



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/09 — NE/09
21/05/19

**Novena Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/09)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 25 al 27 de junio de 2019

**Cuestión 9 del
Orden del Día: Asuntos de transporte aéreo**

LABOR DE LA OACI PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

En esta nota se informa sobre la labor prioritaria de la OACI en el marco del Objetivo estratégico — Desarrollo económico del transporte aéreo, con un resumen del trabajo de la Organización acerca de la política y reglamentación del transporte aéreo y de la gestión de la infraestructura y su financiamiento. Se reseña, asimismo, la labor de la OACI relativa a datos de aviación y el análisis conexo, que se centra en macrodatos, herramientas de análisis comerciales y pronósticos de tráfico aéreo.

Acción:	Las medidas propuestas figuran en el párrafo 3.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El desarrollo económico del transporte aéreo es uno de los cinco Objetivos estratégicos establecidos por la OACI. Su meta es fomentar un sistema de aviación civil sólido y económicamente viable capaz de ofrecer la libertad de viajar de modo asequible y mejorar la eficiencia y transparencia en relación con los aspectos económicos, facilitando el acceso a financiamiento para desarrollar la infraestructura de la aviación y promoviendo la transferencia tecnológica y la creación de capacidad en apoyo del crecimiento del transporte aéreo para beneficio de todas las partes interesadas.

1.2 Como se describe en el Plan de actividades para 2020-2022 de la OACI, las metas fundamentales de este Objetivo estratégico son eliminar los impedimentos para la sostenibilidad económica del transporte aéreo y elevar la prioridad otorgada a la aviación en relación con fondos y financiamiento. Los Estados pueden hacer uso de la aviación como herramienta efectiva de desarrollo situándola en el centro de sus marcos de desarrollo nacional/regional y financiamiento internacional para el desarrollo, lo que daría como resultado: a) el mejoramiento de la conectividad aérea; b) la creación de oportunidades comerciales más competitivas; c) un incremento de los beneficios y opciones

de los consumidores; y, al mismo tiempo, d) una reducción de la carga financiera y costos de sus funciones de vigilancia de la reglamentación. El logro de resultados con respecto a este Objetivo estratégico contribuirá al crecimiento y la eficiencia del sector del transporte aéreo y la economía mundial, al igual que a la expansión del comercio y el turismo.

2. ANÁLISIS

2.1 POLÍTICA Y REGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

2.1.1 A continuación, se reseñan los principales logros de la OACI en respuesta a la Sexta Conferencia Mundial de transporte aéreo (ATConf/6, 18-22 de marzo de 2013). El Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP), con la dirección del Comité de Transporte aéreo (ATC), se encargó de muchas de las tareas, algunas de las cuales todavía están en curso.

2.1.2 **Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo.** En junio de 2015, el Consejo adoptó la visión de largo plazo que se transmitió a los Estados miembros (Comunicación 2015/54), como guía y fuente de inspiración para el logro de sus metas de liberalización. Se alentó a los Estados a considerar y aplicar la visión en sus prácticas de elaboración de políticas y reglamentación.

2.1.3 **Acceso a los mercados, carga aérea y propiedad y control de los transportistas aéreos.** En la 15ª Reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) celebrada en abril de 2019, se presentaron un proyecto de Convenio sobre inversión extranjera en líneas aéreas y un proyecto de acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea. Basándose en las recomendaciones del grupo de expertos, el ATC:

- a) apoyó la continuación del trabajo para finalizar la elaboración del proyecto de Convenio sobre inversión extranjera en líneas aéreas;
- b) decidió suspender el trabajo relacionado con la preparación de un acuerdo internacional relativo a los servicios de carga aérea; y;
- c) encargó al ATRP propiciar un mejor entendimiento de los beneficios y los desafíos que plantea la liberalización y de las barreras con respecto a la apertura del acceso a los mercados tanto para los servicios de pasajeros como de carga y, en particular, identificar las necesidades de los Estados para ayudarlos en la liberalización y desarrollo del transporte aéreo.

2.1.4 **Competencia leal.** La Secretaría elaboró y actualizó en forma continua el compendio de políticas y prácticas de competencia vigentes a escala nacional y regional. Ahora incluye 129 Estados, o sea el 68% de los Estados miembros de la OACI. Este compendio está disponible en el sitio web: <http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>.

