Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/139
25/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

FACILITAR LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

Los Emiratos Árabes Unidos (EAU) apoyan firmemente la apertura y la liberalización progresiva de los mercados del transporte aéreo internacional. Los acuerdos de servicios aéreos (ASA) ofrecen el marco que permite a los Estados crear servicios aéreos internacionales y mejorar el acceso a los mercados de sus líneas aéreas.

Los Estados presentan diferentes situaciones económicas, políticas de aviación, marcos jurídicos y enfoques en materia de transporte aéreo internacional. Estas diferencias deberían seguir teniéndose en cuenta en el desarrollo de las relaciones en materia de transporte aéreo internacional.

Es posible que los mecanismos nacionales, bilaterales y regionales existentes ya se ocupen de las cuestiones derivadas de la explotación de servicios aéreos internacionales. Los Estados deberían tener en cuenta estos mecanismos existentes a la hora de valorar si está indicado incorporar nuevas disposiciones en una relación concreta de transporte aéreo.

En la presente nota se insta a adoptar un enfoque que facilite una mayor liberalización, al tiempo que preserve la flexibilidad de los Estados para negociar arreglos de servicios aéreos que se adapten a sus circunstancias.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a:
a) reafirmar la importancia de la liberalización del transporte aéreo internacional y de los continuos esfuerzos por ampliar el acceso a los mercados, la conectividad mundial y la variedad de opciones del público consumidor;
b) reconocer que los enfoques reglamentarios nacionales o regionales, o cualquier disposición de los tratados que se debata al margen del marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pueden no ser necesariamente adecuados como referencia internacional aplicable a escala mundial para los arreglos bilaterales de servicios aéreos; y
c) reafirmar que los Estados deberían conservar la flexibilidad y la libertad de elección a la hora de determinar las disposiciones adecuadas para sus relaciones bilaterales en materia de transporte aéreo, así como en el uso de las disposiciones modelo y los textos de orientación de la OACI.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo*
Repercusiones financieras:	Ninguna
Referencias:	*Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La liberalización progresiva del transporte aéreo internacional ha redundado en una mayor conectividad mundial, un aumento de la competencia y una variedad de opciones para elegir más amplia para el público consumidor, al tiempo que ha permitido dotar a las líneas aéreas de más flexibilidad para responder a la demanda del mercado.

1.2 Los Emiratos Árabes Unidos (EAU) han apoyado sistemáticamente la apertura y liberalización progresiva de los mercados del transporte aéreo internacional, y que estén basados en la igualdad de oportunidades para que las líneas aéreas operen y compitan entre sí.

1.3 Persisten diferencias entre los Estados en lo que a su situación económica, marcos reglamentarios, políticas de aviación y modelos de negocio de las líneas aéreas se refiere.

1.4 Un objetivo común debería seguir siendo la prestación de servicios aéreos eficientes que ofrezcan una mayor conectividad aérea, más posibilidades de elección y más ventajas al público consumidor y a los expedidores.

2. NOVEDADES

2.1 Desde la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), celebrada en 2013, se han seguido plasmando distintos enfoques en las distintas legislaciones nacionales y regionales, así como en los arreglos individuales de servicios aéreos.

2.2 La inclusión de disposiciones en arreglos bilaterales o regionales concretos da cuenta de las circunstancias y las políticas de las partes implicadas, pero no establece, por sí misma, un enfoque aplicable a escala mundial.

2.3 Los Estados deberían seguir formulando, de común acuerdo, las disposiciones adecuadas para sus relaciones bilaterales en materia de transporte aéreo.

3. MARCO DE LA OACI

3.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ya ofrece criterios y texto de orientación para ayudar a los Estados en la liberalización y la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, como los modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA) de la OACI.

3.2 El modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI ofrece diferentes opciones que los Estados pueden tener en cuenta en función de las circunstancias de sus relaciones en materia de transporte aéreo.

3.3 Las orientaciones de la OACI deberían seguir preservando la flexibilidad y la libertad de elección de los Estados y mantener su carácter neutral y no vinculante.

3.4 Las disposiciones modelo deberían servir de ayuda a los Estados en sus negociaciones, sin predeterminar el resultado de sus conversaciones bilaterales.

3.5 Las disposiciones modelo de la OACI no deberían dar por sentado que un enfoque formulado en el contexto de un marco nacional o regional concreto resulte, en general, adecuado para todos los Estados.

4. ANÁLISIS

4.1 La liberalización del transporte aéreo internacional se ha desarrollado a través de arreglos bilaterales, regionales y multilaterales que corresponden a diferentes circunstancias y niveles de apertura del mercado. La flexibilidad ha sido un elemento importante de ese proceso.

4.2 Los Estados deberían seguir teniendo libertad para determinar, de común acuerdo, las disposiciones adecuadas para sus relaciones bilaterales concretas en materia de transporte aéreo.

4.3 Cuando ya existan mecanismos en el marco de la legislación nacional o regional, o conforme a un acuerdo bilateral vigente, se debería tener en cuenta su pertinencia antes de estudiar la adopción de nuevas disposiciones.

4.4 Debería establecerse una distinción entre el cumplimiento de la legislación nacional o regional aplicable y la incorporación de requisitos reglamentarios concretos a los derechos y obligaciones acordados mutuamente entre los Estados en el marco de un acuerdo de servicios aéreos (ASA).

4.5 En este contexto, los enfoques reglamentarios nacionales o regionales, así como cualquier disposición de los tratados que se formule al margen del marco de la OACI, no deberían determinar el contenido de las disposiciones modelo de la OACI ni influir en las relaciones bilaterales en materia de transporte aéreo.

4.6 Las novedades en materia de reglamentación no deberían utilizarse para socavar, reinterpretar o menoscabar los derechos acordados previamente en el marco de los acuerdos de servicios aéreos (ASA) vigentes, ni para retrasar, condicionar, restringir o revertir las oportunidades de acceso a los mercados.

4.7 La liberalización del acceso a los mercados debería seguir siendo el objetivo principal de la política de transporte aéreo internacional. Las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos (ASA) deberían ser proporcionadas, transparentes, no discriminatorias y estar alineadas con este objetivo principal.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Los Emiratos Árabes Unidos (EAU) mantienen su firme compromiso con unos mercados internacionales de transporte aéreo liberalizados y basados en la igualdad de oportunidades para que las líneas aéreas operen y compitan.

5.2 Deberían tenerse en cuenta los mecanismos existentes, al tiempo que los Estados conservan la flexibilidad necesaria para determinar, de común acuerdo, las condiciones de sus relaciones bilaterales en materia de transporte aéreo.

5.3 La OACI debería seguir centrándose en facilitar la liberalización del transporte aéreo internacional, lo que incluye un mayor acceso a los mercados y una mayor conectividad, al tiempo que se respeta la libertad de elección de los Estados a la hora de aplicar las políticas y los textos de orientación de la OACI.

— FIN —