ATConf/7-WP/216
18/11/26

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

PROYECTO DE INFORME

(19 pages)

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

Nota: La conferencia examina esta subcuestión del orden del día en tres partes: a) Conectividad y liberalización del acceso a los mercados; b) Competencia y c) Liberalización de los servicios de carga aérea

Parte A: Conectividad y liberalización del acceso al mercado

3.2.1 DOCUMENTACIÓN

3.2.1.1 En la nota WP/5 la Secretaría examina la situación actual de la conectividad aérea mundial y los factores que influyen en los niveles de conectividad en los mercados internacionales de transporte aéreo. Se analizan las principales limitaciones reglamentarias, operacionales y de mercado que afectan la conectividad, así como las tendencias emergentes que inciden en la resiliencia y la sostenibilidad del sector. Asimismo, se determinan vías prácticas para que los Estados optimicen la conectividad mediante la liberalización del acceso a los mercados, el fortalecimiento de la cooperación regional, medidas específicas para apoyar a los mercados marginados y marcos de reglamentación económica más receptivos. Se invita a la conferencia a examinar recomendaciones encaminadas a alentar a los Estados a que mejoren el acceso a los mercados, fortalezcan la cooperación regional e interregional, mejoren la conectividad en los mercados marginados y respalden las actividades continuas de la OACI destinadas a brindar orientación sobre políticas y apoyo a la implementación.

3.2.1.2 La nota WP/170, presentada por Argentina, pone de relieve las dificultades que enfrentan los Estados para identificar y contactar a los puntos focales responsables de las negociaciones bilaterales y multilaterales sobre servicios aéreos y señala que las vías diplomáticas no siempre resultan eficientes y que no todos los Estados participan en los Eventos OACI de Negociación de Servicios Aéreos (ICAN). Basándose en la experiencia de los ICAN, la nota propone que la OACI establezca y mantenga un directorio digital de puntos focales nacionales designados, que incluya nombres, cargos y datos de contacto y cuya información se mantenga actualizada, a fin de facilitar las comunicaciones y contribuir a la eficiencia de las negociaciones sobre servicios aéreos entre los Estados.

3.2.1.3 En la nota WP/79, Brasil, con el apoyo de 19 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)[1] , compara las iniciativas regionales de liberalización del transporte aéreo en América del Sur, África y Europa, destacando su contribución al mejoramiento de la conectividad, la competencia y la integración económica. Se destaca que la liberalización puede llevarse a cabo mediante diferentes modelos que reflejan distintos grados de integración reglamentaria y se señala que las diferencias en ese sentido pueden plantear dificultades para la futura cooperación interregional. Asimismo, se propone que la OACI lleve a cabo un estudio comparativo de las iniciativas regionales de liberalización para determinar los principios comunes, las mejores prácticas y las opciones de política que faciliten una mayor compatibilidad reglamentaria y una futura integración interregional. La nota también alienta a seguir intercambiando experiencias entre los Estados y a fortalecer las actividades de orientación y creación de capacidad de la OACI en este ámbito.

[1] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

3.2.1.4 En la nota WP/80, Brasil, con el apoyo de 19 Estados miembros de la CLAC[2] , examina la evolución del marco de reglamentación económica del transporte aéreo internacional y sostiene que, si bien el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) sigue proporcionando una base sólida para el desarrollo seguro, protegido y ordenado de la aviación civil internacional, el marco de reglamentación económica desarrollado mediante acuerdos de servicios aéreos (ASA) bilaterales puede limitar la competencia, la inversión, la innovación y la conectividad. Trazando una comparación con el marco comercial liberalizado que rige el transporte marítimo internacional, la nota pone de relieve las posibles limitaciones derivadas de las restricciones al acceso a los mercados, la participación extranjera en la propiedad y el control, el cabotaje y la designación de líneas aéreas. La nota propone que la OACI examine los factores del marco de reglamentación económica vigente que limitan la liberalización del transporte aéreo internacional y estudie alternativas para fomentar una industria de la aviación más eficiente, competitiva y liberalizada.

