

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS
Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Montreal, 19 - 28 de junio de 2000

Proyecto

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA

Cuestión 4 del orden del día: Elementos determinantes de la reglamentación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

4.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/12) señaló el rápido aumento de la autonomía financiera y de organización en la provisión de servicios aeroportuarios y de navegación aérea, lo que podría aumentar las controversias entre usuarios y proveedores, particularmente respecto a los derechos cobrados. En la nota se sugería que se ampliara y reforzara la política de la OACI, poniéndose énfasis en la orientación dirigida a evitar las controversias en vez de poner énfasis en resolverlas.

Suiza (WP/46) describió los métodos aplicados en dicho país en el proceso de modificación de los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea y subrayó la importancia de las consultas con los usuarios.

La **IATA** (WP/26) expresó inquietud respecto a que la privatización de aeropuertos y de servicios de navegación aérea podría conducir a aumentos en la base de costos para la imposición de derechos y, por lo tanto, a derechos más elevados. Señaló también la necesidad de una consulta adecuada y de transparencia y de supervisión económica independiente para la comercialización de servicios de aeropuertos y de navegación aérea, juntamente con un mecanismo neutral para solución de controversias.

Para fines de referencia, en esta cuestión figuraba para su examen ulterior una nota de estudio presentada por el Reino Unido (WP/91), tratada en el marco de la cuestión 5.2.

4.2 Análisis

4.2.1 Algunos delegados consideraban que la sugerencia que figuraba en la nota WP/12, de que se incorpore en las Declaraciones del Consejo, en el Doc 9082, el requisito de que las entidades autónomas sigan todos los criterios y métodos pertinentes de la OACI como una condición para el establecimiento y explotación de las mismas era demasiado fuerte y que debería tener un tono más permisivo. La Conferencia acordó que se modificara el texto para reflejar la naturaleza preceptiva de las obligaciones de los Estados en virtud del Convenio de Chicago, y la naturaleza menos imperativa de otros criterios y métodos de la OACI.

4.2.2 Hubo un respaldo amplio respecto a la necesidad señalada en la nota WP/12 para la provisión funcional de una parte neutral en el nivel local para evitar y resolver controversias antes de que estas lleguen al ámbito internacional. La Conferencia convino en que el concepto de un mecanismo de “recurso inicial” para tratar las reclamaciones debería incluirse en las declaraciones del Consejo del Doc 9082, y también como orientación en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y en el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) respectivamente.

4.2.3 Para hacer efectivas sus conclusiones, la Conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

RECOMENDACIÓN 4/1

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI incluya en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082 asesoramiento para que cuando se establezca un órgano o una entidad autónomos, por un gobierno o por intereses privados, para explotar aeropuertos o servicios de navegación aérea, o ambos, el Estado debería establecer como condición para la aprobación del nuevo órgano o la nueva entidad que se observen todas las obligaciones del Estado especificadas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Los Estados también podrían exigir, de ser necesario, la observancia de otros criterios y métodos de la OACI por los órganos o las entidades autónomos, como los que figuran en el Doc 9082.

RECOMENDACIÓN 4/2

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que el Concepto de un mecanismo de “recurso inicial” para tratar las reclamaciones se incluya en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082 y en otros textos de orientación, cuando sea pertinente.

INTERESES DE LA AVIACIÓN GENERAL

4.3 **Documentación**

El **Consejo Internacional de Asociaciones y Propietarios de Pilotos de Aeronaves (IAOPA)** afirmó (WP/62) que los sistemas de servicios de navegación aérea están diseñados básicamente para las líneas aéreas y que, como en las actividades de la aviación general y de los trabajos aéreos estos sistemas se utilizan marginalmente, los derechos por servicios de navegación aérea deberían reflejar esta situación. Por consiguiente, propuso enmendar en consecuencia las declaraciones del Consejo que figuran en el Doc 9082.

