de la aviación y las economías nacionales de los Estados.
23	b) que los Estados eviten la doble imposición en el campo del transporte aéreo.
	Recomendación 2.7/1 — Modernización del sistema de transporte aéreo
24	a) que los Estados continúen aplicando las políticas y orientaciones de la OACI que se refieren a la financiación de la infraestructura de transporte aéreo mediante derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea.
	Recomendación 2.7/3 — Gestión de infraestructuras
25	a) que los Estados consideren la conveniencia de encomendar a entidades autónomas la explotación de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta tanto la viabilidad económica como el interés de los usuarios y demás interesados, y se cercioren de que las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) se lleven a la práctica.
26	b) que los Estados promuevan la calidad de los servicios de navegación aérea mediante la buena gobernanza.
	Recomendación 2.8/1 — Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI
27	a) que los Estados reconozcan la relevancia y pertinencia de las políticas y orientaciones de la OACI, y les otorgue la debida consideración a la hora de ejercer prácticas normativas.
28	b) que los Estados se esfuercen al máximo por garantizar la observancia de sus compromisos relacionados con las disposiciones de las resoluciones de la Asamblea en el campo del transporte aéreo.
29	c) que se aliente a los Estados a que incorporen los principios, las políticas y orientaciones de la OACI en su legislación, leyes y reglamentos, y en los acuerdos de servicios aéreos.

APÉNDICE B

RECOMENDACIONES PARA LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS POR LA OACI

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
	Recomendación 1.1/1 — La industria y los aspectos normativos
1	a) que la OACI continúe supervisando la evolución de la reglamentación, realizando estudios sobre las principales cuestiones de importancia mundial, ofreciendo un conjunto de principios básicos a los Estados y compartiendo sus análisis de los avances de la industria del transporte aéreo con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria.
2	b) que la OACI actualice y perfeccione sus textos de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional. En particular, continúe actualizando los modelos de acuerdo de servicios de aéreos (MASA) con arreglo a la evolución de la reglamentación y los indicadores de liberalización. La OACI debería continuar creando bases de datos pertinentes, como la <i>Database of the World's Air Services Agreements</i> (Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos, Doc 9511) y efectuando estudios de casos sobre las experiencias de liberalización.
3	c) que la OACI continúe prestando asistencia a los Estados en sus iniciativas de liberalización, lo cual podría llevarse a cabo, entre otras, mediante la elaboración de nuevos cursos de capacitación, seminarios regionales o actividades similares en beneficio de los Estados, con sujeción a los recursos disponibles.
4	d) que la OACI sea el único foro donde se inicien soluciones mundiales para el desarrollo de un sistema de transporte aéreo sostenible para todas las partes interesadas; y la OACI continúe cooperando con las organizaciones internacionales y regionales, así como con la industria, a fin de observar los obstáculos que impiden contar con un sistema de transporte aéreo sostenible y determinar, de manera cooperativa, las estrategias clave para superar los obstáculos.
5	e) que la OACI continúe prestando asistencia a los Estados en sus iniciativas de liberalización, lo cual podría llevarse a cabo, entre otras, mediante la elaboración de nuevos cursos de capacitación, seminarios regionales o actividades similares en beneficio de los Estados, con sujeción a los recursos disponibles.
6	f) que la OACI preste asistencia con la ratificación del MC99, si así lo solicita un Estado.
	Recomendación 1.2/1 — Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas
7	a) que la OACI tome las medidas oportunas para asegurar la sensibilización y el conocimiento generalizados de sus políticas, y aliente el uso de sus textos de orientación sobre costos de seguridad de la aviación y derechos conexos.
	Recomendación 2.1/1 — Liberalización del acceso a los mercados
8	a) que la OACI desarrolle y adopte una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional, que incluya el examen de un acuerdo internacional en virtud del cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados, teniendo en cuenta la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo los actuales acuerdos de liberalización del acceso a los mercados concertados a escala bilateral, regional y multilateral, así como las diferentes propuestas presentadas durante la Conferencia.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
9	b) que la OACI trabaje con todas las partes interesadas, llevando a cabo consultas con expertos, Estados, la industria, organizaciones interesadas y otras partes interesadas, para llegar a un entendimiento común y a un consenso con respecto al desarrollo de una visión de largo plazo y de los arreglos normativos conexos.
10	c) que la OACI siga ofreciendo a los Estados orientación y asistencia para facilitar la liberalización del acceso a los mercados, aprovechando recursos como la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN).
11	d) que la OACI mantenga actualizada su orientación en materia de políticas sobre la reglamentación y liberalización del transporte aéreo, para que se ajuste a los cambios y a las necesidades de los Estados, y considere otros medios de facilitar la liberalización.
Recomendación 2.1/2 — Servicios de carga aérea	
12	a) que la OACI tome la iniciativa para elaborar un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta las experiencias y los logros, las opiniones de los Estados con respecto a arreglos existentes y las sugerencias formuladas durante la Conferencia.
13	b) que, en la elaboración de nuevos arreglos de reglamentación con respecto a carga aérea, la OACI comprometa a todas las partes interesadas e inicie consultas con los expertos, los Estados, la industria y los asociados pertinentes.
Recomendación 2.1/3 — Otros asuntos de acceso a los mercados	
14	a) que la OACI continúe con el seguimiento tanto de la situación como de las prácticas en los Estados para gestionar las cuestiones de asignación de turnos y restricciones de vuelos nocturnos, cree conciencia con respecto a la orientación sobre políticas de la OACI pertinente, y aliente su aplicación por los Estados y partes interesadas.
15	b) que la OACI siga elaborando orientación sobre criterios para los Estados con respecto a la reglamentación económica del transporte aéreo y elabore orientación sobre cuestiones emergentes de importancia mundial, comprendida la aviación corporativa.
Recomendación 2.2/1 — Propiedad y control de los transportistas aéreos	
16	a) que la OACI continúe promoviendo sus políticas de orientación sobre propiedad y control de los transportistas aéreos y aliente a los Estados a que las utilicen en su práctica normativa. También debería mantener actualizadas sus políticas de orientación para que respondan a las situaciones cambiantes y a los requisitos de los Estados; cuando sea necesario, la OACI debería estudiar y elaborar orientaciones sobre problemas importantes que pueden surgir a medida que progrese la liberalización.
17	b) que la OACI inicie la preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos, teniendo en consideración los aspectos de seguridad y protección, el principio de reciprocidad, la necesidad de permitir una adaptación gradual y progresiva con salvaguardias, la necesidad de tener en cuenta las experiencias regionales, los requisitos del derecho interno de los diversos Estados, y los efectos sobre todas las partes interesadas, incluidos los trabajadores.
18	c) que la OACI haga participar a todas las partes interesadas en la elaboración del acuerdo internacional, e inicie consultas con expertos, Estados, actores de la aviación y organizaciones interesadas.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
	Recomendación 2.3/1 — Protección del consumidor
19	a) que la OACI siga vigilando de cerca las novedades en materia de protección del consumidor y mantenga su papel de liderazgo en la elaboración de orientaciones de políticas, teniendo en cuenta los intereses de los Estados, la industria, los pasajeros aéreos y demás actores de la aviación.
20	b) que, en particular, la OACI formule en el corto plazo un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo, logrando un correcto equilibrio entre la protección del consumidor y el mantenimiento de la competencia en la industria y sin perder de vista la necesidad de flexibilidad que tienen los Estados en razón de sus diferentes características sociales, políticas y económicas; estos principios básicos deberían ser coherentes con los instrumentos vigentes, en particular el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999.
21	c) que la OACI cree un grupo ad hoc a partir de los órganos actuales, como el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP), y donde participen expertos designados a invitación de la OACI por los Estados u organizaciones regionales, para facilitar la formulación de los principios básicos de forma ágil y eficiente.
22	d) que la OACI mantenga su papel de liderazgo en la protección del consumidor de servicios de transporte aéreo y coopere con otras organizaciones internacionales, incluida la OMT, en temas de interés común a fin de evitar la duplicación de esfuerzos, entre otras cosas.
23	e) que la OACI actúe conforme sea necesario para emprender el análisis de los costos y beneficios de la conectividad del transporte aéreo, pudiendo considerar la conveniencia de que participen en esa tarea otros órganos apropiados como el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y el Grupo de expertos sobre facilitación (FALP).
	Recomendación 2.4/1 — Competencia leal
24	a) que la OACI desarrolle herramientas, como un foro de intercambio para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados miembros para promover enfoques normativos más compatibles para el transporte aéreo internacional.
25	b) que la OACI prepare un compendio de políticas y prácticas de competencia que se apliquen a niveles nacional o regional.
26	c) que la OACI siga pendiente de los acontecimientos en el área de la competencia en el transporte aéreo internacional y actualice, según se requiera, sus políticas y orientación sobre competencia leal por medio del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP).
	Recomendación 2.5/1 — Medidas de salvaguardia
27	a) que la OACI promueva activamente las orientaciones pertinentes de la OACI sobre medidas de salvaguardia y aliente a los Estados a que las sigan en sus métodos de reglamentación, y a que compartan con la OACI y otros Estados sus experiencias en la liberalización.
28	b) que la OACI continúe siguiendo con atención las novedades en materia de salvaguardias y mantenga actualizadas las orientaciones pertinentes para que respondan a los cambios y necesidades de los Estados y, cuando sea necesario, trabaje con los Estados y las organizaciones y partes interesadas de la aviación para elaborar más orientación.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
	Recomendación 2.6/1 — Impuestos que se aplican al transporte aéreo internacional
29	a) que la OACI continúe tomando las medidas necesarias para sensibilizar aún más a los Estados respecto a sus criterios sobre impuestos y promueva más enérgicamente su aplicación.
30	b) que la OACI colabore con las asociaciones de la industria que correspondan para brindar a los Estados análisis y orientación sobre el efecto que tienen los impuestos y demás gravámenes en el transporte aéreo.
	Recomendación 2.7/1 — Modernización del sistema de transporte aéreo
31	a) que la OACI, en cooperación con los Estados, organizaciones internacionales y la industria, establezca un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar los retos relacionados con el establecimiento de incentivos operacionales y económicos, como la prioridad del servicio, a fin de obtener los primeros beneficios de tecnologías y procedimientos nuevos, tal como se describe en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), en pro de las mejoras operacionales, maximizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia general del sistema, teniendo en cuenta las necesidades específicas expuestas en la Duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12).
32	b) que la OACI adopte medidas para asegurar la conciencia y el conocimiento generalizados de sus políticas y orientaciones y de otros textos relacionados con la financiación de la infraestructura y se asegure de que sigan siendo pertinentes, actualizados y adaptables a los cambios en la situación.
	Recomendación 2.7/2 — Financiación de las funciones de supervisión
33	a) que la OACI continúe elaborando textos de orientación sobre la financiación sostenible de las funciones de supervisión de la seguridad operacional y protección de la aviación a nivel de los Estados y al mismo tiempo controle la situación de la financiación de la supervisión económica, asegurándose de que no se cobre múltiples veces a los usuarios por dichas funciones.
34	b) que la OACI siga analizando las posibilidades de establecer nuevos mecanismos para garantizar la financiación sostenible de las funciones de supervisión a nivel regional y de los Estados, incluidos los derechos impuestos a los usuarios que son conformes a las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082), teniendo en cuenta las diversas situaciones que enfrentan distintos Estados.
	Recomendación 2.7/3 — Gestión de infraestructuras
35	a) que la OACI tome las medidas que correspondan para dar la más amplia difusión y conocimiento a sus políticas sobre los derechos que se aplican a los usuarios y sus textos de orientación sobre gobernanza y sobre propiedad, control y gestión de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y se cerciore de que se mantengan pertinentes, actuales y en sintonía con los cambios que se vayan produciendo.
36	b) que la OACI siga vigilando de cerca la evolución en lo relativo a la comercialización y privatización de aeropuertos y ANSP y recogiendo información de los Estados sobre el grado de aplicación de las políticas sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, y publique actualizaciones periódicas de dicha información en forma de suplemento del Doc 9082.

