

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/37-NE/06
30/06/16

**TRIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/37)**

(Lima, Perú, 7 y 8 de julio 2016)

**Cuestión 1 del
Orden del día:**

Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.2 del
Orden del día:**

**Actualización de la Res. A20-01 “Criterios y Directrices en materia de
Política de Transporte Aéreo”**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se recordará, durante el GEPEJTA/32 (La Habana, Cuba, abril de 2014), Colombia presentó a consideración de los miembros del Grupo un texto con modificaciones propuestas a la Res. A20-1, ocasión en la cual el Grupo resolvió encargar a la Secretaría circular el proyecto de modificación en word para que los Estados puedan proponer cambios y encargar al Grupo ad hoc analizar el tema e incluirlo en el Plan Estratégico.
2. En el GEPEJTA/33 (Lima, Perú, abril de 2014) el Grupo volvió a debatir sobre el tema y ante la falta de posturas sólidas por parte de los diferentes Estados, acordó extender el plazo para recibir comentarios sobre el documento preparado por Colombia en un máximo de 30 días, para que éste en su calidad de Punto Focal elabore el Proyecto modificadorio de dicha Resolución, teniendo en cuenta también la Res. A38-14 de la OACI sobre “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo”.
3. Posteriormente, considerando que habían varias contradicciones en diferentes artículos del documento, el GEPEJTA/34 (Bogotá, Colombia, marzo de 2015) encargó a la Secretaría la elaboración de un “documento de trabajo” consensuado que considere los comentarios enviados por los Estados.
4. Durante el GEPEJTA/35, realizado en Lima, Perú, entre los días 26 y 27 de agosto de 2015, la Secretaría presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/35-NE/06 referente a la Actualización de la Res. A20-1 “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo”, aclarando que, a

efectos de llevar adelante la actualización del documento, era conveniente separar la parte considerativa de la resolutive y trabajar, en primer término sobre esta última, para posteriormente desarrollar los considerandos en función de lo que apruebe el GEPEJTA. Para tal efecto, la Secretaría preparó una matriz que contenía los comentarios de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Perú, República Dominicana y Uruguay, así como el texto preparado por la Secretaría.

5. El Grupo pasó revista a la matriz, artículo por artículo, y los Expertos sugirieron algunas modificaciones que se incorporaron al Proyecto de Resolución, con lo cual se aprobó esta parte, a excepción del título 14 referente a “Subsidios, tributos y cargos a los usuarios”, por existir posiciones contrapuestas en cuanto a la redacción, en ese sentido, la Secretaría se comprometió a presentar un nuevo texto de este artículo para análisis y aprobación del GEPEJTA.

Análisis

6. Respecto al título sobre “Subsidios, tributos y cargos a los usuarios”, luego de verificar el texto original y la propuesta de modificatoria de Argentina, se ha considerado conveniente sugerir el siguiente texto:










“14. Subsidios, tributos y cargos a los usuarios

- a) ***Los Estados evitarán la utilización de “subsidios”, a modo de asistencia a los transportistas.***
- b) ***Los Estados miembros evitarán la aplicación de impuestos, tasas, contribuciones y/o derechos en las actividades del transporte aéreo, teniendo en cuenta las repercusiones económicas y de competencia que podrían afectar a los usuarios y prestadores de los servicios de transporte aéreo.***
- c) ***Los Estados miembros propiciarán el cumplimiento de los Documentos OACI 8632 sobre Impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional y 9082/7, sobre Políticas en materia de derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea. De igual manera, tendrán en cuenta la RecA14-12 sobre impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo la RecA15-10 sobre Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo.***

7. En lo que concierne a la parte considerativa, tal como se hizo con la resolutive, se acompaña una matriz (**Adjunto**) que contiene las sugerencias de los Estados, aclarando que en la columna 5 se presenta la propuesta de la Secretaría.

Medida propuesta al Grupo de Expertos

8. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada, aprobar el texto señalado en el párrafo 6 y la propuesta de la parte considerativa que consta en la columna 5 del Adjunto.

