



A38-WP/408

P/27

1/10/13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN ECONÓMICA SOBRE LAS CUESTIONES 41, 42, 43 Y 44

(Presentado por el presidente de la Comisión Económica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 41, 42, 43 y 44 fue aprobado por la Comisión Económica.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

41.1 En la nota WP/71, el Consejo informó a la Asamblea 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 proporcionó un breve resumen de los acontecimientos importantes que han tenido lugar en la industria y en materia de reglamentación, y se presentó la labor futura que realizará la Organización en esta área para el trienio 2014-2016 en el marco del nuevo Objetivo estratégico: *Desarrollo económico del transporte aéreo*.

41.2 En la nota WP/203, Colombia analizó las ventajas y limitaciones de la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos e invitó a la OACI a preparar un modelo de acuerdo internacional para su utilización por los Estados en la liberalización de la propiedad y el control de las líneas aéreas.

41.3 En la nota WP/187, la República Dominicana informó sobre el avance en la reglamentación de su sector del transporte aéreo y destacó los pasos importantes que ha dado el país, comprendida la adopción oficial de una nueva política de transporte aéreo en 2010 para liberalizar sus relaciones de aviación comercial con otros Estados. En la nota se reconocía además la importancia del liderazgo de la OACI para orientar a los Estados en la formulación de su reglamentación interna, contribuyendo así a facilitar y apoyar el proceso de liberalización.

41.4 En la nota de información WP/349, Viet Nam proporcionó una reseña de su sector de la aviación e informó acerca de la situación de la reglamentación en su país. Además, informó sobre las operaciones de los transportistas económicos (LCC) en su país.

41.5 Al considerar el informe del Consejo presentado en la nota WP/71, la Comisión expresó su agradecimiento por la labor realizada por la OACI desde la última Asamblea. En particular, tomó nota del nuevo Objetivo estratégico — *Desarrollo económico del transporte aéreo*, establecido por el Consejo para orientar el trabajo de la Organización en el trienio 2014-2016. La Comisión tomó nota, asimismo, de la información contenida en el informe sobre los principales acontecimientos en la industria del transporte aéreo y las tendencias en materia de reglamentación.

41.6 Con respecto a la labor futura de la Organización, se expresó apoyo decidido con respecto a que la OACI siga desempeñando una función de liderazgo en la liberalización, inclusive por medio de la elaboración de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de las líneas aéreas, según lo recomendado por la ATConf/6 y en cumplimiento de la Resolución de la Asamblea A37-20. Si bien el plan de trabajo presentado en la nota fue objeto de amplio respaldo, se sugirió que las actividades del plan debían emprenderse en concordancia con las recomendaciones de la ATConf/6, como se refleja en la decisión del Consejo contenida en la nota WP/56. También se expresó apoyo en cuanto a que la liberalización del transporte aéreo debía corresponder a los Estados según su opción y a su propio ritmo, de acuerdo con sus necesidades y nivel de desarrollo.

41.7 Al concluir las deliberaciones, la Comisión respaldó la labor futura de la Organización en materia de políticas y reglamentación del transporte aéreo, y convino en que el Consejo debía considerar apropiadamente las opiniones y sugerencias presentadas en las deliberaciones con respecto a la ejecución del programa de trabajo en materia de políticas y reglamentación del transporte aéreo para el próximo trienio.

41.8 La Comisión tomó nota de la información contenida en la nota WP/349.

Cuestión 42: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea

42.1 En la nota WP/51, el Consejo informó sobre el trabajo principal realizado por la OACI desde la última Asamblea para brindar asistencia a los Estados en cuanto a la explotación eficiente y rentable de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. También se proporcionaba una breve reseña de los acontecimientos relativos a los aspectos económicos y administrativos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, y se presentaba el plan de acción de la Organización para el próximo trienio. El plan de trabajo responde a las recomendaciones adoptadas en la ATConf/6 y avaladas posteriormente por el Consejo de la OACI.

42.2 En la nota WP/52, el Consejo informó sobre las cuestiones económicas y financieras relacionadas con los resultados de la AN-Conf/12, centrándose en las dificultades asociadas al financiamiento de la infraestructura aeronáutica y las funciones de supervisión, y del sistema de transporte aéreo. Estas cuestiones se debatieron durante la ATConf/6. Asimismo, de acuerdo con las recomendaciones adoptadas por la ATConf/6, en esta nota se presentó el plan de acción de la OACI correspondiente al próximo trienio y relativo a estas cuestiones.