Núm.	Recomendaciones para la adopción de medidas por la OACI
	Recomendación 2.8/1 — Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI
37	a) que la OACI continúe promoviendo sus orientaciones en materia de políticas de reglamentación económica del transporte aéreo internacional, y aliente a los Estados a emplearlas en la práctica normativa.
38	b) que 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.
39	c) que la OACI, en cooperación con los Estados, continúe considerando vías y medios adicionales para perfeccionar el estado de sus políticas para el desarrollo económico sostenible del sistema del transporte aéreo y evalúe la utilidad de un posible nuevo Anexo al Convenio de Chicago sobre el desarrollo económico sostenible del transporte aéreo, u otras soluciones aceptables.
40	d) que la OACI establezca prioridades para su trabajo futuro en la reglamentación económica del transporte aéreo, sobre la base de las recomendaciones de la Conferencia.

APÉNDICE C

TRABAJO RESULTANTE DE LA ATCONF/6

Nota: A=alta prioridad, B=mediana prioridad, C=baja prioridad

Núm.	Lista de tareas consolidadas recomendadas por la ATConf/6 a la OACI	Prioridad	Plazo y etapas	Partes participantes (además de la ATB-EAP)	Recursos humanos que requiere la EAP
Tareas de Prioridad A (se indican las recomendaciones originales)					
1	Constituir un fondo voluntario de transporte aéreos de conformidad con las reglas de gobernanza y políticas pertinentes de la OACI (Rec.1.1/1 g))	A	2013-2014 -4T13: inicio del trabajo -1M14: preparación del plan -3T14: informe al ATC -4T14: Comunicación a los Estados	FIN, LEB, Estados	Con los recursos existentes
2	Ofrecer a los Estados más facilidades en la ICAN (Rec.2.1/1 c)), mejorando su utilización, especialmente para reuniones regionales o multilaterales, y seminarios sobre competencia leal, con miras a fomentar la cooperación entre las autoridades reguladoras de la competencia.	A	2013-2016 evento anual -4T13: ICAN2013 -2M14:ICAN2014 -2015: ICAN2015 -2016: ICAN2016	Auspiciada/financiada por Estados	Con los recursos existentes
3	Desarrollar herramientas que constituyan un foro de intercambio de información entre los Estados, para promover enfoques normativos más compatibles en el transporte aéreo internacional (Rec. 2.4/1 f))	A	2013-2016 (Mediante la ICAN)	Estados (autoridades responsables de la competencia)	Con los recursos existentes

Núm.	Lista de tareas consolidadas recomendadas por la ATConf/6 a la OACI	Prioridad	Plazo y etapas	Partes participantes (además de la ATB-EAP)	Recursos humanos que requiere la EAP
4	Desarrollar una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional, que incluya el estudio de un acuerdo internacional para que los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados (Rec. 2.1/1 b) y c))	A	2013-2016 o más allá -4T13: inicio (ICAN) -1M14: ATRP/12 -2016: Comunicación a los Estados (consulta sobre el proyecto) -1M17: informe al ATC -2M17: finalización	ATRP (consulta y reuniones), LEB, Estados, partes interesadas)	Con los recursos existentes
5	Preparar un compendio de políticas y prácticas de los Estados y los organismos regionales (Rec. 2.4/1 g)) [y actualizaciones posteriores]	A	2013-2016 -4T13: inicio -2014: Comunicación a los Estados (solicitar información) -2015: finalización -2016: publicación	Estados	Con los recursos existentes
6	Desarrollar un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y control de los transportistas aéreos (Rec. 2.2/1 c) y d))	A	2013 -2016 -4T13: inicio (ICAN) -1M14: ATRP/12 -2M15: informe al ATC -2016: finalización	ATRP (consulta y reuniones), LEB, Estados, partes interesadas	Con los recursos existentes

