



CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

CUESTIÓN 2.8 DEL ORDEN DEL DÍA

El texto adjunto constituye el informe sobre la cuestión 2.8 del orden del día y ha de insertarse en el lugar que corresponde en el informe de cubierta amarilla.

**Cuestión 2 del
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo
2.8: Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI**

2.8.1 DOCUMENTACIÓN

2.8.1.1 La Conferencia examinó la cuestión 2.8 del orden del día basándose en las siguientes notas: WP/16 y WP/24 (Secretaría), WP/61 (Estados Unidos), WP/27 [presentada por Bahrein en nombre de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)], WP/42 (presentada por Marruecos en nombre de un grupo de Estados árabes), WP/63 [Organización Mundial del Turismo (OMT)], y WP/99 [Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte Aéreo (ITF)].

2.8.1.2 La Conferencia también tomó nota de la nota de información IP/17 (Brasil).

2.8.2 ANÁLISIS

2.8.2.1 La Conferencia reconoció unánimemente la función de liderazgo de la OACI en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional y la preparación de orientación íntegra en materia de políticas. Los Estados expresaron su apoyo a las actividades de la OACI con respecto a la actualización, ampliación y promoción de sus políticas, orientaciones y otros textos relacionados con la reglamentación económica. Hubo apoyo general respecto a la necesidad de que la OACI mantenga sus principios, políticas y orientaciones actualizados y adaptables a las circunstancias y necesidades cambiantes de los Estados. Asimismo se expresó respaldo general para que la OACI continúe promoviendo la sensibilización de sus políticas y explore medios de perfeccionar el estado de las mismas para fomentar el uso extendido y aplicación por parte de los Estados.

2.8.2.2 Con respecto a un posible Anexo nuevo al Convenio de Chicago, hasta la fecha no se ha llegado a un consenso sobre su elaboración. Sin embargo, se reconoció ampliamente la utilidad de un Anexo de este tipo para aumentar la aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI. Se expresó una opinión de que el nuevo Anexo podría incidir en la soberanía de los Estados y no ser consecuente con la necesidad de los Estados de liberalizar el transporte aéreo a su propio ritmo. Asimismo, se aludió a la naturaleza diferente de las normas y métodos recomendados (SARPS) adoptados en la esfera técnica con respecto a las orientaciones de la OACI en el ámbito del transporte aéreo. Otros Estados apoyaron la idea de crear un nuevo Anexo pero consideraron que la labor que entrañaba dicha tarea exigía un examen más a fondo. Muchos delegados solicitaron que la OACI y los Estados consideraran esta cuestión conjuntamente con miras a efectuar un análisis sobre el alcance y contenido de un nuevo Anexo.

2.8.2.3 La Conferencia también expresó su apoyo unánime respecto a la necesidad de priorizar la labor de la OACI en el ámbito del transporte aéreo. Se expresaron diferentes puntos de vista con respecto a la utilidad de establecer prioridades. Algunos Estados consideraron que, en sus deliberaciones anteriores, la Conferencia había establecido las siguientes áreas como prioridades: acceso a los mercados, propiedad y control de los transportistas aéreos, competencia leal y protección del consumidor; otros sugirieron que las cuestiones de financiamiento de infraestructuras e impuestos deberían también considerarse como prioridades y afirmaron que todas las cuestiones del orden del día de la ATConf/6 revestían igual importancia y estaban interrelacionadas. Se sugirió establecer estas prioridades basándose en la utilidad, las limitaciones de tiempo, la complejidad de las tareas y los recursos disponibles. Por último, se convino en que el transporte aéreo es una prioridad para la Organización y que el nuevo

Objetivo estratégico de la OACI, a saber, el desarrollo económico del transporte aéreo, tenía el mismo grado de importancia que los demás Objetivos estratégicos de la OACI.