3.2.1.5 La nota WP/29, presentada por China, destaca la función de la colaboración intersectorial para mejorar la conectividad aérea internacional y los servicios a la llegada. A partir de la experiencia de China en el apoyo a la recuperación y ampliación de los servicios aéreos internacionales, la nota destaca la cooperación intersectorial entre los sectores de la aviación, las relaciones exteriores, la inmigración, las aduanas, el turismo, las finanzas y el transporte. La cooperación se centra en mejorar la conectividad de los vuelos, los arreglos sobre visados y tránsito, los servicios de pago, el desarrollo del turismo y el transporte intermodal aéreo-ferroviario. La nota subraya que la conectividad aérea sostenible no depende únicamente de los servicios de transporte aéreo y los derechos de tráfico, sino también del ecosistema de viajes más amplio que facilita los viajes del público pasajero. Se propone que la OACI, en cooperación con ONU Turismo, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), elabore un paquete de herramientas voluntarias para contribuir a la coordinación intersectorial y a la mejora de la conectividad aérea. La nota también alienta a los Estados a estudiar paquetes de medidas voluntarias de cooperación para la conectividad y a emprender iniciativas piloto adaptadas a sus circunstancias nacionales, con el apoyo de las oficinas regionales de la OACI, según corresponda.

3.2.1.6 En la nota WP/130, la República Popular Democrática de Corea (RPDC) manifiesta preocupación por medidas que, según la nota, afectan negativamente la capacidad de determinados Estados para participar plenamente en las actividades de aviación civil internacional y beneficiarse de los programas y servicios de cooperación técnica. Haciendo referencia al principio de no discriminación consagrado en el Convenio de Chicago, la nota sostiene que esas medidas pueden obstaculizar la conectividad aérea, el desarrollo económico y la resiliencia. También destaca las iniciativas de la RPDC para modernizar su infraestructura y sus capacidades de aviación civil. Asimismo, invita a la conferencia a tomar nota de las cuestiones planteadas, reflejar en su declaración la preocupación por las prácticas que pueden obstaculizar la conectividad aérea mundial y el desarrollo de la aviación civil internacional, y recomendar que la Asamblea y el Consejo de la OACI consideren medidas encaminadas a hacer frente a esas prácticas.

3.2.1.7 En la nota WP/151, El Salvador, con el apoyo de 17 Estados miembros de la CLAC[3], destaca la función de los arreglos regionales de conectividad en la mejora de la conectividad, la asequibilidad y la resiliencia del transporte aéreo. A partir de la experiencia adquirida por El Salvador, Guatemala y Honduras en la aplicación del Reglamento para el Desarrollo de Operaciones Aéreas y Aeroportuarias (CA-4), en virtud del cual las rutas intrarregionales reciben un trato similar al de las rutas nacionales, se eliminan los cargos aeroportuarios internacionales y se permite una mayor flexibilidad en los

[2] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

[3] Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

derechos de tráfico, la nota señala la falta de orientación de la OACI sobre los marcos regionales integrados de transporte aéreo, en particular con respecto a las tasas y los cargos, la gestión de los datos del público pasajero y los arreglos coordinados de accesibilidad y gestión de crisis. Asimismo, invita a la conferencia a reconocer la necesidad de que la OACI proporcione orientación sobre los mercados comunes de aviación y los arreglos de cielos sin discontinuidades, alienta a estudiar modelos de corredores intrarregionales que pueden servir como mejores prácticas y solicita la actualización de los Docs 9626 y 9957, así como del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP), a fin de respaldar la implementación de mercados comunes de la aviación, sistemas regionales de ventanilla única para datos y protocolos de accesibilidad intrarregional.

3.2.1.8 En la nota WP/149, Guinea Ecuatorial, Nigeria, el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World), el Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) destacan la importancia de que existan formas diversas y complementarias de transporte aéreo para lograr un sistema de transporte aéreo internacional resiliente e inclusivo. La nota describe la contribución de los servicios aéreos regionales y comunitarios, la aviación de negocios y general, las operaciones de vuelos chárter y exclusivamente de carga, y la movilidad aérea avanzada (AAM), y señala que estas formas de aviación atienden a distintos mercados y necesidades operacionales, incluidas las de comunidades remotas y marginadas, y contribuyen a la resiliencia del sistema durante disrupciones. Se subraya la necesidad de adoptar enfoques económicos y reglamentarios proporcionados y adecuados a sus fines que reflejen las distintas características operacionales y a su vez contribuyan al acceso operacional y a la infraestructura necesaria. En la nota se pide a la OACI que promueva esos enfoques en su orientación sobre políticas y elabore orientación para los Estados que contribuya al acceso operacional, a la infraestructura necesaria y a los marcos reglamentarios que mejoren la conectividad, la resiliencia y el desarrollo económico sostenible, de conformidad con el objetivo Ningún país se queda atrás (NCLB).