Núm.	Lista de tareas consolidadas recomendadas por la ATConf/6 a la OACI	Prioridad	Plazo y etapas	Partes participantes (además de la ATB-EAP)	Recursos humanos que requiere la EAP
7	Mantener actualizadas las orientaciones de la OACI relativas a la reglamentación y liberalización del transporte aéreo, así como a la competencia leal, para que se ajusten a los cambios y a las necesidades de los Estados; cuando sea necesario, formular orientaciones adicionales y desarrollar medios para facilitar la liberalización (Rec. 2.1/1 e), 2.2/1 b), 2.4/1 h) y 2.8/1 e))	A	2013-2016 En curso	ATRP (cuando se requiera)	Con los recursos existentes y el apoyo de oficiales subalternos (JPO) y/o personal adscrito
8	Formular un conjunto de principios básicos de protección del consumidor (Rec. 2.3/1 b) y c))	A	2013-2015 -4T13: inicio (Comunicación a los Estados, ICAN) -1M14: ATRP/12 -2M15: informe al ATC	ATRP (consulta y reuniones)	Con los recursos existentes
9	Establecer un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar los retos relacionados con el establecimiento de incentivos operacionales y económicos, a fin de obtener los primeros beneficios de tecnologías y procedimientos nuevos, tal como se describe en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) (Rec. 2.7/1 b))	A	2013-2015 -4T13: inicio del trabajo -1M14: creación del grupo -1M14: AEP/ANSEP/5 -2015: finalización	AEP, ANSEP, ANB	Se requiere un P4, apoyado por el JPO francés (se espera para el 4° trimestre 2013)

Núm.	Lista de tareas consolidadas recomendadas por la ATConf/6 a la OACI	Prioridad	Plazo y etapas	Partes participantes (además de la ATB-EAP)	Recursos humanos que requiere la EAP
10	Difundir más las políticas y orientaciones de la OACI sobre financiación de infraestructura y elaborar textos de orientación sobre la financiación de las funciones de supervisión de la seguridad operacional y la protección de la aviación a nivel estatal y regional; estar al tanto de la situación de la financiación de la supervisión económica (Rec. 2.7/1 c), 2.7/2 a))	A	2013-2016 En curso	AEP, ANSEP, partes interesadas (cuando se requiera)	Con los recursos existentes y el apoyo de JPO y/o personal adscrito
11	Explorar posibilidades de establecer nuevos mecanismos para asegurar la financiación sostenible de las funciones de supervisión a nivel estatal y regional (Rec.7/2 b))	A	2013-2016 -2M13: consultas ANB, AVSEC -2014: consulta AEP, ANSEP -2015: elaboración de orientaciones -2016: finalización	AEP, ANSEP, ANB, AVSEC	Con los recursos existentes
12	Cooperar con otras organizaciones internacionales, incluida la OMT, en temas de interés común (por ejemplo la protección del consumidor) a fin de evitar la duplicación de esfuerzos, entre otras cosas (Rec. 2.3/1 d) [seguir trabajando para resolver problemas potenciales con la OMT relativos al proyecto de convenio sobre la protección del turista]	A	2013-2016 en curso -2M13 y más allá: trabajo con la OMT sobre el proyecto del convenio de turismo -2014-16: en curso	OMT, LEB y otras organizaciones	Con los recursos existentes

Núm.	Lista de tareas consolidadas recomendadas por la ATConf/6 a la OACI	Prioridad	Plazo y etapas	Partes participantes (además de la ATB-EAP)	Recursos humanos que requiere la EAP
Tareas de Prioridad B					
13	Actualizar la política y orientaciones sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo Doc 9587, Doc 9626, TASA y WASA, indicadores de liberalización y modelos de experiencias de liberalización (Rec. 1.1/1 d))	B	2013-2016 en curso -4T13: inicio del trabajo -1M14: Doc 9587 -2014-15: Doc 9626 -2013-16: WASA	ATRP (para actualización del Doc 9626)	Con los recursos existentes, y el apoyo de los JPO y personal adscrito de China
14	Elaborar un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea (Rec. 2.1/2 c) y d))	B	2013-2016 -4T13: inicio (ICAN) -1M14: ATRP/12 -2M15: informe al ATC -2016: finalización	ATRP (consulta y reuniones), LEB, Estados, partes interesadas (IATA, TIACA)	Con los recursos existentes
15	Seguir de cerca las novedades en las áreas de acceso a los mercados, protección del consumidor y competencia (Rec. 2.1/1 e), 2.3/1 a), 2.4/1 h), 2.5/1 d))	B	2013-2016 en curso	ATRP (cuando se requiera)	Con los recursos existentes y el apoyo de JPO y/o personal adscrito

Núm.	Lista de tareas consolidadas recomendadas por la ATConf/6 a la OACI	Prioridad	Plazo y etapas	Partes participantes (además de la ATB-EAP)	Recursos humanos que requiere la EAP
16	Promover y alentar a los Estados a que usen las orientaciones de política de la OACI sobre la reglamentación y liberalización del transporte aéreo (p. ej. sobre acceso a los mercados, propiedad y control de los transportistas aéreos, asignación de turnos, restricciones de vuelos nocturnos, salvaguardias); asistir a los Estados en la liberalización a través de cursos, seminarios regionales o actividades similares según los recursos disponibles (Rec. 1.1/1 e), 2.1/3 d), 2.2/1 b), 2.5/1 c), 2.8/1 d))	B	2013-2016 en curso (1 o 2 seminarios por año)	Seminarios auspiciados por Estados	Con los recursos existentes
17	Difundir más las políticas de la OACI sobre impuestos, y derechos, y sobre las orientaciones sobre gobernanza, propiedad, control y gestión de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y sobre los derechos relacionados con la seguridad de la aviación (Rec. 1.1/2 e), 2.6/1 c), 2.7/3 c))	B	2013-2016 en curso	AEP, ANSEP, partes interesadas (cuando se requiera)	Con los recursos existentes y el apoyo de los JPO y/o personal adscrito
18	Seguir la evolución en la comercialización y la privatización de aeropuertos y ANSP, recoger información sobre la aplicación de las políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, y publicar/actualizar en un suplemento del Doc 9082. (Rec. 2.7/3 d))	B	2013-2016 en curso	ACI, CANSO, AEP, ANSEP (cuando se requiera)	Con los recursos existentes y el apoyo de los JPO y/o personal adscrito
19	Analizar y orientar sobre el efecto que tienen los impuestos y demás gravámenes en el transporte aéreo. (Rec. 2.6/1 d))	B	2014-2016	Estados, OMT, IATA y otras partes interesadas	Se requiere un P4, con el apoyo del JPO alemán (se espera en la 2ª mitad de 2013)