El **Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC)** se refirió (WP/36) a las características especiales de la aviación de negocios y sugirió que la OACI emprendiera un estudio de las medidas que pueden adoptarse para asegurar que la aviación de negocios pueda establecer, mantener y de preferencia ampliar su acceso a los aeropuertos. Asimismo, el IBAC invitó (WP/37) a la Conferencia a reconocer que la aviación de negocios es un usuario marginal de los servicios de navegación aérea y a alentar el desarrollo de una relación financiera sólida y equitativa entre los proveedores de los servicios de navegación aérea y los usuarios de la aviación de negocios, que refleje esta utilización marginal.

Al abordar esta cuestión del orden del día, se mencionaron como referencia para su consideración ulterior más a fondo las notas de estudio WP/63 relativa a la cuestión 5.2 y WP/61 relativa a la cuestión 5.2.1, ambas presentadas por el IAOPA.

4.4 **Análisis**

4.4.1 La propuesta de la nota WP/62 con respecto al cambio de las Declaraciones del Consejo, en el Doc 9082, no tuvo respaldo. Se debatió si había diferencias significativas entre la aviación general y otros usuarios en cuanto al suministro de servicios de navegación aérea o la ocupación de pistas en los aeropuertos. Se consideró que los derechos impuestos a los usuarios debían corresponder a los servicios recibidos y que quedaba a juicio de los Estados la decisión de subvencionar a determinados grupos de usuarios.

4.4.2 La Conferencia convino en que debía emprenderse un estudio sobre el acceso de la aviación de negocios a los aeropuertos, como se sugería en la nota WP/36, supeditado a la disponibilidad de recursos.

4.4.3 Teniendo en cuenta las deliberaciones, la Conferencia formuló la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN 4/3

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI emprenda un estudio sobre las medidas que pueden adoptarse para asegurar que la aviación de negocios pueda establecer, mantener y preferentemente ampliar su acceso a los aeropuertos.

LA REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA

4.5 **Documentación**

La **Secretaría** (WP/9) se ocupó de la reglamentación económica en el suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea y analizó los resultados de un cuestionario dirigido a los Estados acerca de sus prácticas en esta materia. La nota trataba también de los objetivos que debería satisfacer la reglamentación económica y en ella se examinaba el funcionamiento de un mecanismo regulador. Teniendo presentes los cambios fundamentales en la forma de organización con la que se suministran la mayoría de los aeropuertos internacionales y los servicios de navegación aérea, la Secretaría sugirió que la OACI proporcionaría orientación adicional en materia de reglamentación económica de los aeropuertos y en los servicios de navegación aérea, que se incluiría en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082, así como en los manuales u otros documentos apropiados de la OACI. En la nota se invitaba asimismo a la Conferencia a considerar si la OACI debía adoptar alguna función u orientación adicional en materia de reglamentación económica para la provisión de aeropuertos y servicios de navegación aérea.

Australia (WP/59) describió la gestión de la infraestructura aeronáutica en Australia, algunos aspectos de los acuerdos reglamentarios conexos y los futuros planes para los servicios de navegación aérea.

Malasia (WP/92) sostuvo que los costos aeroportuarios han seguido aumentando, quizás debido a la ampliación de la infraestructura, y que no debían cargarse a los usuarios de la aviación los costos de los proyectos de desarrollo ajenos a la aeronáutica. En su nota se invitaba a la Conferencia a instar a los Estados a que controlen y regulen en consecuencia la estructura de las tarifas aeroportuarias.

Nueva Zelandia (WP/109) formuló comentarios acerca de la aplicación de las leyes generales sobre competencia a los aeropuertos y a los servicios de navegación aérea, e invitó a la Conferencia a aprobar el empleo de la legislación general sobre competencia como base para la reglamentación de dichos servicios, adoptándose medidas concretas respecto a cada sector con el fin de apoyarlas.