3.2.1.9 En la nota WP/156, presentada por Paraguay y con el apoyo de 18 Estados miembros de la CLAC[4], se presenta el Acuerdo de Liberalización Aérea Sudamericana (ALAS) como marco para avanzar hacia un Cielo Único Sudamericano mediante la liberalización progresiva de los servicios aéreos, la facilitación institucional y la armonización reglamentaria. La nota describe el ALAS como un enfoque flexible y gradual, adaptado a las circunstancias jurídicas e institucionales de los Estados participantes, cuyo objetivo es mejorar la conectividad, promover la competencia leal y fortalecer la resiliencia del transporte aéreo regional. Asimismo, invita a la conferencia a tomar nota del ALAS como prueba del compromiso de los Estados sudamericanos con la liberalización regional, recomendar que la OACI elabore un instrumento modelo de uso voluntario para la integración del transporte aéreo regional y la armonización reglamentaria, e invitar a la OACI a establecer una iniciativa voluntaria de creación de capacidad para los Estados interesados en la liberalización regional, que incluya instrucción, asistencia técnica y cooperación entre pares. La nota también alienta a compartir conocimientos especializados, enseñanzas extraídas y mejores prácticas entre los Estados.

3.2.1.10 En la nota WP/95, la Federación de Rusia manifiesta preocupación por los efectos de las medidas unilaterales en el transporte aéreo internacional y sostiene que esas medidas pueden afectar negativamente la conectividad aérea, la competencia leal, el turismo, el desarrollo económico y la liberalización del transporte aéreo internacional. La nota puntualiza la importancia de mantener un marco no discriminatorio y equitativo para el desarrollo del transporte aéreo internacional, en consonancia con los principios del Convenio de Chicago, y preservar la función de la OACI como organización imparcial y técnica libre de politización. Asimismo, solicita a la conferencia que invite a la OACI a evaluar y analizar

[4] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay.

los efectos de esas medidas en el transporte aéreo internacional y formular las conclusiones y recomendaciones correspondientes. Además, propone establecer un equipo especial para contribuir a esta labor evaluando los efectos de esas medidas en el desarrollo sostenible y la liberalización del transporte aéreo internacional, la competencia leal y los derechos de las personas consumidoras.

3.2.1.11 En la nota WP/54, presentada por Togo en nombre de los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)[5], se pone de relieve la experiencia del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM) en la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro (YD) y se examinan las dificultades para que los compromisos de liberalización se transformen en un acceso a los mercados efectivo y que se pueda aprovechar comercialmente. Si bien se señala que los arreglos de liberalización regionales y plurilaterales de distintas regiones han facilitado un mayor acceso a los mercados y una mayor conectividad, la nota se centra en la experiencia de África, incluidas las enseñanzas extraídas de la implementación del SAATM y la experiencia nacional de Togo, que resaltan la importancia de las autorizaciones oportunas, el ejercicio efectivo de los derechos de tráfico, las salvaguardias reglamentarias y el monitoreo del rendimiento. En la nota se subraya que la eficacia de la liberalización debería evaluarse en función de los resultados operacionales y económicos, y no únicamente de los compromisos formales. Asimismo, se solicita a la conferencia que reconozca los arreglos de liberalización regionales y plurilaterales como vías prácticas para la apertura de los mercados, solicite a la OACI que refuerce la orientación sobre políticas, las herramientas analíticas, la evaluación comparativa, el intercambio de conocimientos y la creación de capacidad, y aliente a los Estados a traducir los compromisos de liberalización en un acceso efectivo a los mercados y a compartir los resultados de la implementación con la OACI y las organizaciones regionales.