42.3 La nota WP/113 fue presentada por 54 Estados contratantes miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y en ella se examinan las novedades en el área de la reglamentación económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y las recomendaciones de la ATConf/6 respecto 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. Además se presenta la postura africana respecto de la labor futura de la OACI en cuanto a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

42.4 En la nota WP/294, presentada por los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se describen sus opiniones acerca de las condiciones en las cuales se cargan derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea. La CLAC sugiere que se consideren los conceptos de “responsabilidad social” y “servicio aéreo amigable”. En la nota se destaca además que los mercados de negocios y turísticos se benefician con los vuelos de bajo costo, la conectividad, la continuidad y la accesibilidad de los puntos de conexión no atendidos y los lugares turísticos.

42.5 La Federación internacional de trabajadores del transporte (ITF) presentó la nota WP/292 en la cual recomienda que la OACI desempeñe, conjuntamente con la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), una función en el desarrollo de mecanismos de consulta apropiados con los representantes de los trabajadores y sus contrapartes profesionales, incluyendo consultas sobre derechos a los usuarios.

42.6 En su nota de información WP/201, Brasil presentó las principales características del modelo brasileño de concesión de aeropuertos.

42.7 En su nota de información WP/295, Brasil explicó la nueva estructura de gobernanza denominada CONAERO – Comisión nacional de autoridades aeroportuarias, implantada en 2011.

42.8 Brasil presentó también la nota de información WP/315 en la que se examina una alternativa de los criterios actuales para el seguimiento de los turnos en los aeropuertos congestionados.

42.9 En la nota de información WP/321, también presentada por Brasil, se describe el método elaborado por la Secretaría de aviación civil para seleccionar las localidades que serán la prioridad en las

inversiones de infraestructura aeroportuaria, creando una red estratégica, con el fin de aumentar la capacidad y desarrollar la aviación regional en Brasil.

42.10 Recibieron amplio apoyo las actividades de la OACI, tales como los seminarios regionales, para promover la creación de 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. Algunos Estados expresaron inquietud con respecto a la propuesta de llevar a cabo estas actividades sobre una base de recuperación de costos atendiendo a que los recursos limitados de algunos países pueden obstaculizar la oportunidad de participar. Se consideró necesario tener en cuenta las limitaciones presupuestarias de la OACI y explorar soluciones regionales innovadoras, ya que se trata de una cuestión regional.

42.11 Aun cuando el Doc 9082 de la OACI contiene orientación sobre la gestión y las operaciones de los aeropuertos que no son económicamente viables pero que son necesarios como parte de una red integrada de transporte aéreo, se apoyó la elaboración de textos de orientación adicionales a este respecto, como se pedía en la nota de estudio de la CAFAC.

42.12 Se tomó nota de la sugerencia de la CLAC presentada en la nota WP/294, de que los Estados establezcan nuevos enfoques de gestión para la infraestructura aeroportuaria y los servicios de navegación aérea, con el fin de mejorar la conectividad. No obstante, también se tomó nota de que los conceptos de responsabilidad social y servicios aeronáuticos amigables podrían aclararse más.

42.13 Con respecto a las opiniones expresadas por la ITF en la nota WP/292, se reconoció la necesidad de un diálogo social. Sin embargo, se estimó que, considerando que los asuntos laborales estaban fuera del ámbito de la OACI y que eran esencialmente de carácter nacional, no correspondía a la Organización abordarlos. En consecuencia, la Comisión no respaldó las propuestas de la ITF.

42.14 Al concluir las deliberaciones, la Comisión respaldó la labor futura de la Organización en el ámbito de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, al igual que el financiamiento de la infraestructura aeronáutica y las funciones de supervisión, y de los sistemas de aviación. La Comisión pidió además que el Consejo considerara debidamente las propuestas formuladas y las opiniones expresadas con relación con la ejecución de su programa de trabajo.

42.15 La Comisión tomó nota de la información contenida en las notas WP/201, WP/295, WP/315 y WP/321.

Cuestión 43: Datos de aviación — Seguimiento y análisis

43.1 En la nota WP/53, el Consejo presentó un informe sobre los principales trabajos realizados por la OACI en el campo de los datos de aviación, pronósticos y análisis económicos. En los últimos tres años, las actividades clave incluyeron: la elaboración de pronósticos de tráfico anuales de mediano plazo; pronósticos hasta el año 2030 y pronósticos a largo plazo mundiales y regionales para pilotos, personal de mantenimiento y controladores de tránsito aéreo; suministro de apoyo a los grupos regionales de pronósticos de tráfico de la OACI y al Grupo de apoyo sobre pronosticación y análisis económico (FESG) del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP); elaboración de cursos por computadora sobre pronosticación, realización de estudios anuales sobre las diferencias regionales en los aspectos económicos de las operaciones de las líneas aéreas internacionales y suministro de los resultados de estas actividades a la Agencia de prorrateo de la IATA y la Unión Postal Universal (UPU). La nota también presentaba la labor futura de la Organización en el ámbito de la elaboración de pronósticos y análisis económicos.