2.8.2.4 Asimismo, se señaló que durante la Duodécima Conferencia de navegación aérea (ANConf/12) y la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS), no se había llevado a cabo ninguna asignación de prioridades. Para ayudar a la OACI en esta tarea, se sugirió enviar una comunicación a los Estados en la que se solicitara sus pareceres con respecto a la cuestión de las prioridades. Considerando el limitado tiempo disponible, no se consideró que la propuesta era realista dentro del plazo previo a la celebración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

2.8.2.5 Por último, se recordó a la reunión que, de conformidad con los procedimientos de la OACI, correspondía al Consejo de la Organización establecer las prioridades.

2.8.2.6 La Conferencia analizó la propuesta de crear un mecanismo de arbitraje electrónico para la solución de controversias para que se incorporara en las legislaciones nacionales pero la propuesta no fue respaldada.

2.8.2.7 Se expresó la opinión de que la OACI debería reconocer los intereses de los trabajadores del transporte aéreo en sus textos de orientación.

2.8.3 CONCLUSIONES

2.8.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre la aplicación de políticas y orientaciones de la OACI al tratar la cuestión 2.8 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) el transporte aéreo es una prioridad, como ya lo ha reconocido el Consejo al adoptar un nuevo Objetivo estratégico: Desarrollo económico del transporte aéreo. Es indiscutible la función de liderazgo de la OACI en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional y en la preparación de orientación íntegra en materia de políticas para asistir a los Estados en la creación de un entorno normativo favorable para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y para beneficio de todas las partes interesadas;
- b) las políticas y los textos de orientación de la OACI sobre los aspectos económicos de la reglamentación del transporte aéreo internacional siguen siendo pertinentes pero han de actualizarse y responder a las circunstancias y necesidades cambiantes de los Estados y las partes interesadas del sector de la aviación;
- c) es preciso que la OACI, en colaboración con la industria, garantice una sensibilización generalizada y una mejor aplicación de sus políticas, así como la utilización de sus textos de orientación sobre reglamentación económica; y
- d) existe la necesidad de que la OACI lleve a cabo análisis sobre el alcance y contenido de un posible Anexo al Convenio de Chicago sobre el desarrollo económico sostenible del transporte aéreo y que trabaje juntamente con los Estados para determinar la utilidad y viabilidad de dicho Anexo, e incluso que explore otras soluciones aceptables.

2.8.4 RECOMENDACIONES

Recomendación 2.8/1 — Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI

La Conferencia recomienda que:

- a) los Estados reconozcan la relevancia y pertinencia de las políticas y orientaciones de la OACI, y les otorgue la debida consideración a la hora de ejercer prácticas normativas;
- b) los Estados se esfuercen al máximo por garantizar la observancia de sus compromisos relacionados con las disposiciones de las resoluciones de la Asamblea en el campo del transporte aéreo;
- c) se aliente a los Estados a que incorporen los principios, las políticas y orientaciones de la OACI en su legislación, leyes y reglamentos, y en los acuerdos de servicios aéreos;
- d) la OACI continúe promoviendo sus orientaciones en materia de políticas de reglamentación económica del transporte aéreo internacional, y aliente a los Estados a emplearlas en la práctica normativa;
- e) la OACI se cerciore de que las políticas, orientaciones y cualquier otro material relativo a la reglamentación económica sigan siendo pertinentes, vigentes y respondan a las circunstancias y necesidades cambiantes de los Estados;
- f) la OACI, en cooperación con los Estados, continúe considerando vías y medios adicionales para perfeccionar el estado de sus políticas para el desarrollo económico sostenible del sistema del transporte aéreo y evalúe la utilidad de un posible nuevo Anexo al Convenio de Chicago sobre el desarrollo económico sostenible del transporte aéreo, u otras soluciones aceptables; y
- g) la OACI establezca prioridades para su trabajo futuro en la reglamentación económica del transporte aéreo, sobre la base de las recomendaciones de la Conferencia.