Estados Unidos (WP/41) se refirió a las novedades que se estaban produciendo en la propiedad y la explotación de aeropuertos bajo diversas formas y propuso que la Conferencia conviniera en que los Estados deben mantener una vigilancia apropiada de los aeropuertos para garantizar la seguridad y protección de las operaciones, la promoción de la competencia y el acceso equitativo para los usuarios, mediante tasas y derechos compatibles con la orientación actual de la OACI que figura en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082 y en el *Manual sobre los aspectos económicos de aeropuertos*.

EUROCONTROL (WP/88) examinó los principios de la reglamentación económica de la provisión de los servicios de navegación aérea y sugirió que se añadiera un texto a las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082 para reflejar la aplicación de la reglamentación económica en los casos en que los Estados confían los servicios de navegación aérea a un proveedor de servicios que adopta un enfoque comercial para la fijación de precios. EUROCONTROL sugirió asimismo algunos objetivos de todo sistema de reglamentación económica.

Los Estados de la **Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)** (WP/69) propusieron que se añadiera un nuevo texto a las Declaraciones del Consejo sobre derechos por el uso de aeropuertos en el Doc 9082, para introducir los principios de las mejores prácticas comerciales. En la nota WP/70, los Estados de la CEAC sugirieron que se incluyera en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082 un texto sobre la reglamentación de los derechos aeroportuarios cuando exista el riesgo de que un aeropuerto o un sistema de aeropuertos pueda explotar un poder de mercado considerable en forma desventajosa para los usuarios de los aeropuertos.

La **Comisión Europea** (WP/74) citó las tendencias actuales en evolución en la industria de los aeropuertos y destacó la necesidad de reglamentar la fijación de derechos, así como métodos equitativos y eficientes de aplicación de los mismos. La Comisión (WP/76) suministró también información sobre el marco reglamentario europeo y sobre las repercusiones en el Mercado Único Europeo.

La **Organización Internacional del Trabajo (OIT)** (WP/95) sugirió que la Conferencia recomendase a los Estados miembros de la OACI que cumplieren con sus obligaciones dimanantes de la Declaración de la OIT sobre principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento; y que fomenten las consultas tripartitas y el continuo diálogo social en el proceso de reestructuración de los aeropuertos y servicios de navegación aérea.

El **Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)** (WP/51) sostuvo que la reglamentación aeroportuaria sólo debía ser necesaria cuando el aeropuerto tuviese considerable poder de mercado y cuando las leyes nacionales e internacionales sobre los consumidores y el comercio no fuesen suficientes para proteger a las líneas aéreas y a los pasajeros. El ACI invitó a la Conferencia a convenir en que la reglamentación de los aeropuertos no sería necesaria en los casos en que no existe abuso de poder del mercado, o cuando la legislación nacional o supranacional sobre competencia ya proporciona adecuada protección para las líneas aéreas y otros usuarios del aeropuerto; y cuando se considere necesaria la reglamentación, debería estructurarse en forma de no provocar una reducción de los incentivos para las inversiones necesarias y para que no sea innecesariamente burocrática y costosa para el explotador aeroportuario. El ACI (WP/49) citó asimismo la necesidad de que los explotadores de aeropuertos cuenten con la flexibilidad para adoptar estructuras de propiedad y gestión que permitan lograr los niveles más elevados de servicio.

La **Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)** (WP/27 y 28) señaló que la reglamentación económica podía ser un instrumento eficaz para mejorar la eficiencia de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y contrarrestar posibles abusos en la fijación de derechos, y propuso que en los textos de orientación de la OACI se incluyeran directrices apropiadas para una reglamentación de ese tipo.

La **Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF)** (WP/34) sugirió que los gobiernos de los Estados miembros de la OACI deberían examinar los efectos de la privatización y la reestructuración en los servicios de aeropuertos, manteniendo las responsabilidades gubernamentales en materia de reglamentación económica y asegurando que no se pondrán en peligro las normas de seguridad operacional y protección. La ITF (WP/35) solicitó también que la OACI examine los efectos de la constitución de sociedades anónimas y la privatización sobre la seguridad y la eficiencia, y que garantice que los gobiernos fijen y hagan cumplir las normas más elevadas, aseguren que no se van a poner en peligro las normas de seguridad y protección, refuercen e introduzcan requisitos en materia de otorgamiento de licencias, establezcan normas mínimas de instrucción para el personal ATC e introduzcan arreglos sobre otorgamiento de licencias para los proveedores de ANS.