3.2.1.12 En la nota WP/139, Emiratos Árabes Unidos subraya la importancia de continuar liberalizando el transporte aéreo internacional para ampliar el acceso a los mercados, la conectividad y las opciones de las personas consumidoras. La nota plantea que los Estados tienen distintas circunstancias económicas, marcos reglamentarios y políticas de aviación, y destaca que deberían tenerse en cuenta los mecanismos nacionales, bilaterales y regionales existentes al considerar la inclusión de disposiciones en los ASA. También reconoce que la orientación de la OACI, incluido el modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA), debería seguir siendo flexible, neutral y no vinculante, y que los enfoques reglamentarios nacionales o regionales, o las disposiciones de tratados elaboradas fuera del marco de la OACI, no deberían considerarse modelos de aplicación mundial para los acuerdos bilaterales. En la nota se solicita a la conferencia que reafirme la importancia de la liberalización y de la ampliación del acceso a los mercados, reconozca que los enfoques reglamentarios nacionales o regionales o las disposiciones de tratados elaboradas fuera del marco de la OACI pueden no ser necesariamente adecuados como bases de referencia internacionales de aplicación mundial para los ASA bilaterales, y reafirme la flexibilidad de los Estados para determinar las disposiciones aplicables a sus relaciones bilaterales de transporte aéreo y para utilizar los textos de orientación de la OACI.

3.2.1.13 En la nota WP/103, Uruguay, con el apoyo de 19 Estados miembros de la CLAC[6], presenta la experiencia de la comisión en la liberalización de los servicios combinados de transporte de personas pasajeras, carga y correo mediante un memorando de acuerdo (MoU) de carácter voluntario que concede derechos de tráfico recíprocos hasta la sexta libertad del aire y complementa los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes. La nota presenta el instrumento como un enfoque pragmático y progresivo para

[5] Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

[6] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

la liberalización, que contempla procedimientos simplificados de adhesión y salida, y reconoce su potencial para potenciar la conectividad regional, fortalecer la resiliencia de las redes y preservar la competencia durante períodos de disrupciones económicas, sanitarias u operacionales. También destaca las ventajas de elaborar un marco más uniforme para evitar la fragmentación reglamentaria derivada de la existencia de múltiples arreglos regionales. En la nota se pide a la conferencia que tome nota de la experiencia de la CLAC y recomiende que el Consejo encomiende al Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) la elaboración de un instrumento modelo de uso voluntario, teniendo en cuenta la experiencia de la CLAC y otras experiencias regionales, para facilitar la liberalización de los servicios combinados de transporte de personas pasajeras, carga y correo.

3.2.1.14 En la nota WP/145, la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) examinan la forma en que los marcos de otorgamiento de licencias, de licitación y comerciales aplicables a los servicios de escala inciden en la seguridad operacional, la estabilidad de la fuerza laboral, la resiliencia operacional y la inversión. La nota señala que el sector ha sufrido presiones económicas en los últimos años pese al aumento de las exigencias operacionales, lo que ha planteado dificultades para retener a la fuerza laboral, dictar instrucción e invertir en equipos. Sostiene que el diseño del mercado, incluidos los criterios de selección de proveedores, el número y la duración de las autorizaciones y la distribución de riesgos contractuales, desempeña una función fundamental en la determinación de esos resultados. Asimismo, propugna marcos que, además del precio, otorguen la debida importancia al rendimiento en seguridad operacional, la competencia de la fuerza laboral, la calidad del servicio y las condiciones de empleo. Además, pide a la OACI que elabore orientación sobre los aspectos económicos y de diseño del mercado de servicios de escala y siga respaldando las normas internacionales del trabajo pertinentes. También insta a los Estados y a los explotadores de aeropuertos a adoptar marcos de otorgamiento de licencias, de licitación y de autorización que respalden la seguridad operacional, la competencia de la fuerza laboral, las condiciones de empleo, la inversión y la resiliencia operacional, y exhorta a los Estados a velar por que existan prácticas comerciales equilibradas y se mantenga el personal calificado durante las transiciones entre proveedores.