Núm.	Lista de tareas consolidadas recomendadas por la ATConf/6 a la OACI	Prioridad	Plazo y etapas	Partes participantes (además de la ATB-EAP)	Recursos humanos que requiere la EAP
20	Seguir de cerca la evolución de la industria del transporte aéreo, efectuar estudios sobre aspectos de importancia mundial y comunicar sus análisis con los Estados, organizaciones y la industria (Rec. 1.1/1 c), 2.5/1 c))	B	2013-2016 en curso	Partes interesadas	Con los recursos existentes y el apoyo de los JPO
21	Cooperar con las organizaciones internacionales y regionales, así como con la industria, a fin de monitorear los obstáculos a un sistema de transporte aéreo sostenible y determinar, de manera cooperativa, estrategias clave para superar los obstáculos (Rec. 1.1/1 f))	B	2013-2016 en curso	Organismos regionales, RO de la OACI	Con los recursos existentes y el apoyo de los JPO y/o personal adscrito
Tareas de prioridad C					
22	Considerar medios adicionales para realzar las políticas de la OACI para el desarrollo económico sostenible del sistema del transporte aéreo y evaluar el valor de un posible nuevo Anexo u otras soluciones aceptables (Rec. 2.8/1 f))	C	2014-2016 o más allá	ATRP, Estados	Con los recursos existentes y el apoyo del fondo AT o de personal adscrito de China
23	Trabajar en análisis de costos y beneficios relacionados con la conectividad del transporte aéreo (Rec. 2.3/1 f))	C	2013-2016	OMT, AVSECP, FALP, partes interesadas	Sujeto a la disponibilidad de recursos

Núm.	Lista de tareas consolidadas recomendadas por la ATConf/6 a la OACI	Prioridad	Plazo y etapas	Partes participantes (además de la ATB-EAP)	Recursos humanos que requiere la EAP
24	Elaborar orientaciones sobre aspectos importantes que puedan surgir a medida que avanza la liberalización, incluida la de la aviación corporativa (Rec. 2.1/3 e))	C	2014-2016	ATRP, IBAC, ANB	Sujeto a la disponibilidad de recursos
25	Promover y asistir en la ratificación del Convenio de Montreal de 1999, si Estados lo solicitan (Rec. 1.1/1 h))	C	2013-2016 -4T13: Comunicación a los Estados (informe sobre las decisiones de A38) -2014-16: en curso	LEB, ICAO RO, organismos regionales	Sujeto a la disponibilidad de recursos



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se informa acerca del trabajo principal realizado por la OACI desde la celebración de la última Asamblea, en el área de políticas y reglamentación del transporte aéreo. También, se proporciona un breve resumen de los acontecimientos importantes que han tenido lugar en la industria y en materia de reglamentación y se presenta la labor futura que realizará la Organización en esta área.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) examinar los principales acontecimientos y el trabajo conexo de la OACI que se presenta en este informe;
- b) respaldar el plan de la Organización relativo a la labor futura en el área de políticas y reglamentación del transporte aéreo, el cual se presenta en el párrafo 4; y
- c) considerar la información contenida en esta nota de estudio para la actualización de la Resolución A37-20 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico C — <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2014-2016 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/56, Resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) A38-WP/55, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i> (Doc 9587) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958) <i>Informe de la Comisión Económica del 37º período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 10008) <i>Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6)</i> (Doc 10009)

1. ANTECEDENTES

1.1 Desde el 37º período de sesiones de la Asamblea, la labor de la OACI en el área de políticas y reglamentación del transporte aéreo se ha centrado en promover la orientación sobre las políticas de la OACI relativas a los aspectos económicos del desarrollo sostenible del transporte aéreo, así como a preparar la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6, marzo de 2013).

1.2 Reconociendo que el transporte aéreo es parte integrante del sistema de aviación civil y un elemento que contribuye de manera significativa al desarrollo económico y comercio mundial, el Consejo estableció, para el trienio 2014-2016, un nuevo Objetivo estratégico, *Desarrollo económico del transporte aéreo*, para definir la labor de la Organización con respecto a la promoción del desarrollo de un sistema de aviación civil solvente y económicamente viable. Al considerar la celebración de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, el Consejo convino en el tema “Sostenibilidad del transporte aéreo”. De conformidad con una definición adoptada por las Naciones Unidas, la “sostenibilidad” es un concepto económico, social y ambiental que entraña la satisfacción de las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. En el contexto del transporte aéreo, significa que el sistema del transporte aéreo debería ser asequible y respetuoso del medio ambiente, y funcionar al mismo tiempo de manera segura, protegida, justa y eficiente. Asimismo, debería ofrecer alternativas de servicios aéreos y, a la vez, respaldar una economía competitiva y un desarrollo regional equilibrado.

2. TRABAJO REALIZADO POR LA OACI

2.1 **Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN).** La Organización siguió ofreciendo a los Estados miembros este foro innovador. Desde su creación en 2008, se han celebrado anualmente eventos en diferentes regiones con una participación creciente. La ICAN/2011 se celebró en Mumbai, India, con el Ministerio de Aviación Civil de la India como anfitrión; y la ICAN/2012 tuvo lugar en Jeddah, Arabia Saudita, cuyo organismo anfitrión fue la Autoridad General de Aviación Civil de Arabia Saudita. Hasta 2012, un total de 107 Estados (o sea, el 56% de los miembros de la OACI) ha utilizado este foro al menos una vez y, como resultado, se han firmado más de 300 acuerdos y arreglos de servicios aéreos, entre ellos muchos acuerdos de cielos abiertos. Haciendo eco a la Resolución A37-20, los Estados han reconocido ampliamente el valor de la ICAN como un medio eficiente y rentable de llevar a cabo negociaciones de servicios aéreos.

2.2 **Simposios mundiales y seminarios regionales.** Durante el trienio, la Secretaría realizó varios simposios mundiales y seminarios regionales como preparación para la celebración de la ATConf/6. En abril de 2012, la Organización celebró un Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS) en asociación con la Sociedad de investigación en transporte aéreo, cuyo tema fue *Estrategias y herramientas para un transporte aéreo sostenible*. En el Simposio se detectaron impedimentos importantes para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y se analizaron estrategias para vencerlos, así como herramientas para apoyar la implantación de las mismas; en el Apéndice se proporciona información adicional.

2.3 La Organización realizó una serie de seminarios regionales cortos y focalizados en cooperación con organizaciones regionales y las Oficinas regionales de la OACI en diferentes regiones, que incluyen: Rabat, Marruecos (julio de 2012), para los Estados árabes; Buenos Aires, Argentina (julio de 2012), para los Estados de Latinoamérica; Martinica, Francia (octubre de 2012), para los Estados del Caribe; Dakar, Senegal (octubre de 2012), para los Estados africanos; París, Francia (noviembre de 2012), para los Estados europeos; y Hong Kong, China (enero de 2013), para los Estados de las Regiones de Asia y el Pacífico. Asimismo, la Secretaría llevó a cabo reuniones preparatorias con algunos Estados. Por último, se celebró un simposio de un día, previo a la ATConf/6, el 17 de marzo de 2013 dirigido a los participantes de la Conferencia, quienes escucharon puntos de vista

que llevan a la reflexión y debates profundos de actores clave e integrantes de grupos de expertos que versaron sobre las principales dificultades y sobre las opciones en materia de políticas que tiene la comunidad de la aviación. Estas reuniones preparatorias ayudaron a que los Estados tuvieran mayor consciencia respecto del orden del día de la ATConf/6 y de las cuestiones clave conexas, lo cual dio como resultado una mayor participación en la Conferencia.