<p>TEXTO ORIGINAL</p>	<p>COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11  Eliminado  Modificado  Agregado</p>	<p>ARGENTINA  Eliminado  Modificado  Agregado</p>	<p>ESTADOS / Comentarios  Eliminado  Modificado  Agregado</p>	<p>PROPUESTA</p>
<p>1.-CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades de la CLAC para el bienio 2007 -2008, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, con el objetivo de avanzar hacia la liberalización</p>	<p>CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades de la CLAC para el bienio 2007—2008 2013 -2014, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A16-15 A-20-1 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, con el objetivo de avanzar hacia la liberalización</p>	<p>CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades de la CLAC para el bienio 2013 - 2014, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A20-1 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, con el objetivo de avanzar hacia la liberalización continuar avanzando en el desarrollo y perfeccionamiento del transporte aéreo Latinoamericano.</p>		<p>CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades para el bienio 2015 -2016, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” con el objetivo de avanzar gradualmente hacia la liberalización</p>
<p>CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;</p>				<p>CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;</p>
		<p>CONSIDERANDO que si bien actualmente en algunos Estados la política tiende a la liberalización del transporte aéreo, otros Estados no comparten esta posición por advertir que la igualdad de oportunidades que proclama la liberalización aerocomercial podría acentuar la desigualdad de condiciones existentes entre los Estados, que actúa como una limitante natural frente a dicha igualdad de oportunidades, y que asimismo puede no ser la herramienta adecuada que permita alcanzar los fines generales planteados por los Estados;</p>		<p>N/A</p>
<p>CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;</p>		<p>CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices y la revisión oportuna de sus objetivos; y de los diferentes medios o procesos para alcanzar los fines establecidos por los Estados</p>	<p>CHILE: CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar adoptar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices la revisión oportuna de sus objetivos; y de los diferentes medios o procesos para alcanzar los fines establecidos por los Estados</p>	<p>CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de adoptar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices la revisión oportuna de sus objetivos; y de los diferentes medios o procesos para alcanzar los fines establecidos por los Estados</p>

<p>CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;</p>		<p>CONSIDERANDO que algunos Estados de la región consideran que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales</p>		<p>CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;</p>
		<p>CONSIDERANDO que otros Estados de la región no participan de este enfoque por considerarlo inadecuado a sus intereses y necesidades, ya sea por causas legales tales como restricciones en normativas vinculadas con política aérea, como por la adopción de políticas socio-económicas incompatibles con dicha orientación, y/o por entender que existen otros medios o procesos más adecuados para alcanzar los fines establecidos.</p>		<p>N/A</p>
<p>CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homologada que facilite el transporte aéreo internacional;</p>			<p>URUGUAY CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homogénea que facilite el transporte aéreo internacional; Que significa Homologada?</p>	<p>CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homogénea que facilite el transporte aéreo internacional;</p>
<p>CONSIDERANDO que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;</p>		<p>CONSIDERANDO que algunos de la región entienden que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse de la inversión extranjera</p>	<p>URUGUAY: CONSIDERANDO que algunos de la región entienden que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios</p>	<p>CONSIDERANDO que algunos Estados de la región entienden que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y de las ventajas que</p>

			<p>aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse; de las ventajas que puedan obtenerse de la inversión</p> <p>CHILE: CONSIDERANDO que algunos de la región entienden que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse; de las ventajas que puedan obtenerse de la inversión Extranjera</p>	<p>puedan obtenerse de la inversión Extranjera</p>
		<p>CONSIDERANDO que no obstante, la mayor amplitud en las condiciones existentes para designar a las líneas aéreas, también podría agravar el desequilibrio existente entre los Estados que cuentan con empresas aerocomerciales con redes de mayor cobertura, frente a aquéllos que cuentan con líneas aéreas en proceso de restructuración, consolidación y crecimiento en el sector;</p>		<p>N/A</p>
<p>CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;</p>		<p>CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que la designa, sin desatender los requerimientos vigentes en los Estados con los que se establezca una relación aerocomercial</p>		<p>CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;</p>
<p>CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;</p>		<p>CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;</p>		<p>CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la</p>

				seguridad operacional y protección de la aviación;
		CONSIDERANDO que en los Estados que adhieren a otros medios o procesos alternativos al de la liberalización, la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería efectuarse también con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;		N/A
CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;		CONSIDERANDO que algunos Estados de la región entienden que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;		CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;
	CONSIDERANDO que algunos Estados de la región no entienden a la liberalización como el medio más apto para contribuir al establecimiento de un transporte aéreo internacional en un entorno estable, eficiente, seguro y ordenado, optando por enfoques que aseguren la competencia equitativa entre las líneas aéreas que siga las obligaciones de los Estados respecto a la seguridad operacional y la protección de la aviación ;	CONSIDERANDO que algunos Estados de la región no entienden a la liberalización como el medio más apto para contribuir al establecimiento de un transporte aéreo internacional en un entorno estable, eficiente, seguro y ordenado, optando por enfoques que aseguren la competencia equitativa entre las líneas aéreas que siga las obligaciones de los Estados respecto a la seguridad operacional y la protección de la aviación ;		N/A
CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la facilitación son temas de capital importancia;	;	CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil, y la facilitación y la investigación de accidentes e incidentes son temas de capital importancia ;		CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil, la facilitación y la investigación de accidentes e incidentes son temas de capital importancia ;
CONSIDERANDO que algunos efectos perjudiciales de la aviación civil en el	CONSIDERANDO que algunos muchos de los efectos perjudiciales de la	CONSIDERANDO que algunos muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil	URUGUAY: Nos inclinamos por terminar el	CONSIDERANDO que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación

