



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo – Política

PRIORIZACION DEL TRABAJO PARA EL PRÓXIMO TRIENIO EN LA REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por los 22 (*) Estados miembros de
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

En esta nota se analizan los mandatos contenidos en la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* (Resolución A37-20 de la Asamblea). Igualmente se destacan las principales recomendaciones de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) celebrada del 18 al 22 de marzo de 2013. La nota concluye proponiendo la necesidad de que la OACI priorice su labor en el ámbito del transporte aéreo, lo cual va en línea con el nuevo objetivo estratégico que ha reconocido el Consejo: Desarrollo económico del transporte aéreo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a respaldar las prioridades propuestas para el trienio 2014-2016, de acuerdo con lo expresado en el párrafo 3 de la presente nota de estudio e incluir en la versión revisada de la Declaración consolidada de políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico de <i>Protección del medio ambiente y Desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que la mayoría de las medidas subsiguientes de la ATConf/6 se emprenderán haciendo uso de los recursos existentes. No obstante, para ejecutar algunas de las tareas se podrían requerir recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones Vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010)</i> (Doc 9958) Informe Anual del Consejo - 2011 (Doc 9975) Informe de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (Doc 10009) Nota C-WP/14044 fechada el 19/4/13

¹ La versión en español fue proporcionada por la CLAC.

(*) Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece los principios esenciales que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios de transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente y sostenible; bajo este contexto, una de las finalidades de la OACI es apoyar a los Estados miembros en la implementación de estos principios a fin de permitir que dichos servicios se establezcan sobre la base de igualdad de oportunidades, bajo una explotación sana y económica y por tanto las orientaciones y medidas tomadas por la Organización deben ayudar a los Estados en la elaboración de políticas y prácticas para la promoción del desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y la facilitación de la liberalización.

1.2 Así mismo, el programa de trabajo en el ámbito del transporte aéreo para el trienio 2011- 2013, se enmarca dentro de lo establecido en Resolución A37-20, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, así como en el desarrollo del objetivo estratégico *Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo*, cuya finalidad es promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional sin dañar el medio ambiente.

1.3 De otra parte y como complemento de la labor que desarrolla la OACI, recientemente la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, adoptó un conjunto amplio e integral de conclusiones y recomendaciones, que debe orientar las políticas y medidas futuras de los Estados y la Organización. Entre los logros importantes podemos citar: a) se señaló al transporte aéreo como parte integrante del sistema de aviación civil; b) se reafirmó el objetivo de liberalización y la función de liderazgo de la OACI; c) se abrieron nuevos caminos en el avance hacia la modernización del marco normativo mundial; y d) se proporcionó una base para la adopción de medidas concretas por la OACI en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo. Las recomendaciones de la Conferencia se dividen en medidas que han de adoptar los Estados y las que ha de adoptar la OACI.¹

1.4 De acuerdo con lo anterior y, en línea con el nuevo objetivo aprobado por el Consejo, *Desarrollo económico del transporte aéreo*, exige un mejor entorno regulatorio a fin de lograr un transporte aéreo sostenible, además de la elaboración de estrategias innovadoras para contratar y mantener la próxima generación de profesionales aeronáuticos, garantizando el número suficiente de profesionales de la aviación cualificados para explotar, administrar y mantener el sistema de transporte aéreo internacional, acorde con el crecimiento de la industria y finalmente, pero no menos importante, el refuerzo del nuevo programa de estadísticas de la OACI. Para lograr lo anterior, es necesario revisar los principales mandatos contenidos en la Resolución A37-20 de la Asamblea, a fin de determinar cuáles de ellos deben preservarse, articulándolos con las recomendaciones de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y así priorizar la labor futura de la OACI, en el ámbito del transporte aéreo.