2.4 El Cuarto simposio de la OACI previo a la Asamblea está programado para los días 21 y 22 de septiembre de 2013, en la Sede de la OACI. Este evento se realizará en conjunto con el Instituto de derecho aeronáutico y espacial de la Universidad McGill y en él se abordarán cuestiones clave sobre los aspectos económicos, la gestión y la reglamentación del transporte aéreo y proporcionar un foro preparatorio para la celebración del 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

2.5 **Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP).** En los últimos tres años, el grupo de expertos ha venido proporcionando asesoramiento y asistencia a la Secretaría de la OACI en lo que respecta a un sinnúmero de tareas, como la de desarrollar cláusulas bilaterales modelo sobre la asignación de turnos. En el marco de las nuevas atribuciones aprobadas por el Comité de Transporte aéreo (ATC), el grupo de expertos celebró su 11ª reunión (ATRP/11) en junio de 2012, en la cual se proporcionó asesoramiento y se formularon recomendaciones para la preparación de la Conferencia. Durante el período inmediatamente anterior a la ATConf/6, la Secretaría siguió celebrando consultas con el grupo de expertos cuando consideró que su asesoramiento y asistencia eran necesarios.

2.6 **Políticas y textos de orientación de la OACI.** De conformidad con la Resolución A37-20 de la Asamblea (Apéndice A, Sección V), la Secretaría actualizó la base de datos de Acuerdos mundiales de servicios aéreos (WASA), con lo que se aumentó la cobertura a 2 480 acuerdos en los que participan 166 Estados, así como el modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA). Como tarea permanente, la Secretaría siguió atenta a los acontecimientos principales de la industria y de índole reglamentaria en el campo del transporte aéreo internacional. Por ejemplo, la Secretaría compiló información sobre las reglas y prácticas de protección del consumidor que existen en los Estados y en la industria y publicó un resumen, que se ha ido actualizando en forma subsiguiente, en el sitio web de la OACI (http://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx). Asimismo, la Secretaría de la OACI participó en la labor de la Organización Mundial del Turismo (OMT) para preparar una convención sobre la protección de los turistas y los proveedores de servicios turísticos, para garantizar la coordinación entre las dos organizaciones y evitar duplicar el trabajo.

2.7 **Cooperación con las partes interesadas.** La OACI aumentó sus actividades con la industria y otras partes interesadas para promover el desarrollo sostenible del transporte aéreo, así como en la definición de políticas. Para seguir cooperando al respecto, el 18 de abril de 2012, durante el IATS, representantes del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) presentaron a la OACI una declaración firmada en marzo de 2012 por la industria durante la Cumbre sobre la aviación y el medio ambiente. En la declaración se establece el compromiso de brindar apoyo y de realizar iniciativas comunes para promover el desarrollo sostenible del transporte aéreo en todo el mundo. El 18 de marzo de 2013, durante la ATConf/6, la OACI firmó una Declaración conjunta con la OMT sobre aviación y turismo para fortalecer la cooperación en áreas prioritarias comunes, como son la protección de los pasajeros y turistas, la facilitación de visados y los impuestos.

3. ACONTECIMIENTOS IMPORTANTES

3.1 A continuación se presentan algunos acontecimientos principales de la industria y de índole reglamentaria. En el sitio web de la Asamblea, bajo “Documentation”, se encontrará un informe más detallado titulado *Regulatory and Industry Overview* (Panorama de la reglamentación y de la industria).

3.2 **Acontecimientos de la industria.** En los últimos tres años, el crecimiento del tráfico de pasajeros fue el reflejo de un crecimiento económico mundial positivo. La carga aérea también adquirió una importancia cada vez mayor para el comercio mundial, ya que experimentó un crecimiento del 18,5% en los últimos tres años en términos del total de toneladas-kilómetros efectuadas. En conjunto, un impresionante crecimiento del tráfico internacional y un sólido desarrollo del mercado nacional de los países en desarrollo, junto con un crecimiento económico mayor que el de las economías desarrolladas (donde algunos Estados se han visto afectados por una grave crisis de deuda soberana), crearon un patrón de “dos velocidades” que condujo a disparidades regionales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo. Sin embargo, la industria de las líneas aéreas se sigue transformando estructuralmente para adaptarse a la dinámica del mercado, lo que confirma una tendencia hacia la consolidación de más líneas aéreas por medio de alianzas, inversión transfronteriza de capital y fusiones. Si bien las líneas aéreas de bajo costo siguen expandiéndose, a saber, en Asia y Europa, y para aumentar su participación en el mercado, las líneas aéreas de red también tomaron medidas para ajustarse a los desafíos, entre las que cabe destacar el establecimiento de entidades comerciales independientes o subsidiarias para ofrecer servicios de corta distancia de bajo costo. Aunque la industria de las líneas aéreas ha demostrado su resistencia en tiempos difíciles, sigue siendo vulnerable al impacto de factores externos, como el clima económico local y mundial, la fluctuación de los precios del petróleo y la inestabilidad social.

3.3 **Tendencias de índole reglamentaria.** Ha seguido la tendencia hacia la liberalización del transporte aéreo y, a nivel bilateral, entre 2011 y marzo de 2013, los Estados han firmado alrededor de 115 acuerdos más sobre cielos abiertos, llegando a más de 410 el número total de esos acuerdos firmados desde 1992. El número de Estados que han firmado uno o más acuerdos sobre cielos abiertos llegó a 145, es decir, el 76% de los miembros de la OACI. A nivel regional, la Unión Europea (UE) siguió tratando de llegar a acuerdos liberales con socios importantes, en tanto que otras agrupaciones regionales también han continuado sus programas de liberalización por medio de la creación y adopción de arreglos de liberalización intrarregionales e interregionales. Por ejemplo, en noviembre de 2010, los miembros de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) adoptaron un plan para lograr un mercado aeronáutico de cielo abierto único para 2015. Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) también llegaron a un acuerdo sobre el establecimiento de un régimen de cielos abiertos para la región. A nivel multilateral, no se han tomado medidas en la Organización Mundial del Turismo para examinar el Anexo sobre transporte aéreo.

3.4 Cuestiones emergentes, como la competencia leal y la protección del consumidor, han recibido cada vez más atención para que se reglamenten.

3.5 Con respecto a la cuestión de la competencia leal a nivel multilateral, recientemente numerosos Estados han recurrido a soluciones regionales. Varios órganos regionales, como la Unión Africana (UA), en coordinación con la CAFAC, la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAAC), han elaborado disposiciones sobre la competencia leal, en algunos casos siguiendo las orientaciones de la OACI. Se reconoce la necesidad de cooperación entre las autoridades responsables de la competencia, especialmente en el contexto de la aprobación de alianzas y fusiones.

3.6 En el contexto de la protección del consumidor, algunos Estados y órganos regionales, como la UE, han actualizado o formulado reglas tendientes a resolver los problemas y mejorar las medidas para proteger a los pasajeros aéreos. La OMT comenzó a preparar una convención para la protección de los turistas y los proveedores de servicios turísticos.

4. LABOR FUTURA

4.1 El establecimiento del Objetivo estratégico de la OACI: *Desarrollo económico del transporte aéreo*, permitirá centrarse en las medidas concretas que se han de emprender en el próximo trienio, lo cual implica un volumen de trabajo considerable para la OACI.

4.2 Con el propósito de avanzar este Objetivo estratégico, la Organización tiene proyectado trabajar en el área de reglamentación económica del transporte aéreo de la manera que se presenta a continuación, teniendo en cuenta la aplicación de las recomendaciones de la ATConf/6 conexas aprobadas por el Consejo.

4.3 La Organización dará seguimiento a los resultados de la ATConf/6 mediante consulta continua con el ATRP.

4.4 La Organización trabajará y cooperará con los Estados miembros, la industria, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas para avanzar el objetivo de desarrollo económico del transporte aéreo. Promoverá la colaboración con otras organizaciones internacionales para resolver las cuestiones emergentes de interés común en el campo del transporte aéreo.

4.5 En apoyo de una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional, la Organización ofrecerá a los Estados el servicio ICAN, mejorando su utilización, en especial para las reuniones de naturaleza regional o multilateral, y ofreciendo seminarios acerca de competencia leal con la idea de promover la cooperación entre las autoridades que se ocupan de la competencia.