3.2.1.15 En la nota WP/115, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la ITF y la IFALPA tratan la función de las salvaguardias laborales y sociales en la liberalización ordenada y sostenible del transporte aéreo internacional. Recordando los principios y recomendaciones adoptados por las anteriores Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo y las conclusiones y recomendaciones de la OIT de 2023 para la aviación civil, la nota pone de relieve las posibles repercusiones de la liberalización, los nuevos modelos de negocio, la estructura de propiedad y la consolidación del sector en el empleo, la protección laboral y la vigilancia reglamentaria. Señala la creciente inclusión de disposiciones laborales y sociales en los ASA actuales y respalda la labor en curso del ATRP para considerar la inclusión de un artículo opcional sobre cuestiones laborales y sociales en el MASA. Además, solicita a la conferencia que reafirme y desarrolle los principios y recomendaciones laborales y sociales existentes, aliente la inclusión de un artículo opcional sobre cuestiones laborales y sociales en el MASA actualizado, y aliente a los Estados miembros a procurar arreglos jurídicos e institucionales y la armonización progresiva de marcos reglamentarios que incorporen protecciones relativas al trabajo decente en consonancia con los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo de la OIT.

3.2.2 **ANÁLISIS**

3.2.2.1 La conferencia analiza diferentes enfoques para optimizar la conectividad aérea mundial y mejorar la resiliencia de las redes de transporte aéreo internacional. Se reconoce que los resultados en materia de conectividad se determinan por una combinación de factores reglamentarios, operacionales, comerciales y relacionados con el ecosistema en general, y que la liberalización del acceso a los mercados por sí sola puede no ser suficiente para resolver los problemas de conectividad en todas las circunstancias.

Se subraya la importancia de contar con marcos de reglamentación predecibles, propicios y adecuados para su finalidad, una coordinación eficaz entre las autoridades aeronáuticas y no aeronáuticas, y con políticas que fomenten la conectividad con mercados remotos, insuficientemente atendidos y en situación geográfica desaventajada.

3.2.2.2 La conferencia examina la evolución de la liberalización del acceso a los mercados y la integración del transporte aéreo regional. Se manifiesta un amplio apoyo a la liberalización progresiva y continua del transporte aéreo internacional como medio para mejorar la conectividad, la competencia y el crecimiento sostenible del sector. Asimismo, se expresa apoyo a enfoques progresivos de liberalización que tengan en cuenta las diferentes circunstancias de los Estados, sus objetivos de política y sus diferentes grados de preparación. Las iniciativas regionales y plurilaterales se presentan como enfoques prácticos para ampliar el acceso a los mercados, mejorar la conectividad y reforzar la cooperación regional. Se reconoce que los Estados pueden adoptar enfoques diferentes en materia de liberalización y se hace hincapié en que los Estados conservan la flexibilidad necesaria para determinar el ritmo, el alcance y la modalidad de liberalización que mejor convengan a sus políticas de transporte aéreo. Varias delegaciones destacan que ningún modelo único de liberalización debería considerarse de aplicación universal. En la conferencia se destaca además la importancia de transformar los compromisos de liberalización en un acceso a los mercados efectivo y comercialmente viable mediante el ejercicio práctico de los derechos de tráfico convenidos y una cooperación reglamentaria adecuada entre los Estados.

3.2.2.3 En la conferencia se reconoce la contribución de diversas actividades de aviación —entre ellas, los servicios aéreos regionales y comunitarios, la aviación de negocios y la aviación general, las operaciones exclusivamente de carga y las actividades de aviación emergentes— a la hora de ampliar el acceso y reforzar la resiliencia de las redes. En este contexto se reconoce la importancia de contar con unos servicios de apoyo eficaces, incluidos los servicios de escala, para que las operaciones de transporte aéreo sean seguras, fiables y resilientes. Si bien se expresa apoyo a las medidas encaminadas a reforzar la resiliencia operacional, algunas delegaciones destacan la necesidad de preservar la competencia, la flexibilidad comercial y la capacidad de respuesta de los mercados, así como las plataformas para el intercambio de experiencias y mejores prácticas destinadas a mejorar la conectividad y la resiliencia.

3.2.2.4 También se abordan las consideraciones laborales y sociales relacionadas con la liberalización del transporte aéreo internacional. Se expresan opiniones diferentes sobre en qué medida deberían reflejarse tales consideraciones en la política y los textos de orientación de la OACI y, cuando proceda, en los acuerdos de servicios aéreos. Algunas delegaciones apoyan que se sigan elaborando disposiciones laborales y sociales opcionales, en particular en el contexto del examen en curso de los modelos de acuerdo de servicios aéreos (TASA), y señalan su posible contribución al desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. Otras delegaciones hacen hincapié en que las cuestiones laborales y sociales se inscriben principalmente en los marcos de políticas nacionales y advierten del peligro de vincular tales consideraciones con los derechos o las condiciones de acceso a los mercados. Aunque existen diferencias de opinión sobre el enfoque apropiado, varias delegaciones subrayan la importancia de preservar el carácter voluntario, no vinculante y técnico de los textos de orientación de la OACI.