A título de referencia dentro de esta cuestión del orden del día, figuraban para ser consideradas a fondo más tarde, notas de estudio presentadas por la Secretaría (WP/15 y 19), ACI (WP/52 y 55) y la IATA (WP/81), todas ellas tratadas dentro de la cuestión 5.2 del orden del día.

4.6 **Análisis**

4.6.1 Sobre la amplia cuestión de la vigilancia reglamentaria, la Conferencia adoptó el punto de vista de que los Estados mantengan una vigilancia apropiada de los aeropuertos para asegurar la seguridad y la protección de las operaciones, el fomento de la competencia y la posibilidad de que los usuarios tengan justo acceso a tarifas de pasajeros y de carga compatibles con las orientaciones actuales de la OACI en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082. La Conferencia tomó nota de que la reglamentación económica puede ser un instrumento eficaz para proceder de manera rentable a mejorar los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y para contrarrestar los posibles abusos.

4.6.2 La Conferencia examinó una sugerencia incluida en la nota WP/9, de que convendría que los Estados instituyan una autoridad normativa independiente para la reglamentación económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea. Se reconoció que el contexto de esta sugerencia eran las situaciones en que hay proveedores de servicios autónomos establecidos o existen servicios monopolísticos; quizás no sea necesario donde la legislación general sobre competencia ya se esté aplicando, por ejemplo, a proveedores de servicios autónomos o comercializados.

4.6.3 Se formularon varios comentarios acerca del objetivo de la vigilancia reglamentaria que se preveía para una autoridad independiente, así como los objetivos particulares que podrían sustentar esa autoridad. Se consideró que el objetivo de la vigilancia reglamentaria debía ser más amplio que las “prácticas financieras” indicadas en la nota WP/9. Con respecto a los objetivos, la Conferencia convino en que la lista que figuraba en la nota WP/9 podía servir, junto con otras analizadas en la Conferencia, como base para fijar un conjunto de principios ilustrativo que podría incorporarse a las orientaciones de la OACI.

4.6.4 A la vez que aprobaba esa orientación adicional, la Conferencia reconoció sin embargo que los Estados debían elegir sus propios regímenes y mecanismos reglamentarios, según sus necesidades y circunstancias particulares. Se manifestó la opinión de que al tratar de establecer una autoridad independiente, los Estados podrían prestar atención a los costos de la reglamentación y a la necesidad de que sea sencilla.

4.6.5 Pasando a las propuestas contenidas en la nota WP/69, de incorporar a las orientaciones de la OACI algunos principios de las mejores prácticas comerciales, la Conferencia los aceptó en forma de una lista optativa que podían usar los Estados cuando lo estimaran apropiado.

4.6.6 La Conferencia tomó nota de los puntos de vista de la OIT reflejados en la nota WP/95, de que los gobiernos cumplieran con sus obligaciones dimanantes de la Declaración de la OIT sobre principios y derechos fundamentales en el trabajo y que se realizaran consultas en el proceso de reestructurar los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. La Conferencia convino en que los elementos del ITF relativos a las inquietudes de los empleados, que se enumeraban en las notas WP/34 y 35, podrían tomarse en cuenta y constituir un aporte positivo a la reestructuración de los servicios de aeropuertos y de navegación aérea.

4.6.7 Con respecto a la cuestión que figuraba en la nota WP/9, de ampliar la función y orientación de la OACI en cumplimiento del Artículo 15 en el caso del espacio aéreo sobre alta mar, la Conferencia no se consideró preparada para tratar esa cuestión en la coyuntura actual.