4.6 La Organización elaborará un conjunto de principios básicos sobre protección del consumidor.

4.7 La Organización se asegurará de que las políticas, orientación y material de otro tipo relacionado con la reglamentación económica mantengan su pertinencia, vigencia y sigan respondiendo a las situaciones y necesidades en evolución de los Estados.

4.8 La organización seguirá los acontecimientos importantes en el campo del transporte aéreo internacional, y mantendrá a los Estados informados acerca de los mismos; además, dará apoyo y asistencia a los Estados miembros en el ámbito de la reglamentación económica, por medio de seminarios organizados sobre una base de recuperación de costos y cursos de capacitación.

4.9 Cuando sea necesario, la Organización llevará a cabo estudios cuantitativos y cualitativos del desarrollo del transporte aéreo que aborden las cuestiones de mayor interés, y compartirá sus análisis con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria.

4.10 La Organización establecerá un fondo de transporte aéreo para atraer contribuciones voluntarias de los Estados miembros a fin de impulsar la labor de la Organización en el ámbito de la reglamentación económica del transporte aéreo. Este fondo debería ser administrado de manera transparente, de conformidad con las reglas de gobernanza y las políticas pertinentes de la OACI.

APÉNDICE

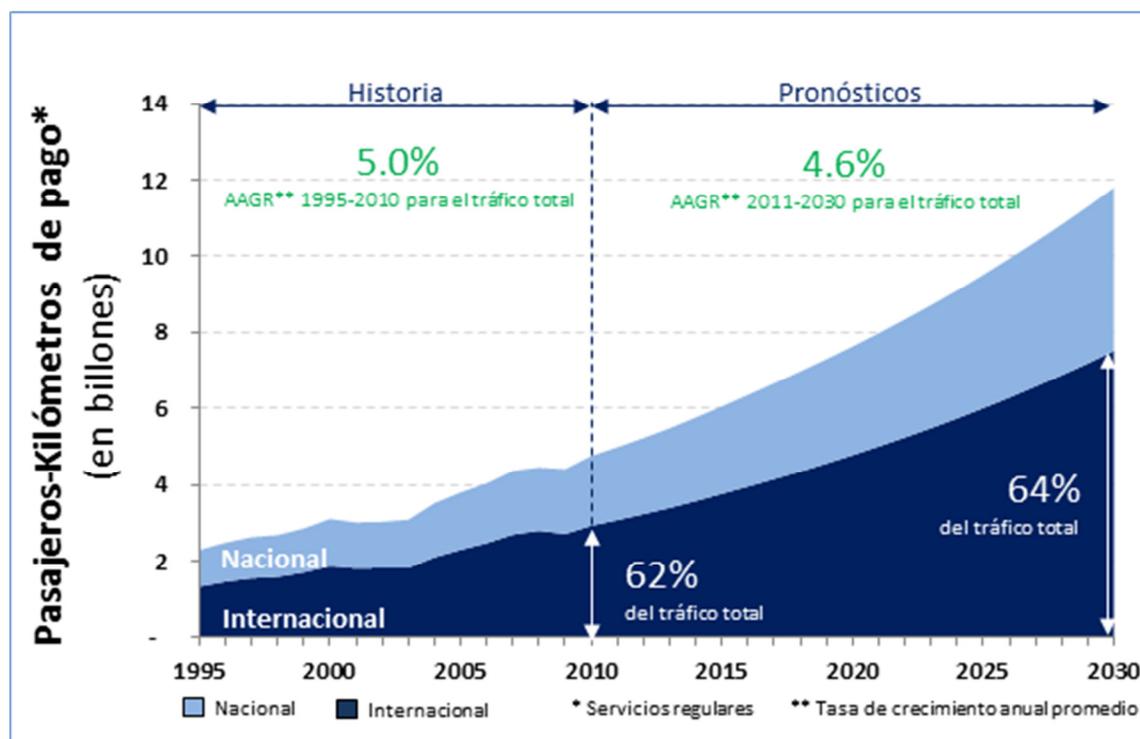
ANTECEDENTES

1. ANTECEDENTES ECONÓMICOS DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO

1.1 Desde 1995, el producto interno bruto (PIB) mundial creció a un ritmo de 2,8% anual, en tanto que el tráfico aéreo mundial de pasajeros (expresado en pasajeros-kilómetros de pago) mostró una tasa de crecimiento anual promedio del 5,0%. Según la industria, cerca de 50 millones de empleados trabajan en la aviación y en actividades turísticas conexas y cerca de 10 millones trabajan directamente en la industria del transporte aéreo. A pesar de los problemas pasados y los que se prevén, que afectan al desarrollo del transporte aéreo, la OACI anticipa un crecimiento sostenido similar del tráfico durante los próximos 20 años (**Gráfico A**, a continuación), como se detalla en la circular *Global Air Transport Outlook to 2030* [Perspectivas del transporte aéreo mundial hasta 2030] (Cir 333). Se prevé que, para el año 2030, el tráfico regular de pasajeros en todo el mundo aumente a más del doble, de 2 900 millones en 2012 a más de 6 000 millones de pasajeros por año. No obstante, el crecimiento que se espera para el transporte aéreo se encuentra constreñido por varios impedimentos, cíclicos y estructurales, como se explica más abajo.

GRÁFICO A

Tráfico regular mundial de pasajeros: historia y pronósticos



Fuente: OACI, *Global Air Transport Outlook to 2030* [Perspectivas del transporte aéreo mundial hasta 2030] (Cir 333).

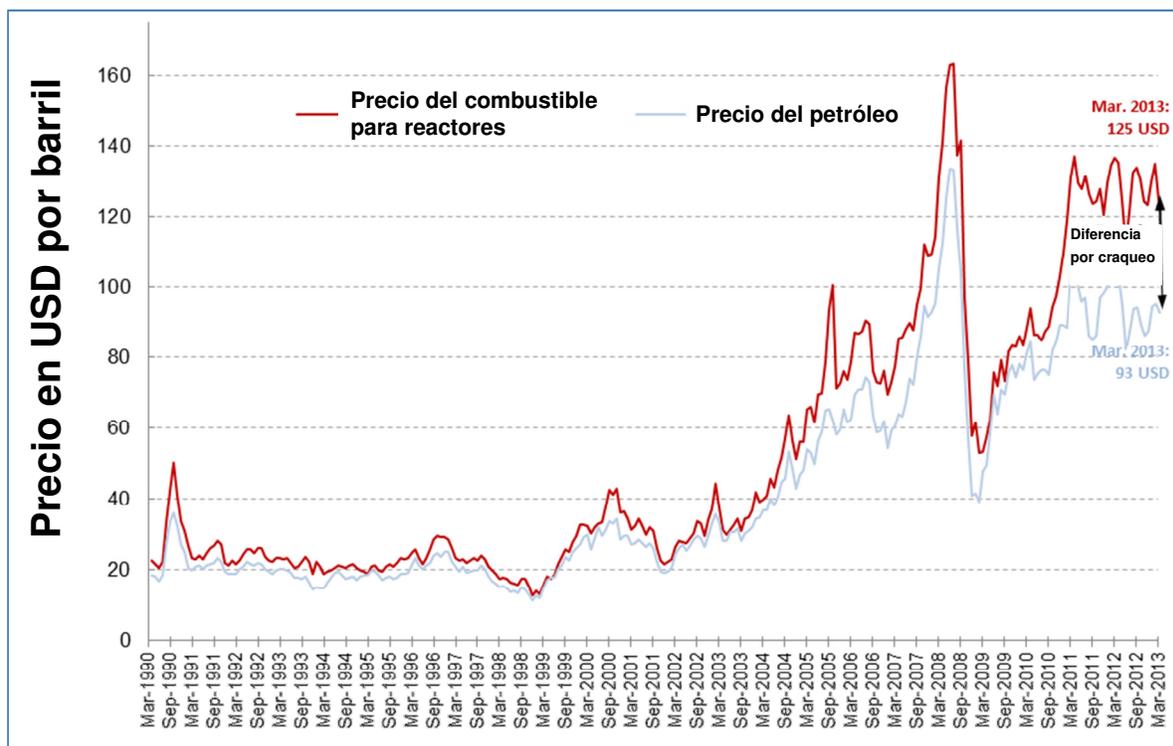
2. IMPEDIMENTOS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO

2.1 Impedimentos cíclicos

2.1.1 *Volatilidad del costo de los combustibles:* Como se ilustra en el **Gráfico B**, si bien los precios del petróleo y del combustible fluctuaron en general entre 20 y 40 USD por barril de 1990 a 2003, los precios variaron entre 40 y 150 USD por barril de 2003 a 2012 (una proporción de casi 1 a 4). La administración de las líneas aéreas tiene poco control sobre el costo del combustible, ya que su precio está directamente relacionado con la oferta y la demanda mundiales de petróleo crudo. Aunque los transportistas aéreos disponen de algunos instrumentos financieros que los ayudan a estabilizar los costos, tales como la cobertura contra cambios en el precio del combustible, son cada vez menos los explotadores de aeronaves que generan el flujo de fondos necesario para aprovechar esas estrategias. En consecuencia, es probable que las brutales variaciones en los costos del combustible tengan repercusiones graves en los costos de los explotadores y, por lo tanto, en sus márgenes de ganancias, y pueden amenazar la sostenibilidad financiera.

GRÁFICO B

Inestabilidad de los precios del petróleo y el combustible (1990-2012)

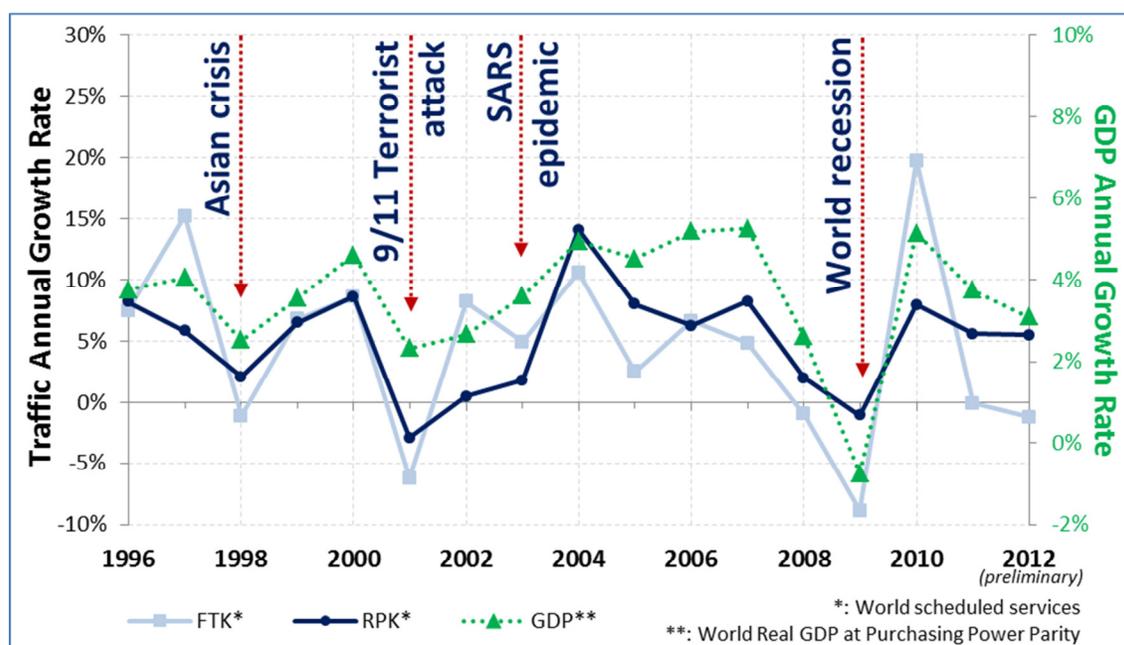


Fuente: Sitio web de la Administración de Información Energética de los Estados Unidos.

2.1.2 *Otros impedimentos cíclicos:* Particularmente durante los últimos 15 años, varias crisis relacionadas directa o indirectamente con la aviación afectaron gravemente al desarrollo de la aviación civil (**Gráfico C**, a continuación). La crisis económica en Asia de 1997, los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SARS) en 2003 y la crisis financiera mundial durante 2008 y 2009 han perjudicado la rentabilidad general del sistema de la aviación civil.

GRÁFICO C

El tráfico aéreo mundial y el crecimiento económico



Fuente: OACI e IHS/Global Insight

2.2 Impedimentos estructurales

2.2.1 *Restricciones en el acceso a los mercados y en la propiedad y el control de los transportistas aéreos:* Estas dos restricciones presentan limitaciones considerables con respecto a la expansión del mercado y a un mayor acceso a los mercados de capitales. Impiden definitivamente que la industria de las líneas aéreas sea más eficiente y que haya una mayor variedad de servicios en el mercado, lo cual podría, a su vez, incidir en los beneficios del consumidor.

2.2.2 *Fragmentación normativa:* Las dos áreas en las que falta convergencia normativa se relacionan con las políticas en materia de competencia y con la protección del consumidor. Respecto a esta última, comúnmente los reglamentos cubren cuestiones como, por ejemplo, la transparencia en los precios, la asistencia a los pasajeros en caso de demoras, cancelaciones y/o denegación de abordaje y la asistencia a los pasajeros con movilidad reducida. Se trata de la fragmentación de estos reglamentos, que pueden ofrecer mecanismos de protección diferentes o que se superponen y que, en última instancia, generan incertidumbre operacional y jurídica en los usuarios y explotadores. En ese contexto, la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) tomó nota de la importancia de ratificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, adoptado en Montreal el 28 de mayo de 1999 (MC99). Hubo gran apoyo para que se alentara a los Estados que aún no lo han hecho a formar parte del MC99 y para que la OACI ofreciera asistencia para ratificar el MC99.

2.2.3 *Restricciones de infraestructura:* El desarrollo económico del transporte aéreo se encuentra restringido por la disponibilidad de infraestructura. Un componente del sistema de aviación civil de importancia crítica para satisfacer la creciente demanda de tráfico aéreo es la disponibilidad de aeropuertos suficientes y de una capacidad suficiente de servicios de navegación aérea.

2.3 **Otros impedimentos**

2.3.1 Un impedimento importante para el crecimiento sostenible del transporte aéreo es la reciente proliferación de diversos gravámenes, incluidos impuestos y derechos. Por ejemplo, en algunos Estados europeos, los impuestos que se cobran a los pasajeros aéreos, y que no se cobran sobre otros medios de transporte internacional, han sido introducidos como “tasa a los pasajeros aéreos”, “impuesto sobre el transporte aéreo” e “impuesto sobre los viajes aéreos”. El valor de estos impuestos varía entre 4 y 260 USD según el destino y la clase de viaje. En unos 12 Estados se han introducido otros impuestos para fines ajenos a la aviación, tales como los impuestos de “solidaridad” que tienen por objeto combatir diferentes tipos de enfermedades. En el último decenio se ha observado en algunas regiones la creación de impuestos sobre el turismo, especialmente en Latinoamérica, el Caribe y, en menor grado, en África, que oscilan entre 1,50 y 55 USD. En muchos casos, los ingresos procedentes de impuestos sobre el turismo, como “tasas para el mejoramiento del turismo” y “derechos para promover los viajes”, no se reinvierten en desarrollo turístico. Otros Estados imponen impuestos al valor agregado (VAT) y diversos impuestos de ventas en: a) combustible y otros artículos comprados dentro de sus fronteras aunque se utilizan en el transporte aéreo internacional; b) derechos de navegación aérea y de sobrevuelo, derechos impuestos a pasajeros usuarios y/o tasas por servicios; c) compras de bienes de capital, como importación de aeronaves; y d) transacciones aéreas internacionales sobre carga o exceso de equipaje.