2.1.5 **Protección del consumidor.** Se perfeccionó una base de datos (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>) que contiene las reglas y la reglamentación de protección del consumidor de los Estados, con el fin de incluir las prácticas normativas para ayudar a los pasajeros en caso de trastornos en relación con los vuelos (es decir, cancelación del vuelo, retraso del vuelo, denegación de embarque por sobreventa). Con respecto a respuestas y coordinación frente a trastornos masivos en aeropuertos y líneas aéreas, la Secretaría sigue

recopilando información sobre las mejores prácticas de los Estados y la industria en los planes nacionales de emergencia y los planes de contingencia de las líneas aéreas y aeropuertos.

2.2 GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

2.2.1 Como se señala en el Apéndice A, el rápido crecimiento del tráfico aéreo seguirá ejerciendo una presión creciente en la infraestructura de la aviación. Sin un nivel apropiado de inversión oportuna y si múltiples Estados no adoptan medidas armonizadas para modernizar y expandir la infraestructura de la aviación, el uso de la aviación como elemento propulsor del desarrollo económico se verá limitado. En consecuencia, la OACI trabaja con los Estados miembros en relación con el financiamiento de una infraestructura de la aviación de calidad.

2.2.2 La Organización ha seguido con la tarea de elaborar y actualizar políticas en el contexto de los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea, y del financiamiento y gestión, mediante el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y el Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP). A continuación, se resumen las principales conclusiones de la Séptima Reunión conjunta (AEP-ANSEP/7, marzo de 2019).

2.2.3 **Actualización de las orientaciones de la OACI acerca de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.** Se está finalizando la versión preliminar de la cuarta edición del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y se someterá al 40º período de sesiones de la Asamblea, como texto de referencia. Los grupos de expertos llevarán a cabo una revisión integral del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

2.2.4 **Preparación de orientación y herramientas en apoyo de decisiones relativas a inversión para el financiamiento de la infraestructura de la aviación.**

2.2.5 **Modernización de las Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea (Doc 7100).** Se perfeccionó la aplicación en línea de *Aero Tariffs* (<https://data.icao.int/aerotariffs>) con la cual el Doc 7100 impreso se convierte en una herramienta basada en la web. La aplicación ofrece una plataforma analítica para la formulación y análisis comparativo de las políticas de tarificación de aeropuertos y servicios de navegación aérea.

2.2.6 **Examen de las orientaciones adicionales sobre recuperación de costos para el suministro de servicios de aeropuerto y navegación aérea.** Los grupos de expertos crearon grupos de trabajo para llevar a cabo las tareas necesarias para evaluar y proporcionar asesoría sobre los posibles mecanismos de recuperación de costos y otros enfoques que sirvan para proporcionar servicios de navegación aérea a las operaciones de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y servicio meteorológico aeronáutico.

2.3 DATOS DE AVIACIÓN Y ANÁLISIS

2.3.1 **Programa de estadísticas de la OACI.** Se completó la reingeniería del proceso empresarial para modernizar el Programa de estadísticas de la OACI como parte de la iniciativa de Gestión de datos empresariales (EDM).

2.3.2 **Macrodatos.** El aumento de la velocidad y el volumen de los datos y la evolución de las nuevas tecnologías para analizar estos datos masivos están transformando el análisis de los datos de aviación. Desde 2016, la OACI ha ampliado gradualmente sus actividades relativas a macrodatos, con: a) transferencia de datos informáticos comerciales (MIDT), b) vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B), y c) datos sobre el comercio de productos básicos (COMTRADE) y datos transaccionales de comercio electrónico (E-com). Estos tres conjuntos de datos aportan una cobertura integral de los datos de tráfico y operaciones con un grado de granularidad y detalle muy elevado.

2.3.3 **Conjunto único de la OACI de pronósticos de tráfico a largo plazo.** Los pronósticos de tráfico a largo plazo se actualizaron utilizando la referencia de 2015. **Pronósticos de personal de la aviación.** Como parte de la labor emprendida en el marco del Programa de la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP), también se prepararon pronósticos de personal de la aviación con licencia. Las proyecciones revelaron que a escala mundial se necesitarán 620 000 pilotos y 123 000 controladores de tránsito aéreo en 2036, es decir que habrá que capacitar a 492 000 nuevos pilotos y 94 000 nuevos controladores de tránsito aéreo.

