



ATConf/6-DP/1
18/3/13

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

**Cuestión 1 del
orden del día:** Panorama mundial de las tendencias y novedades
1.1: La industria y los aspectos normativos

PROYECTO DE INFORME

Cuestión 1 del**orden del día: Panorama mundial de las tendencias y novedades****1.1: La industria y los aspectos normativos****1.1 DOCUMENTACIÓN**

1.1.1 La Conferencia examinó la cuestión 1.1 del orden del día a partir de las siguientes notas de estudio: WP/17, WP/22 y WP/23 (Secretaría), WP/33 (Emiratos Árabes Unidos), WP/39 (Egipto), WP/70 Revisada (Alemania, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Singapur, IATA y TIACA), WP/53 (Irlanda en nombre de la UE y la CEAC), WP/56 (Colombia en nombre de la CLAC), WP/57 (Chile en nombre de la CLAC), WP/65 (OMT), WP/102 (ALADA), WP/100 (ACI) y WP/80 (CANSO). La Conferencia tomó conocimiento además de la nota de información IP/10 (Indonesia).

1.2 ANÁLISIS

1.2.1 La Conferencia respaldó las notas de la Secretaría donde se exponen los logros alcanzados desde la ATConf/5 y se analiza la sostenibilidad del desarrollo económico del transporte aéreo y la cadena de valor. En igual sentido, la Conferencia valoró la asistencia que se ha prestado a los Estados desde la ATConf/5 en el proceso de liberalización. Se pidió que la OACI vele por mantener actualizados los textos de orientación sobre liberalización, incluida la actualización de los indicadores de la liberalización.

1.2.2 Se tomó nota de las novedades que se han producido en la esfera del transporte aéreo en lo relativo al surgimiento de alianzas y fusiones entre líneas aéreas. La Conferencia reconoció que sería de utilidad estudiar sus efectos positivos y negativos en el mercado del transporte aéreo, en particular en materia de cumplimiento de las normas sobre competencia y prevención de actividades monopólicas.

1.2.3 Reconociendo la fuerte relación que existe entre el transporte aéreo y el turismo, la Conferencia destacó la necesidad de trabajar en más estrecha cooperación y de forma colectiva para romper con los “compartimientos estancos” que separan en funciones al transporte aéreo y al turismo, así como de fomentar la coordinación entre todos los intervinientes en general y entre la Organización Mundial del Turismo (OMT) y la OACI en particular.

1.2.4 Se expresaron diversas opiniones sobre el ritmo de la liberalización. Algunos Estados apuntaron a los beneficios que se obtienen con la liberalización, en tanto que otros consideraron que su ritmo puede verse afectado por las realidades y situaciones peculiares de los distintos Estados. Se sostuvo que es preciso encontrar un equilibrio entre la competencia leal y la profundización de la liberalización, y que las medidas unilaterales de los Estados pueden obstaculizar el desarrollo del transporte aéreo internacional.

1.2.5 Se reconoció el importante papel que desempeña la OACI en la promoción de la liberalización y se manifestó inquietud por la financiación de sus actividades en el campo del transporte aéreo. Se consideró que la OACI es el foro más apto para llevar adelante esa tarea, y se respaldó el establecimiento de un fondo voluntario específicamente afectado a fortalecer las actividades de asistencia de la OACI a los Estados.

1.2.6 La Conferencia destacó la importancia de que se ratifique el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (el Convenio de Montreal de 1999 — MC99) y se dio un fuerte respaldo a que se aliente a aquellos Estados que no lo hayan ratificado aún a que lo hagan, y a que la OACI les ofrezca asistencia.

1.2.7 Se entendió que las cuestiones de seguridad operacional y soberanía del espacio aéreo son materias que están fuera del alcance de la Conferencia, por lo que se sugirió que se las debatiera en los foros adecuados.

1.2.8 Para finalizar, la Oficina Internacional del Trabajo presentó los puntos de consenso surgidos del Foro de diálogo mundial de la OIT que tuvo lugar en febrero de 2013 y recordó los intereses comunes de la OACI y la OIT, plasmados en el Memorando de acuerdo entre ambas que data de 1953.