4.6.8 Para hacer efectivas sus conclusiones, la Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

RECOMENDACIÓN 4/4

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI incluya en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082 y otros textos de orientación pertinentes, según corresponda, directrices sobre la institución de un órgano y mecanismo reglamentario independiente. El objetivo del órgano reglamentario consistiría en supervisar las prácticas económicas comerciales y financieras especificadas, y sus objetivos podrían extraerse o adaptarse de los puntos siguientes, sin necesidad de limitarse a ellos:

- a) asegurar que no existan tarifas excesivas u otras prácticas anticompetitivas o monopólicas;
- b) asegurar que no haya discriminación en la aplicación de los derechos;
- c) asegurar la transparencia, así como la disponibilidad y presentación de todos los datos financieros requeridos para determinar la base de los derechos;
- d) evaluar y alentar la eficiencia y la eficacia en el funcionamiento de los proveedores;
- e) establecer y revisar las normas, la calidad y el nivel de los servicios prestados;
- f) controlar y estimular las inversiones requeridas para satisfacer la futura demanda; y
- g) asegurar que se tengan debidamente en cuenta los puntos de vista de los usuarios.

RECOMENDACIÓN 4/5

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI incluya en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082 y otros textos de orientación pertinentes, según corresponda, orientación sobre los principios de las mejores prácticas comerciales para los aeropuertos, con el fin de fomentar la transparencia, la eficiencia y la rentabilidad en el suministro de todos los servicios e instalaciones de una calidad apropiada. Esa orientación debería abarcar, entre otras cosas:

- a) la calidad y puntualidad de los servicios;
- b) la evaluación de las propuestas de inversión;
- c) el proceso de consulta;
- d) las prácticas de contabilidad y la transparencia;

- e) la subsidización;
- f) los planes de desarrollo; y
- g) el trato a los usuarios.

SERVICIOS DE ESCALA

4.7 Documentación

La **Secretaría** (WP/10) presentó información sobre las prácticas relativas a la reglamentación de los servicios de escala en los aeropuertos e identificó la orientación en materia de criterios de la OACI. Se invitó a la Conferencia a considerar si es adecuada la orientación en materia de criterios relativa a los servicios de escala en las Declaraciones del Consejo que figuran en el Doc 9082, que trata de los servicios de escala con relación a la importancia de los ingresos derivados de las concesiones para los aeropuertos.

4.8 Análisis

4.8.1 Se manifestó cierta preocupación respecto a la posible inclusión de los servicios de escala en el Anexo del GATS sobre servicios de transporte aéreo, como se indica en la nota WP/10, habida cuenta de la necesidad de tener presente los posibles aspectos de seguridad operacional, sobre lo cual un estudio estaba en curso en la OACI.

4.8.2 No hubo propuestas sustantivas de que se elaboraran nuevas orientaciones en materia de criterios de la OACI sobre los servicios de escala y una sugerencia de que se incluyese orientación a los efectos de que se debería permitir a la aviación general hacerse cargo de sus propios servicios de escala no recibió apoyo. En tales circunstancias, la Conferencia convino en que la orientación sobre servicios de escala en el Doc 9082 es adecuada, pero que sería útil incluir una referencia al documento pertinente de la OACI (Doc 9587) que contiene una cláusula modelo sobre servicios de escala para su aplicación opcional en los acuerdos de servicios aéreos.