3.2.2.5 La conferencia examina medidas prácticas para apoyar la puesta en práctica de la liberalización y reforzar la cooperación en materia de reglamentación entre los Estados. Se destaca la relevancia continua de las políticas y los textos de orientación de la OACI, entre ellos el TASA, como herramientas prácticas y flexibles para propiciar la liberalización del acceso a los mercados y la integración regional. Se expresa apoyo a que la OACI siga trabajando en la orientación sobre políticas, el apoyo a la implementación, la creación de capacidad y el intercambio de experiencias y mejores prácticas. La conferencia apoya las iniciativas encaminadas a facilitar la comunicación y la coordinación en las negociaciones sobre servicios aéreos, incluidas las medidas para designar a puntos de contacto nacionales adecuados. Muchas delegaciones hacen hincapié en que los instrumentos y textos de orientación de la OACI

deberían seguir siendo voluntarios, no vinculantes y lo suficientemente flexibles para dar cabida a las distintas circunstancias y enfoques de liberalización de los Estados.

3.2.2.6 La conferencia intercambia opiniones sobre cuestiones relacionadas con la cooperación internacional, la conectividad aérea y la participación en actividades internacionales de aviación civil. Se expresan diferentes opiniones sobre los factores que pueden afectar a la conectividad, la cooperación técnica y la capacidad de los Estados para participar en las actividades y programas de aviación civil internacional y beneficiarse de ellos. Algunas delegaciones expresan su preocupación por dichos factores y sus posibles repercusiones en la conectividad, el desarrollo económico y la resiliencia. Muchas otras delegaciones opinan que las cuestiones planteadas ya se están abordando a través de los procesos existentes de la OACI o que quedan fuera del ámbito de la conferencia.

3.2.2.7 La conferencia toma nota de las notas de información WP/107 presentada por Colombia y apoyada por 17 Estados miembros de la CLAC, WP/127 presentada por Colombia y respaldada por 16 Estados miembros de la CLAC, WP/154 de Cuba, WP/186 de Kazajstán, WP/184 presentada por Venezuela y 15 Estados miembros de la CLAC, y WP/195 presentada por el IBAC.

3.2.3 **CONCLUSIÓN**

3.2.3.1 Como resultado de la documentación examinada y de las deliberaciones mantenidas bajo la cuestión 3.2, parte A), la conferencia llega a las conclusiones siguientes:

a) la mejora de la conectividad aérea sigue siendo un objetivo importante de la política de transporte aéreo internacional y contribuye al crecimiento económico, al comercio, al turismo y al desarrollo sostenible. Para alcanzar este objetivo se requieren marcos reglamentarios y operacionales que lo respalden, una cooperación eficaz entre las partes interesadas y medidas que atiendan las necesidades de los mercados remotos, desatendidos y con escasa demanda;

b) la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional puede contribuir a mejorar la conectividad, la competencia, la integración regional y el crecimiento sostenible del sector. La conferencia reconoce que los Estados pueden adoptar diferentes enfoques en materia de liberalización, en función de sus circunstancias nacionales, sus objetivos de políticas y su grado de preparación, y que los beneficios de la liberalización dependen de la implementación eficaz y la utilización práctica de las oportunidades de acceso a los mercados;

c) las iniciativas de liberalización regionales y plurilaterales aportan una valiosa experiencia a la hora de impulsar el acceso a los mercados, la conectividad y la cooperación en materia de reglamentación, y ponen de manifiesto diferentes enfoques mediante los cuales los Estados pueden alcanzar sus objetivos de liberalización;

d) las consideraciones laborales y sociales siguen siendo relevantes en los debates sobre el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional, si bien se reconoce que los Estados pueden adoptar enfoques diferentes para abordar estas cuestiones, de acuerdo con sus circunstancias nacionales y sus políticas;