43.2 En la nota WP/54, el Consejo presentó un informe sobre las principales actividades relacionadas con el Programa de estadísticas de la OACI durante el período 2011-2013. Estas actividades incluyeron la aplicación de las recomendaciones y conclusiones de la Décima Reunión departamental de estadística (STA/10); la elaboración del *Manual de referencia sobre el Programa de estadísticas de la OACI*; la modernización de la Base de datos estadísticos integrada (ISDB); el lanzamiento de la nueva plataforma en línea de estadísticas de la OACI ICAOdata+; la elaboración de los indicadores principales del transporte aéreo y las hojas de control mensual; la realización de cuatro sesiones de formación práctica sobre estadísticas; la elaboración de cursos por computadora sobre estadísticas; la mayor comercialización de las estadísticas compiladas para generar ingresos a la Organización; el suministro de estadísticas de aviación de la OACI al sistema de las Naciones Unidas; y el desarrollo del sistema de notificación y análisis de CO₂, de la OACI (ICORAS). También se presentaba la labor futura de la Organización en el campo de las estadísticas para el próximo trienio.

43.3 En la nota WP/184, la República Bolivariana de Venezuela reconocía que la liberalización del transporte aéreo internacional ofrece una base de igualdad de oportunidades para brindar servicios y crea oportunidades para el desarrollo económico de los Estados. Sin embargo, en la nota se destaca la falta de estudios que permitan conocer el impacto de la liberalización en los proveedores de servicios de transporte aéreo internacional, teniendo en cuenta las desigualdades entre los Estados. Por consiguiente, en la nota se plantea la necesidad de que la OACI lleve a cabo análisis y estudios metodológicos y elabore directrices que permitan comprender y cuantificar los efectos de la liberalización, y guiar a los Estados sobre la manera de llevar a cabo un proceso de liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional.

43.4 En su nota de información WP/319, Brasil ofreció una visión panorámica del método utilizado para pronosticar la demanda de pasajeros con respecto a sus aeropuertos regionales. Aunque normalmente se requiere una gran cantidad de datos y conocimientos especializados para generar pronósticos del tráfico de los aeropuertos, en Brasil dicha información o conocimientos son escasos. Por consiguiente, se desarrolló un método con arreglo al cual se elaboran modelos de tráfico de aeropuertos utilizando análisis econométricos y datos relacionados con los ingresos *per capita* y la población en el área en que se prestan servicios, las tarifas aéreas medias por milla y una constante calculada para los aeropuertos regionales de características socioeconómicas similares. Este método ha demostrado ser una opción viable para pronosticar el tráfico de los aeropuertos regionales del Brasil.

43.5 En la nota de información WP/181 presentada por la República Bolivariana de Venezuela se describe su experiencia en el desarrollo de un plan único de cuentas contables que se concibió para armonizar y unificar el sistema contable de todas las empresas que componen el sector aeronáutico. Se llevaron a cabo seminarios prácticos con los explotadores aéreos nacionales con la finalidad de intercambiar información contable que cada uno de los explotadores aéreos maneja y aquella que utiliza la Autoridad aeronáutica en el análisis de la situación económica y financiera para establecer un plan de cuentas contables. El plan todavía se encuentra en período de prueba y Venezuela continuará con la evaluación y análisis de las cuentas contables para eventualmente aplicar el sistema contable a todo su sector aeronáutico.

43.6 En su nota de información WP/182, la República Bolivariana de Venezuela informó sobre un sistema de información estadística de transporte aéreo (SIETA) que ha sido introducido por su Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC). El SIETA ha mejorado el monitoreo diario del desempeño de las operaciones aéreas, en tiempo real, basándose en los datos proporcionados y compilados en una base de datos centralizada y genera los indicadores operacionales necesarios para facilitar la toma de decisiones. En la nota también se informa que el SIETA se ha integrado al sistema de alertas tempranas, así como a las bases de datos internas del INAC y puede disponerse de este sistema en todos los aeropuertos donde se realizan operaciones de servicios aéreos.