GESTIÓN DE LA CAPACIDAD

4.9 Documentación

La **Secretaría** (WP/11) presentó los resultados de una encuesta sobre las prácticas de los Estados para manejar las limitaciones de la capacidad en sus aeropuertos y espacio aéreo, basada en un cuestionario distribuido antes de la Conferencia. La encuesta indicó que la congestión se había transformado en un problema mundial y que, si bien había cierto potencial para aumentar la capacidad y mejorar su utilización, los instrumentos económicos para la gestión de la capacidad serían cada vez más importantes, y tendrían repercusiones en el ámbito internacional. La nota presentaba igualmente un *Estudio sobre la asignación de turnos de salida y de llegada a los aeropuertos internacionales* recientemente realizado (Apéndice B de la nota WP/11), para que la Conferencia lo examinara antes de su publicación como circular de la OACI. Más concretamente, se invitó a la Conferencia a considerar la

necesidad de las mejoras en la reglamentación propuestas en el estudio, especialmente en lo referente a la independencia de los coordinadores de turnos y también a considerar si se necesitan orientaciones adicionales de la OACI sobre la gestión de la capacidad de los aeropuertos o el espacio aéreo.

El ACI (WP/56) pidió a la Conferencia que tome nota de la función fundamental de los explotadores de aeropuertos en todo sistema de asignación de turnos. El ACI también pidió a los Estados que consulten con los explotadores de aeropuertos sobre el establecimiento de limitaciones jurídicas sobre la asignación de turnos y a que reconozcan que los explotadores de aeropuertos deberían poder establecer reglamentos locales, así como participar en el procedimiento de asignación.

La AICA (WP/96) presentó su punto de vista sobre el estudio de la Secretaría en materia de asignación de turnos.

4.10 **Análisis**

4.10.1 Muchos delegados subrayaron la importancia del problema planteado por las limitaciones de la capacidad y manifestaron su aprecio por la información proporcionada en la nota de la Secretaría, especialmente el estudio sobre asignación de turnos.

4.10.2 La Conferencia examinó la necesidad de orientación por parte de la OACI, concentrándose en las mejoras normativas recomendadas en el estudio de asignación de turnos.

4.10.3 Hubo coincidencia general en que todo proceso de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente y que, debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. La mayoría de los delegados apoyó el concepto de coordinadores de turnos independientes (ya sea en forma de una persona o de un organismo designado). La Conferencia convino en que había materia para que la OACI elaborara textos de orientación sobre los aspectos de procedimiento de la asignación de turnos.

4.10.4 Varios delegados se manifestaron opuestos a la sugerencia de que debería otorgarse prioridad a los vuelos de larga distancia al asignar turnos dada la gran variedad de circunstancias que rodeaban a la asignación de turnos. Se manifestó una opinión análoga con respecto al otorgamiento de prioridad a las operaciones internacionales o a los transportistas aéreos de los países en desarrollo. Si bien dichos criterios podrían justificarse en algunas situaciones, no eran aplicables de modo general. La Conferencia convino, de forma más general, que sería inapropiado que la OACI participara en el establecimiento de prioridades para la asignación de turnos, dado que diferentes Estados o regiones tenían diferentes prioridades y era improbable que surgiera un consenso. Al mismo tiempo se hizo notar que la asignación de turnos podría plantear problemas en lo relativo a la negación del acceso a los mercados, la discriminación, el principio de oportunidad “justa e igual”, y la compatibilidad con el Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

4.10.5 Si bien se reconoció ampliamente el valor de los mecanismos de asignación de turnos, se manifestaron inquietudes en lo relativo al intercambio comercial de turnos debido a los posibles efectos negativos sobre la competencia y a los problemas jurídicos no resueltos.

4.10.6 Para poner en práctica lo debatido sobre gestión de la capacidad, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 4/6

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA:

- a) que los Estados cuyos aeropuertos están sujetos a la coordinación de turnos consideren la necesidad de garantizar la independencia de los coordinadores de turnos con objeto de lograr un equilibrio entre los intereses de las diversas partes interesadas; y
- b) que la OACI **Proyecto**
 - 1) lleve a cabo una labor adicional para elaborar orientación sobre los aspectos de procedimiento de la asignación de turnos, teniendo en cuenta la justicia, equidad y no discriminación en consonancia con el Artículo 15 del Convenio de Chicago, e incluyendo posibles mecanismos para la solución de controversias; y
 - 2) continúe vigilando la evolución de la gestión de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo y su interrelación.