1.3 CONCLUSIONES

1.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre las novedades en la industria y en materia de reglamentación al tratar la cuestión 1.1 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) que la labor de seguimiento de la ATConf/5 realizada por la OACI en el ámbito de la reglamentación económica facilitó la adaptación de los Estados a los cambios en el proceso de evolución y les prestó asistencia en ese sentido. La continuación de esa labor resultaría beneficiosa para los Estados en el desarrollo del transporte aéreo;
- b) que en aras de fomentar el desarrollo sostenible del transporte aéreo, debe reconocerse que las diferencias de rentabilidad dentro de la cadena de valor del transporte aéreo, la fragmentación en el marco regulatorio, los problemas de financiación del sistema de transporte aéreo y las limitaciones de capacidad de la infraestructura constituyen obstáculos que es preciso eliminar para hacer frente al crecimiento previsto en el tránsito aéreo mundial y a la vez fomentar el desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo;
- c) que el costo del combustible depende en gran medida de las fuerzas del mercado y la posibilidad de que se produzcan intervenciones normativas parece poco probable. Sin embargo, es imprescindible que el marco normativo para el desarrollo del transporte aéreo fomente estrategias para mitigar las repercusiones económicas negativas de la volatilidad del precio del combustible;
- d) que, durante la última década, quienes intervienen en la cadena de valor del transporte aéreo han actuado en un entorno cada vez más competitivo. Estos actores son interdependientes; los costos y las condiciones de explotación influyen en el valor creado por la industria del transporte aéreo;
- e) que si bien las alianzas surgieron inicialmente como reacción ante las restricciones de los mercados regulados y para mantener la competitividad y la presencia en el mercado, con el tiempo se han hecho más complejas e interrelacionadas en términos de marcos de cooperación y enorme poder de comercialización. A pesar de todas las ventajas y beneficios de las alianzas y fusiones de la industria del transporte aéreo, existen inconvenientes y desventajas que deben atenderse y la OACI debería realizar estudios sobre el tema;

- f) que tanto los Estados como las organizaciones internacionales correspondientes deberían abordar las políticas de transporte aéreo y turismo con un enfoque amplio, homogéneo y sostenible;
- g) que, sin perder de vista las diferentes realidades de los Estados, se reconoce que aquellos que han liberalizado sus mercados de la aviación han experimentado por lo general sensibles índices de crecimiento, desarrollo y beneficios sociales;
- h) que, para que la OACI pueda desempeñar un papel importante en la liberalización del transporte aéreo, podría crearse un fondo exclusivamente afectado al transporte aéreo e invitar a los Estados miembros a realizar aportes voluntarios para reforzar la labor de la OACI en este ámbito, quedando entendido que la administración del fondo debería regirse por las reglas de gobernanza de la OACI; y
- i) que el MC99 ha sido un instrumento eficaz para la determinación de las responsabilidades de los transportistas y debería reforzarse su aplicación para que sus importantes beneficios se extiendan a todas las Partes.

1.4 RECOMENDACIONES

Recomendación 1.1/1 — LA INDUSTRIA Y LOS ASPECTOS NORMATIVOS

La Conferencia recomienda que:

- a) los Estados reconozcan la importancia de contar con marcos de reglamentación que permitan garantizar que las alianzas cumplan las normas que rigen la competencia e impidan la formación de monopolios; los Estados también tengan debidamente en cuenta los beneficios que aportan esas alianzas;
- b) los Estados consideren la creación de mecanismos que permitan una estrecha cooperación y coordinación entre las autoridades encargadas del turismo y las encargadas del transporte; los Estados también apoyen una mayor cooperación entre la OACI y la OMT en relación con cuestiones clave de interés común; los Estados apoyen y alienten la adopción universal del MC99;
- c) la OACI continúe supervisando la evolución de la reglamentación, realizando estudios sobre las principales cuestiones de importancia mundial, como la liberalización, las alianzas, y la competencia leal, ofreciendo orientaciones en materia normativa a los Estados y compartiendo sus análisis de los avances de la industria del transporte aéreo con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria;
- d) la OACI actualice y perfeccione sus textos de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional. En particular, continúe actualizando los modelos de acuerdo de servicios de aéreos (MASA) con arreglo a la evolución de la reglamentación y continúe creando bases de datos pertinentes, como la *Database of the World's Air Services Agreements* (Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos, Doc 9511) y efectuando estudios de casos sobre las experiencias de liberalización;
- e) la OACI continúe prestando asistencia a los Estados en sus iniciativas de liberalización, lo cual podría llevarse a cabo, entre otras, mediante la elaboración de nuevos cursos de

capacitación, seminarios regionales o actividades similares en beneficio de los Estados, con sujeción a los recursos disponibles;

- f) la OACI sea el único foro donde se inicien soluciones mundiales para el desarrollo de un sistema de transporte aéreo sostenible para todas las partes interesadas; y la OACI continúe cooperando con las organizaciones internacionales y regionales, así como con la industria, a fin de observar los obstáculos que impiden contar con un sistema de transporte aéreo sostenible y determinar, de manera cooperativa, las estrategias clave para superar los obstáculos;
- g) La OACI constituya un fondo de transporte aéreo, en aras de atraer contribuciones voluntarias de los Estados miembros a fin de impulsar la labor de la Organización en este ámbito. Este fondo debería ser administrado de conformidad con las reglas de gobernanza pertinentes de la OACI; y
- h) la OACI preste asistencia con la ratificación del MC99, si así lo solicita un Estado.

— — — — —