2.3.4 **Aplicación para pronósticos.** Una nueva aplicación para los pronósticos de tráfico (<https://data.icao.int/trafficforecast>) genera pronósticos de tráfico y operacionales específicos con distintos niveles de granularidad (por ruta, pares de ciudades, pares de aeropuertos, etc.). La aplicación también tiene la capacidad de pronosticar las necesidades de personal con licencia para cada Estado miembro. Actualmente, la Secretaría está trabajando con los grupos de pronósticos de tráfico para elaborar pronósticos al nivel de región de información de vuelo (FIR) utilizando los macrodatos de la ADS-B.

2.3.5 **Cuenta satélite de la aviación.** Con un marco metodológico de Cuenta satélite de la aviación (ASA) puede medirse la contribución de la aviación a la economía nacional en concordancia con el Sistema de Cuentas Nacionales (SNA) adoptado por la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas (CENU). El término “cuenta satélite” se refiere a una cuenta que está estrechamente vinculada al Sistema de Cuentas Nacionales, pero no está sujeta a la obligación de emplear exactamente los mismos conceptos ni está restringida a datos expresados en términos monetarios. Una cuenta satélite cubre una industria o un sector específico de particular importancia para la economía nacional y contiene elementos que son invisibles en las cuentas nacionales. Una vez que se cuente con la aprobación oficial del ATC, el documento finalizado sobre el marco metodológico de la ASA se someterá a la aprobación de la CENU.

2.4 ESTUDIO DE CASO: REPÚBLICA DOMINICANA

2.4.1 Como parte de los esfuerzos continuos de la OACI para prestar asistencia a los Pequeños estados insulares en desarrollo (PEID) en relación con el desarrollo de la aviación, la Secretaría y la República Dominicana realizaron un estudio del impacto de los cambios de la política de transporte en la economía nacional de dicho país. El estudio tiene por objeto demostrar de manera más general los beneficios económicos que se obtienen cuando los Estados deciden hacer de la aviación un sector prioritario en su planificación y políticas de desarrollo nacionales. En abril de 2019 se celebró una reunión en la República Dominicana para finalizar el estudio de caso junto con los modelos subyacentes que se utilizan para predecir los efectos en el PIB del Estado antes y después de las iniciativas sobre políticas. El estudio detallado se abordará en la próxima Asamblea y en eventos de la OACI en el futuro.

2.5 FONDO DE TRANSPORTE AÉREO

2.5.1 El Fondo de transporte aéreo, establecido por la OACI en 2014 (véase la comunicación 2014/32), es el mecanismo que sirve para la recopilación y uso de las contribuciones voluntarios de los Estados y otros donantes, en apoyo de las actividades de la OACI en el ámbito del transporte aéreo: <http://www.icao.int/sustainability/Pages/TRAF.aspx>

2.5.2 Los proyectos pendientes que la OACI podría emprender con las contribuciones voluntarias del Fondo de transporte aéreo abordan los temas siguientes: El transporte aéreo y la eliminación de la pobreza: Plan de la OACI de mejoramiento de los servicios esenciales y la conectividad (ESCI); iPLAN: Planificación para casos de trastornos en los viajes; La aviación de negocios: Un impulsor productivo; Índices de carga aérea; y Focalización en robos y demoras de la carga.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) apoyar el trabajo de la OACI para el desarrollo económico del transporte aéreo;
- b) alentar a los Estados a aplicar y seguir las políticas y orientaciones de la OACI con respecto al transporte aéreo, en sus prácticas normativas;
- c) alentar a los Estados a proporcionar oportunamente las estadísticas requeridas por la OACI;
- d) alentar a los Estados a usar los datos, herramientas y análisis de la OACI; y;
- e) alentar a los Estados a participar activamente en las próximas reuniones de la OACI.

— — — — —

APÉNDICE A

1. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN LOS ESTADOS DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE (NACC)¹

1.1 Los transportistas aéreos de los Estados de la región NACC (21 Estados ante los cuales está acreditada la Oficina NACC de la OACI) representaron el 24% del tráfico mundial de pasajeros medido en pasajeros-kilómetros de pago (RPK) y registraron un crecimiento anual de +4,6% en 2017. Las líneas aéreas de la región transportaron 1 011 millones de pasajeros en 2017 (+3,7% con respecto a 2016)

1.2 Con 1 552 mil millones de RPK recorridos en 2017, las líneas aéreas de Estados Unidos representaron el 83% del tráfico total de pasajeros de las líneas aéreas de la región NACC. A las líneas aéreas de Canadá y México correspondió el 12% y el 5%, respectivamente. Estos tres Estados de la región registraron un crecimiento de +3,3%, +10,3% y +16,1%, respectivamente, en términos de RPK en 2017. Varios transportistas aéreos de la región tuvieron un crecimiento de dos dígitos en RPK y contribuyeron al crecimiento del tráfico de pasajeros en la región, entre ellos, Air Canada (+11,5%), Spirit Airlines (+13,3%), y Aeroméxico (+17,2%).