e) los criterios y textos de orientación de la OACI, entre ellos los modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA), siguen desempeñando un papel importante para impulsar la liberalización, la cooperación en materia de reglamentación y la modernización de los marcos del transporte aéreo internacional. La conferencia también reconoce la

importancia de la asistencia técnica, las herramientas prácticas de aplicación, la mejora de la comunicación entre los Estados y el intercambio de experiencias y mejores prácticas para respaldar las iniciativas destinadas a impulsar los objetivos de conectividad y acceso a los mercados, en especial la facilitación de los contactos entre las autoridades responsables de las negociaciones sobre servicios aéreos; y

f) los Estados deberían seguir tomando medidas para fomentar la conectividad aérea, la cooperación técnica, el crecimiento del transporte aéreo internacional y el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.2.4 **RECOMENDACIÓN**

Recomendación 3.2/1 — Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional: Conectividad y liberalización del acceso a los mercados

La conferencia recomienda:

a) que los Estados sigan impulsando la Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional mediante una liberalización progresiva a través de acuerdos bilaterales, regionales, plurilaterales y multilaterales, de acuerdo con sus circunstancias nacionales, sus objetivos de políticas y su grado de preparación;

b) que los Estados tomen medidas para garantizar que los derechos de acceso a los mercados acordados puedan ejercerse de manera eficaz y comercial, entre otras cosas mediante la tramitación oportuna de las autorizaciones y aprobaciones y la eliminación de los obstáculos administrativos y normativos que puedan limitar su utilización;

c) que los Estados refuercen la conectividad aérea mediante marcos reglamentarios proporcionados y adecuados a sus fines, la coordinación intersectorial y medidas específicas para apoyar la conectividad en mercados remotos, desatendidos y con baja demanda, incluidos los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);

d) que los Estados y las organizaciones regionales promuevan el intercambio de experiencias y mejores prácticas en materia de liberalización del acceso a los mercados, iniciativas de integración regional y la aplicación práctica de los compromisos de liberalización;

e) que la OACI siga revisando y actualizando sus criterios y textos de orientación, entre ellos los modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA), para reflejar la evolución del mercado, las experiencias regionales y las necesidades de los Estados, y reforzar el apoyo a la implementación por parte de los Estados mediante asistencia técnica, actividades de creación de capacidad, herramientas prácticas de aplicación y mecanismos mejorados de intercambio de información;

f) que la OACI cree y mantenga un directorio digital de la OACI con los puntos focales designados por los Estados miembros para las negociaciones sobre servicios aéreos, con el fin de facilitar la comunicación y la coordinación entre los Estados;

g) que los Estados sigan tomando medidas para fomentar la conectividad aérea, la cooperación técnica, el crecimiento sostenible del transporte aéreo internacional y el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Parte B: Competencia

3.2.5 DOCUMENTACIÓN

3.2.5.1 La nota WP/96, presentada por Chile y apoyada por 18 Estados miembros de la CLAC[7], examina el papel de las políticas e instituciones de competencia en la concreción de los beneficios de la liberalización del transporte aéreo. La nota destaca que, además de proteger la competencia leal entre transportistas de distintos Estados, los marcos de competencia deberían abordar la asignación interna de derechos aerocomerciales escasos, señalando que las limitaciones de frecuencia y los mecanismos de asignación pueden obstaculizar la entrada al mercado, la competencia y la concreción de los beneficios derivados de los acuerdos de servicios aéreos (ASA). Partiendo la experiencia de Chile, la nota propone una serie de mejores prácticas para la asignación de derechos de tráfico escasos, como la asignación por un plazo definido, los mecanismos transparentes y competitivos de asignación, los requisitos de uso efectivo y una mayor articulación entre las administraciones de aviación civil y las autoridades de protección de la competencia. La nota también alienta a los Estados a reforzar sus políticas de competencia, aplicarlas a la asignación de derechos de tráfico y reflejar los principios de competencia en los ASA; asimismo, propone que la OACI elabore textos de orientación, una cláusula modelo de competencia y mecanismos para fomentar la cooperación entre las autoridades de competencia.