2. APLICACIÓN DE LA RESOLUCION A37-20 DE LA ASAMBLEA

2.1 En el año 2011, la OACI comenzó a aplicar sistemáticamente las Resoluciones adoptadas por la Asamblea en su 37º período de sesiones. En el *Informe anual del Consejo* (Doc 9975), se presentan los logros y retos de la OACI, primordialmente en los tres Objetivos estratégicos definidos en dicha Asamblea: seguridad operacional; seguridad de la aviación; protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.

2.2 Con relación al desarrollo sostenible del transporte aéreo, el informe señala que las acciones realizadas, entre otras, fueron ampliar los esfuerzos encaminados a crear un entorno favorable de reglamentación mundial para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. Lo anterior a través del diálogo entre los Estados miembros y proporcionando innovadores instrumentos de datos en línea. Paralelamente, la OACI facilitó la conclusión de acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos, ofreciendo al mismo tiempo orientación para la adopción y aplicación de políticas y prácticas encaminadas a mejorar el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.

2.3 En materia de políticas sobre transporte aéreo, el informe resalta que la liberalización de la reglamentación relativa al transporte aéreo internacional siguió evolucionando a nivel bilateral y regional. Diversos Estados concertaron nuevos acuerdos bilaterales de servicios aéreos y acuerdos de “cielos abiertos”, generalmente encaminados a introducir mayor flexibilidad respecto a designaciones, derechos de ruta, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas. En lo que se refiere a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), este Organismo promulgó un Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, el mismo que lo vienen suscribiendo paulatinamente sus Estados miembros, teniendo en cuenta que todavía algunos de ellos, de conformidad a sus políticas no lo han podido hacer, sin embargo se considera que este instrumento jurídico está a tono de la Resolución A37-20 de la Asamblea de la OACI. También sería conveniente que la OACI elabore estudios económicos debidamente cuantificados sobre la contribución de la liberalización en el desarrollo de los Estados y la aviación civil internacional en particular.

2.4 A nivel multilateral, la Organización Mundial del Comercio (OMC) prosiguió la segunda revisión del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo, del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). La Secretaría siguió de cerca la evolución en la OMC donde continúan bajo examen propuestas para ampliar el alcance del Anexo.

2.5 Así mismo, el informe reporta la organización de la cuarta conferencia de negociación de servicios aéreos (ICAN/2011) en Mumbai, donde se concertaron más de 120 acuerdos y arreglos bilaterales de servicios aéreos.

3. PRIORIDADES Y RESULTADOS - TRIENIO 2014-2016

3.1 Revisados los principales mandatos contenidos en la Resolución A37-20 y evaluadas las recomendaciones de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, para la adopción de medidas por parte de la OACI, por consenso como bloque regional, se proponen a la Asamblea las prioridades en las tareas a desarrollarse dentro de este nuevo objetivo de la Organización, a fin de obtener los resultados que los Estados demandan durante el próximo trienio.

3.2 Las labores de Prioridad alta (1), son aquellas de mayor importancia para los Estados; las de Prioridad media (2) son aquellas que continúan a partir del trabajo existente; en tanto que las tareas de Prioridad baja (3) se refieren a las que emprenderían cuando lo permitan los recursos y que se podrían extender un poco más en el tiempo.

Nota: 1= Prioridad alta, 2= Prioridad media 3= Prioridad baja

Núm.	Recomendación	Prioridad
1	Formular, en el corto plazo, un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo. Estos principios básicos deberían ser coherentes con los instrumentos vigentes, en particular el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999. (nueva tarea)	1