1.3 Cerca del 36% del tráfico de pasajeros (en RPK) de las líneas aéreas de la región NACC es internacional. El tráfico internacional de la región aumentó en +5,8% en 2017. Este crecimiento se vio apoyado por el crecimiento de dos dígitos de Canadá (+12,2 %) y México (+22,8 %). Estados Unidos constituye el mercado nacional más grande del mundo con un 39% del tráfico nacional a escala mundial y un crecimiento anual registrado de +3,6% en 2017.

1.4 Las líneas aéreas de la región NACC ampliaron su capacidad de asientos-kilómetros disponibles (ASK) en un +4,6% en 2017. La capacidad en ASK aumentó en +5,8% para los servicios internacionales y en +3,9% para los servicios nacionales.

1.5 El coeficiente de ocupación de pasajeros se mantuvo estable en 2017 (83,1%), con 81,1% para los servicios internacionales y 84,2% para los servicios nacionales.

1.6 El tráfico de carga de los transportistas aéreos de NACC representó el 20% del tráfico de carga mundial medido en toneladas-kilómetros de carga (FTK) y registró un crecimiento anual de +8,9% en 2017, lo que constituye una mejora respecto del aumento de +2,4% en 2016. Más del 61% del tráfico de carga aérea de los transportistas aéreo de NACC es internacional. Los transportistas aéreos de Estados Unidos representaron 91% del tráfico total de carga de la región, que registró un crecimiento del +7,6%.

1.7 Las toneladas-kilómetros de pago (RTK) de las líneas aéreas en la región NACC representaron el 23% del total mundial de RTK y el crecimiento en 2017 fue de +5,6%. Las RTK internacionales de la región aumentaron +7,8% en 2017. En el Informe anual del Consejo figura información sobre la clasificación de las RTK de los Estados para los servicios aéreos regulares internacionales.

¹ Los datos de 2018 estarán disponibles cuando se celebre la reunión DCA. La actualización se entregará separadamente.

1.8 La aviación es un motor importante que contribuye al crecimiento económico de los Estados mediante el aumento del turismo y la facilitación del comercio mundial. La conectividad aérea es indispensable para el turismo en muchos Estados de la región NACC, especialmente en el caso de los países menos adelantados (PMA, como Haití) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID, a saber, trece Estados del Caribe). En 2017, la aviación dio apoyo para que el gasto turístico alcanzara 31 mil millones USD en la región del Caribe. Este monto sería suficiente para cubrir los gastos públicos de salud y educación en toda la región del Caribe.

2. PRONÓSTICOS

2.1 Los resultados del nuevo pronóstico a largo plazo de la OACI indica que el tráfico mundial de pasajeros crecerá +4,3% anual hasta 2035. Veinte grupos de rutas superan el crecimiento mundial y esto incluye siete grupos de rutas que afectan a Estados NACC. El grupo de rutas de crecimiento más rápido en NACC corresponde a Norteamérica — Asia central sudoccidental, para el que se estima un aumento de cerca del +5,9% anual. Se prevé que el tráfico mundial de carga aumente +3,9% anualmente en el mismo período que se consideró para los pronósticos de pasajeros. Se espera que la región Norteamérica tenga un crecimiento de cerca del +2,8% anual, con +1,1 % de diferencia respecto del valor previsto a escala mundial.

APÉNDICE B

1. REUNIONES DE TRANSPORTE AÉREO

1.1 **Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS):** El cuarto IATS se celebró en Incheon, República de Corea del 8 al 10 de mayo de 2019

(<https://www.icao.int/Meetings/iats2019/Pages/default.aspx>). El simposio:

- a) promovió los beneficios socioeconómicos de la liberalización y el establecimiento de buenas prácticas normativas y gobernanza;
- b) alentó a los Estados y regiones a hacer uso de la visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional en sus prácticas normativas; y
- c) creó más conciencia con respecto a las políticas y orientaciones de la OACI relativas a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional.