43.7 Mongolia presentó su nota de información WP/324, en la que se analiza la evolución del tráfico de pasajeros y carga (internacional y nacional) desde 1993, en el actual sistema de aeropuertos en Mongolia y se proporciona estadísticas anuales de aeropuertos correspondientes a los años 2010-2012. En la nota se describen las principales novedades y logros en el sector aeronáutico de Mongolia y las medidas conexas que se tomaron para enfrentar los retos durante el trienio.

43.8 Al considerar los informes del Consejo en las notas WP/53 y WP/54, la Comisión reconoció la necesidad de disponer de datos de aviación para las diversas tareas, incluyendo la evaluación de las tendencias de transporte aéreo frente al crecimiento económico y otros factores que inciden en el crecimiento del tráfico aéreo, así como en la labor sobre la liberalización de los servicios aéreos internacionales. La Comisión tomó nota de las actividades que ha llevado a cabo la Organización en el ámbito de los datos de aviación – seguimiento y análisis y respaldó las futuras tareas previstas para el próximo trienio.

43.9 Con respecto a la propuesta en la nota WP/53 de establecer un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar la elaboración de un conjunto apropiado de datos de aviación, así como de pronósticos, teniendo en cuenta las inquietudes expresadas por un Estado miembro sobre la proliferación de grupos de trabajo, en el contexto del presupuesto de la Organización para el siguiente trienio, se confirmó que dicho grupo de trabajo se crearía en el marco del actual Grupo de expertos sobre estadísticas, cuya composición sería objeto de examen y actualización en caso necesario.

43.10 Varios Estados expresaron un firme apoyo con respecto a la propuesta presentada en la nota WP/184, es decir, que la OACI elabore estudios metodológicos y orientaciones que los Estados puedan utilizar para facilitar la comprensión y cuantificación de los efectos de la liberalización; estos estudios y orientaciones ayudarían en la realización del proceso de liberalización de los servicios aéreos internacionales de los Estados. Además, los estudios econométricos y un sistema de seguimiento ayudarían a explicar los efectos de la liberalización y su evolución. Se argumentó que dichos estudios y orientaciones contribuirían a asegurar una competencia leal entre Estados con desigualdades significativas en los aspectos

económicos y tecnológicos en la esfera de la aviación civil, a fin de que todos los Estados que participan se beneficien de la liberalización de los servicios aéreos.

43.11 Algunos Estados miembros indicaron que la elaboración de dichos estudios y el desarrollo del sistema de seguimiento, que constituirían una nueva tarea, entrañarían considerables costos para la Organización, la cual ya estaría enfrentando restricciones presupuestarias para cumplir las tareas establecidas para el próximo trienio en el contexto de un presupuesto de crecimiento nominal cero. A este respecto, algunos Estados miembros señalaron que los estudios de casos relacionados con la liberalización ya se habían incluido en la lista de tareas prioritarias que fue adoptada por la ATConf/6 y ahora le incumbía al Consejo decidir los estudios que se llevarían a cabo. Sin embargo un Estado miembro expresó inquietud con respecto a las prioridades y la amplia descripción de los estudios adoptados por la ATConf/6 y propuso que la tarea específica propuesta en la nota WP/184 se incluyera en el programa de trabajo de la Organización para el siguiente trienio.

43.12 La Comisión tomó nota de la propuesta y convino en que los mencionados estudios econométricos y un sistema de seguimiento se desarrollaran con sujeción a la disponibilidad de tiempo y recursos adecuados. A este respecto, se hizo alusión a la recomendación formulada por la ATConf/6 de que se creara un fondo voluntario de transporte aéreo para sufragar las tareas adicionales en este campo. Podría utilizarse dicho fondo, en caso de que se cree, para realizar las tareas adicionales propuestas en la nota WP/184.

43.13 La Comisión tomó nota de la información contenida en las notas WP/319, WP/181, WP/182 y WP/324.

Cuestión 44: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica

44.1 En su nota de información WP/314, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) señalaba a la atención de la Asamblea la cuestión del derecho laboral, con respecto a los trabajadores extranjeros en la industria del transporte aéreo. La ITF sostenía la opinión de que la OACI debería interesar y cooperar con los Estados miembros, la industria, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas para adelantar el objetivo del desarrollo económico del transporte aéreo. Se expresó la opinión de que era necesario que la OACI trabajara en cooperación con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a fin de alcanzar esta meta, particularmente en los países en que la aviación se estaba desarrollando rápidamente.

44.2 La Comisión tomó nota de la información proporcionada en la nota WP/134.

— FIN —