APÉNDICE

EXAMEN DE LAS RESOLUCIONES Y DECISIONES DE LA ASAMBLEA
DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO

Resolución, declaración o decisión	Título/Asunto	Medidas propuestas	Plazo / fecha de cumplimiento prevista
A38-14 Introducción	Declaración consolidada de las políticas En curso de la OACI en la esfera del transporte aéreo	Informar a los Estados acerca de la Resolución actualizada y de las medidas que la Asamblea requiere de ellos.	2º trimestre de 2014
A38-14 Apéndice A Sección I	Reglamentación económica del transporte aéreo internacional	<p>1. Elaboración de una visión de largo plazo con respecto a la liberalización</p> <p>Elaborar y adoptar una visión de largo plazo con respecto a la liberalización del transporte aéreo internacional, incluido un examen de un acuerdo internacional en virtud del cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados.</p> <p>2. Protección del consumidor</p> <p>Formular, en el corto plazo, un conjunto de principios básicos generales de protección del consumidor, no obligatorios, y sin carácter prescriptivo, para usarlos como orientaciones para la elaboración de políticas.</p> <p>3. Adhesión universal a convenios y acuerdos internacionales</p> <p>Distribuir una comunicación a los Estados en la que se fomente la adhesión universal a convenios y acuerdos internacionales, así como su aplicación, incluido el <i>Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales</i> (IASTA) y el <i>Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional</i> (Convenio de Montreal de 1999).</p>	<p>2014-2016</p> <p>4º trimestre de 2014</p> <p>En curso</p>

Resolución, declaración o decisión	Título/Asunto	Medidas propuestas	Plazo / fecha de cumplimiento prevista
A38-14, Apéndice A Secciones I & II		<p>4. Competencia leal</p> <p>a) Desarrollar herramientas, como por ejemplo un foro de intercambio, para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados;</p> <p>b) seguir de cerca los acontecimientos en el área de la competencia en el transporte aéreo internacional y actualizar sus políticas y orientación sobre competencia leal;</p> <p>c) preparar un compendio de las políticas y prácticas de competencia existentes, aplicables a escala nacional o regional.</p>	4° trimestre de 2014
A38-14, APÉNDICE A Secciones I & II		<p>5. Asistencia a los Estados en el proceso de liberalización</p> <p>a) Elaborar un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea;</p> <p>b) elaborar un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y control de los transportistas aéreos.</p>	2016
A38-14, Apéndice A Sección V		<p>6. Pertinencia y estado de los textos de orientación y políticas, de la OACI</p> <p>a) Cerciorarse de que los criterios y textos de orientación sobre reglamentación económica sigan siendo pertinentes, vigentes y respondan a las circunstancias y necesidades cambiantes de los Estados;</p>	En curso

Resolución, declaración o decisión	Título/Asunto	Medidas propuestas	Plazo / fecha de cumplimiento prevista
		b) considerar vías y medios adicionales para perfeccionar el estado de las políticas de la OACI para el desarrollo económico sostenible del sistema de transporte aéreo.	
A38-WP/408	Reglamentación económica del transporte aéreo internacional	Ofrecer a los Estados más facilidades en el evento de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN), mejorando su utilización, y ofreciendo seminarios sobre competencia leal.	4º trimestre de 2014 En curso
A38-14, Apéndice B	Datos de aviación/Estadísticas	<p>Datos de aviación/Estadísticas</p> <p>a) Elaborar un proceso que permita armonizar los datos de aviación de diferentes fuentes;</p> <p>b) crear, alojar y administrar una plataforma donde la comunidad aeronáutica pueda compartir y promover sus datos y herramientas electrónicas.</p>	2014-2016 4º trimestre de 2015
A38-14, Apéndice C	Pronósticos, planificación y análisis económicos	<p>Pronósticos, planificación y análisis económicos</p> <p>a) Preparar y mantener pronósticos sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, tanto de carácter general como específico, incluyendo, cuando sea posible, datos locales, regionales y mundiales; asegurarse de que los pronósticos estén a disposición de los Estados miembros y proporcionar los datos necesarios sobre seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación de la aviación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente;</p>	2014-2016

Resolución, declaración o decisión	Título/Asunto	Medidas propuestas	Plazo / fecha de cumplimiento prevista
		<p>b) elaborar un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo, a partir del cual puedan elaborarse pronósticos adaptados y más detallados para fines tales como planificación de sistemas de navegación aérea y análisis ambientales, entre otros;</p> <p>c) elaborar métodos y procedimientos para la preparación de pronósticos, evaluación del impacto económico de toda nueva medida, análisis de beneficios y 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, órganos encargados de la planificación del medio ambiente y otras actividades de la Organización;</p> <p>d) seguir de cerca la evolución, realizar estudios acerca de las cuestiones principales de importancia mundial y compartir sus análisis con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria.</p>	<p>3° trimestre de 2016</p> <p>En curso</p> <p>En curso</p>
A38-WP/408	Datos de aviación/Estadísticas, Pronósticos, planificación y análisis económicos	<p>a) Crear un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar la elaboración de un conjunto apropiado de datos de aviación, así como de pronósticos, dentro del Grupo de expertos en datos de aviación y análisis (ADAP);</p> <p>b) preparar estudios metodológicos y orientaciones que los Estados puedan utilizar para facilitar la comprensión y medición de los efectos de la liberalización;</p> <p>c) realizar seminarios prácticos regionales con recuperación de costos.</p>	<p>2° trimestre de 2014</p> <p>2016, según la disponibilidad de recursos</p> <p>En curso</p>

Resolución, declaración o decisión	Título/Asunto	Medidas propuestas	Plazo / fecha de cumplimiento prevista
A38-14, Apéndice D	Impuestos	Cerciorarse de que la orientación y el asesoramiento contenidos en los <i>Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional</i> (Doc 8632) estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros, y continuar promoviendo más enérgicamente su aplicación.	En curso
A38-14, Apéndice E	Aeropuertos y servicios de navegación aérea	<p>a) Elaborar orientaciones sobre financiación de infraestructuras de transporte aéreo, funciones de vigilancia apropiadas y financiamiento del sistema de transporte aéreo, incluidos mecanismos para apoyar las mejoras operacionales que se describen en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBUs);</p> <p>b) asegurarse de que las políticas y orientaciones relativas al financiamiento que figuran en el Doc 9082 y otros documentos estén actualizadas y respondan a las necesidades de los Estados miembros.</p>	<p>2014-2016</p> <p>En curso</p>
A38-WP/408	Aeropuertos y servicios de navegación aérea	<p>a) Organizar seminarios regionales para generar conciencia y sensibilización acerca del uso de los manuales y textos de orientación de la OACI sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea;</p> <p>b) elaborar orientaciones sobre la gestión y las operaciones de los aeropuertos que no son económicamente viables pero sí necesarios como parte de una red integrada de transporte aéreo.</p>	<p>En curso</p> <p>En curso</p>