1.2 El simposio IATS/4 también tuvo en cuenta la **Reunión de transporte aéreo de la OACI** organizada por la Administración de aviación civil de Guyana en noviembre de 2018, con el tema de promover la conectividad para el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Esta reunión adoptó la *Declaración sobre desarrollo sostenible del transporte aéreo* (<https://www.icao.int/Meetings/AT-DEV2018/Pages/Declaration.aspx>), en virtud de la cual los Estados se comprometen a trabajar activamente para lograr la liberalización del transporte aéreo internacional, apoyar el crecimiento de los servicios de carga aérea y colaborar para mejorar la conectividad aérea.

1.3 **Foro mundial de aviación de la OACI (IWAF):** Como resultado del IWAF de 2018, se adoptó una *Declaración para promover la conectividad mediante el desarrollo y la sostenibilidad del transporte aéreo en la región panamericana — Visión 2020-2035*. Esta Declaración tiene por objeto de promover la inversión para el desarrollo de la aviación civil mediante el establecimiento de un compromiso con respecto a un marco para colaborar en el crecimiento sostenible del transporte aéreo en la región panamericana durante los próximos 15 años.

1.4 El evento de este año, en su quinta edición, se celebrará en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá, los días 22 y 23 de septiembre de 2019. Además de avanzar las prioridades del sector de la aviación en los planes mundiales, regionales y nacionales en apoyo de la iniciativa *Ningún país de queda atrás* (NCLB) de la OACI, el evento, con el tema de “Innovación en la aviación”, proporcionará información clave acerca del establecimiento de un marco de apoyo que pueda incentivar a los empresarios y empresas emergentes a innovar, movilizar recursos para actividades de investigación y desarrollo, y desplegar nuevas tecnologías.

1.5 **Foro sobre el desarrollo de la carga aérea:** La OACI celebró su segundo Foro sobre el desarrollo de la carga aérea en Zhengzhou, China, del 5 al 7 de septiembre 2018. El foro trató cuestiones emergentes en el desarrollo de la carga aérea, como:

- a) la integración de nuevas tecnologías [p.ej., cadenas de bloques (blockchain), sistemas de aeronaves no tripuladas y digitalización];
- b) la consideración de las necesidades de inversión en infraestructura de la comunidad de la carga aérea; y
- c) el mejoramiento de las fragmentadas y engorrosas cadenas de suministro de la carga aérea con el propósito de incrementar la conectividad aérea, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo intermodal.

1.6 El Foro propuso soluciones con respecto a estas cuestiones e identificó los diversos desafíos normativos y operacionales (p.ej., capacidad restringida) que plantea el crecimiento y la plena liberalización de los servicios de carga aérea y el comercio electrónico (<https://www.icao.int/Meetings/IACD2018/Documents/Outcome.pdf>).

1.7 **Evento sobre negociaciones de servicios aéreos de la OACI (ICAN):** El 11º ICAN se celebró en Nairobi, Kenya, del 10 al 14 de diciembre de 2018. Al evento asistieron delegados de 71 Estados/territorios y se realizaron 470 reuniones bilaterales oficiales y oficiosas que culminaron con la firma o rúbrica de 420 acuerdos o arreglos. Hasta fines de 2018, un total de 142 Estados (que representan el 74% de los Estados miembros de la OACI) habían participado en esta actividad por lo menos una vez. ICAN2019 tendrá lugar en Jordania del 2 al 6 de diciembre con el patrocinio de la Comisión de Reglamentación de la Aviación Civil.

1.8 **Primera Conferencia ministerial OACI/OMT sobre turismo y transporte aéreo en África:** Reconociendo la fuerte interdependencia del transporte aéreo y el turismo, la OACI y la Organización Mundial del Turismo (OMT) de las Naciones Unidas, adoptaron medidas que incluyeron:

- a) la identificación de oportunidades y desafíos que promueven el desarrollo de la conectividad y los viajes sin interrupciones en el continente africano; y
- b) el mejoramiento de un entendimiento y respuestas comunes con respecto a exigencias comerciales mediante el fortalecimiento del diálogo entre los dos sectores.

1.9 La Conferencia adoptó la *Declaración ministerial sobre el desarrollo del transporte aéreo y el turismo en África* (https://www.icao.int/sustainability/Documents/Declarations%20and%20Statements/Ministerial%20Declaration_Cabo%20Verde_English.pdf) y el *Marco de un plan de acción para el desarrollo del transporte aéreo y el turismo en África (2019-2021)* (https://www.icao.int/sustainability/Documents/Declarations%20and%20Statements/ActionPlan_English.pdf).