2	Elaboración un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea. (nueva tarea)	1
3	Desarrollar un acuerdo internacional para que los Estados liberalicen el acceso a los mercados (nueva tarea)	1
4	Preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos. (nueva tarea) .	1
5	Preparación de un compendio de políticas y prácticas de competencia que se apliquen a nivel nacional o regional. (nueva tarea)	1
6	Emprender el análisis de los costos y beneficios de la conectividad del transporte aéreo. (nueva tarea)	1
7	Colaborar con las asociaciones de la industria para brindar a los Estados análisis y orientación sobre el efecto que tienen los impuestos y demás gravámenes en el transporte aéreo. (nueva tarea)	1
8	Establecimiento de un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar los retos asociados con el establecimiento de incentivos operacionales y económicos, como la prioridad del servicio, a fin de obtener tecnologías y procedimientos nuevos, tal como se describe en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).	1
9	Continuar ofreciendo a los Estados orientación y asistencia para facilitar la liberalización del acceso a los mercados, aprovechando recursos como la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN).	1
10	Establecer un fondo de transporte aéreo voluntario de conformidad con las normas pertinentes de la OACI (nueva tarea)	1
11	Cooperar con las organizaciones internacionales y regionales y con la industria con el fin de supervisar los impedimentos a un sistema de transporte aéreo sostenible y definir, de manera conjunta, estrategias claves para superar los obstáculos.	1
12	Debe considerarse el restablecimiento del sistema estadístico de la OACI, con el apoyo de los organismos regionales; así mismo se requiere la definición de variables claras en el tema ambiental; se solicita el desarrollo de análisis de impacto en la economía aspectos estos de vital importancia para los Estados.	
13	Elaborar estudios económicos debidamente cuantificados sobre la contribución de la liberalización en el desarrollo de los Estados y la aviación civil internacional en particular. (nueva tarea)	1
PRIORIDAD MEDIA		
14	Desarrollar herramientas, como un foro de intercambio para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados miembros para promover enfoques normativos más compatibles para el transporte aéreo internacional. (nueva tarea)	2
15	Explorar posibilidades de establecer nuevos mecanismos para garantizar la financiación sostenible de las funciones de supervisión a nivel regional y de los Estados, incluidos los impuestos a los usuarios, conforme a las <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082). (nueva tarea)	2
16	Considerar otros medios para perfeccionar las políticas que elabora la OACI en relación con el desarrollo económico sostenible del sistema del transporte aéreo y evaluar la utilidad de un posible nuevo Anexo al Convenio de Chicago sobre este tema, u otras soluciones aceptables. (nueva tarea)	2
17	Monitorear el desarrollo del acceso al mercado, la protección del consumidor, la competencia y salvaguardias; mantener actualizada su orientación en materia de política sobre reglamentación y liberalización del transporte aéreo. En particular,	2

	continuar actualizando los modelos de acuerdo de servicios de aéreos (MASA) con arreglo a la evolución de la reglamentación y los indicadores de liberalización. La OACI debería continuar creando bases de datos pertinentes, como la <i>Database of the World's Air Services Agreements</i> (Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos, Doc 9511) y efectuar estudios de casos sobre las experiencias de liberalización.	
18	Dar a conocer las políticas de la OACI y textos de orientación sobre la financiación de la infraestructura, y desarrollar material de orientación sobre la financiación de las funciones de supervisión de seguridad operacional y protección de la aviación a nivel de los Estados y controlar la financiación de la supervisión económica, asegurándose de que no se cobre múltiples veces a los usuarios por dichas funciones.	2
19	Dar la más amplia difusión y conocimiento a las políticas sobre los derechos que se aplican a los usuarios y sus textos de orientación sobre gobernanza y sobre propiedad, control y gestión de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y mantenerlas pertinentes, actuales y en sintonía con los cambios que se vayan produciendo.	2
20	Vigilar de cerca la evolución en lo relativo a la comercialización y privatización de aeropuertos y ANSP, recogiendo información de los Estados sobre el grado de aplicación de las políticas sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, y publicar actualizaciones periódicas de dicha información en forma de suplemento del Doc 9082.	
PRIORIDAD BAJA		
21	Continuar elaborando orientaciones sobre criterios para los Estados con respecto a la reglamentación económica del transporte aéreo y cuestiones emergentes de importancia mundial, comprendida la aviación corporativa	3
22	Prestar asistencia con la ratificación del MC99, si así lo solicita un Estado	3

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a respaldar las prioridades propuestas para el trienio 2014-2016, de acuerdo con lo expresado en el párrafo 3 de la presente nota de estudio e incluir en la versión revisada de la Declaración consolidada de políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.