<p>medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el evolución y el desarrollo económico del futuro, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre la gente y las naciones y que; por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos</p>	<p>aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan el progreso los avances tecnológicos, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en criterios de mercado.</p>	<p>en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan el progreso los avances tecnológicos, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos Medidas basadas en criterios de mercado que el crecimiento sustentable y sostenido de la aviación civil es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos ;</p>	<p>CONSIDERANDO en "...utilización de los terrenos", evitando de esa forma la mención a las medidas basadas en criterios de mercado, que es un tema que aún no está concluido.</p> <p>A38-17 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local</p> <p>REP. DOMINICANA: sobre la ultima frase "medidas basadas en criterios de mercado", procedimos a verificar que la Resolución A38-17, Apéndice H. , Habla de la labor de la OACI, a través del Consejo, sobre la declaración de políticas con carácter provisional, donde se recomienda la forma de derechos no de impuestos. Estos derechos deben basarse en el costo de mitigación.</p> <p>En esa última frase, la prealudida, entendemos que de alguna, esos criterios de mercados, debe ser fijados bajo la orientación de la OACI, en cuenta las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos relacionados con la calidad del aire local. con esto se evita que cada Estado fije criterios diferentes.</p> <p>PERÚ: Respecto al Considerando 11 vinculado al tema del medio ambiente, sería recomendable nombrar el paquete de medidas de reducción que tiene la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, es decir: las medidas</p>	<p>civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas: tecnológicas en aeronaves, mejoras en el tránsito aéreo y utilización de la infraestructura, combustibles alternativos, operaciones eficientes, así como medidas normativas y/o medidas basadas en el mercado.</p>
--	---	--	---	--

			tecnológicas en relación a las aeronaves, las mejoras en el tránsito aéreo y mejor utilización de la infraestructura, los combustibles alternativos, operaciones más eficientes y medidas normativas. Con respecto a las medidas basadas en criterios de mercado y a las otras medidas antes mencionadas, se sugiere que la redacción no sea inclusiva solamente sino que pueda utilizarse “y/o”, dado por ejemplo el carácter complementario de las medidas basadas en el mercado y que cada Estado tendrá la libertad, de acuerdo a sus necesidades, de aplicar o no todas las medidas. En resumen se sugiere mejorar la redacción dándole un mayor ámbito de aplicación a dicho considerando.	
CONSIDERANDO que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;		CONSIDERANDO que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía evolución y el desarrollo económico del futuro, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos la gente y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;		CONSIDERANDO que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;
		CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;		CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;
	CONSIDERANDO que el interés de los consumidores debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;	CONSIDERANDO que el interés de los consumidores usuarios, de los trabajadores del sector y de aquellos grupos de la sociedad que se vean indirectamente impactados por esta actividad, debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar		CONSIDERANDO que el interés de los consumidores debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;

		políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;		
CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;		CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad para la sana competencia entre las líneas aéreas , evitando las imperfecciones estructurales de los mercados, principalmente frente a situaciones de competidores extranjeros, en número irrestricto, con flotas aéreas capaces de asfixiar las posibilidades y potencialidades de transportadores aéreos de menor envergadura ;		CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad y sana competencia para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;
CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;		CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de gestión de la infraestructura aeronáutica, con la participación de empresas privadas, mixtas y estatales, y en materia de regulación aeroportuaria , involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;		CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de gestión y regulación de la infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;
CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003;		CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta y Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003; así como el reconocimiento que las mismas hicieron respecto de otros enfoques que se ajustan a otras necesidades y situaciones nacionales ;	CHILE: CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta y Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5 y ATConf/6) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003 y 2013 respectivamente; así como el reconocimiento que las mismas hicieron respecto de otros enfoques que se ajustan a otras necesidades y situaciones nacionales ;	CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta y Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5 y ATConf/6) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003 y 2013 respectivamente; así como el reconocimiento que las mismas hicieron respecto de otros enfoques que se ajustan a otras necesidades y situaciones nacionales ;
CONSIDERANDO que en el 37° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A36-15, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la	. CONSIDERANDO que en el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A37-20 , así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como	CONSIDERANDO que en el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A37-20 , así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la		CONSIDERANDO que en el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A37-20, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte

<p>evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A37-20: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.</p>	<p>resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.</p>	<p>evolución en el campo de la liberalización en el campo de la liberalización de la industria y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.</p>		<p>aéreo, como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.</p>
---	---	---	--	---