3.2.5.2 En la nota WP/71, Nigeria, en nombre de los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)[8], expone la posición de África sobre la competencia leal y la capacidad de reglamentación en los mercados liberalizados de transporte aéreo. La nota subraya que la aplicación satisfactoria de la Decisión de Yamoussoukro (YD) y del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM) depende de unas normas de competencia eficaces, condiciones equitativas, medidas adecuadas de protección del público consumidor y organismos competentes e independientes encargados de la reglamentación económica. Además de destacar el marco continental de competencia vigente en África, que figura en el anexo 5 de la YD, la nota destaca una serie de dificultades relacionadas con la concentración del mercado, la competencia subvencionada, la capacidad de hacer cumplir las reglas, la independencia institucional, la armonización y las lagunas en la reglamentación. La nota insta a la OACI a reforzar sus orientaciones mundiales de política y sus mejores prácticas en materia de competencia en el transporte aéreo internacional; elaborar herramientas prácticas y programas de creación de capacidad para facilitar la evaluación de la competencia, el seguimiento del mercado y la aplicación de las reglas; y proporcionar asistencia técnica específica para reforzar la competencia y la capacidad de reglamentación económica, especialmente en los países en desarrollo y en los mercados emergentes de aviación a nivel regional.

3.2.5.3 En la nota WP/16, la República de Corea expone los problemas administrativos y operacionales que podrían tener que afrontar las administraciones de aviación civil en relación con las fusiones de líneas aéreas, especialmente cuando intervienen varias jurisdicciones. La nota destaca que, además de aprobar la fusión, es posible que las administraciones de aviación civil tengan que hacer frente a una serie de problemas vinculados con la reglamentación, las operaciones y la seguridad operacional. Asimismo, señala que las diferencias en los procedimientos aplicados por distintos Estados pueden dar lugar a demoras, costos adicionales e incertidumbre jurídica u operacional; por otro lado, dado que las fusiones entre líneas aéreas son relativamente poco frecuentes, las administraciones de aviación civil tienen pocas ocasiones de adquirir experiencia práctica en la materia. Si bien las orientaciones vigentes de la OACI

[7] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

[8] Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

hacen referencia a los requisitos de propiedad, control y designación, la nota pone de manifiesto la falta de textos prácticos de referencia sobre los procedimientos administrativos y operacionales que deben seguirse una vez aprobadas las fusiones. Tras destacar la importancia de que los procesos sean oportunos y coordinados para favorecer la conectividad y la resiliencia del sistema, sobre todo durante los períodos de crisis y recuperación estructural, la nota solicita a la conferencia que aliente a los Estados a compartir sus experiencias e invite a la OACI a elaborar textos prácticos de referencia, sobre la base de casos reales, para ayudar a las administraciones de aviación civil a gestionar las fusiones de líneas aéreas y la coordinación internacional que estas requieren.

3.2.6 **DEBATE**

3.2.6.1 La conferencia examina las cuestiones relativas a la asignación de derechos de tráfico escasos y sus repercusiones para la competencia en los mercados internacionales de transporte aéreo, destacadas en la nota WP/96. Las delegaciones expresan opiniones sobre el papel de los Estados en la asignación de derechos de tráfico y sobre la relación entre dicha asignación y la competencia. Varias delegaciones subrayan que la asignación de derechos de tráfico se inscribe en los marcos nacionales de políticas y reglamentación de los Estados. En ese contexto, se expresa la opinión de que las orientaciones vigentes de la OACI ya ofrecen suficiente flexibilidad a los Estados y de que no deberían incorporarse disposiciones adicionales sobre la asignación de derechos de tráfico en los modelos de acuerdo de servicios aéreos (MASA), puesto que son cuestiones que ya están contempladas en los marcos nacionales de los Estados.

3.2.6.2 La conferencia examina asimismo la cuestión de la competencia leal y la vigilancia reglamentaria del mercado planteada en la nota WP/71. Se expresa un firme apoyo a la nota por haber puesto de relieve la importante cuestión de la vigilancia de la competencia en los mercados liberalizados de transporte aéreo internacional. Las delegaciones coinciden en que la totalidad de los beneficios de la liberalización no puede concretarse sin marcos eficaces de competencia, la vigilancia reglamentaria del mercado y una capacidad adecuada de reglamentación económica. El debate subraya la importancia de reforzar las capacidades institucionales y reglamentarias para hacer frente a prácticas que puedan atentar contra la competencia leal, particularmente en los Estados en desarrollo y los mercados regionales emergentes de la aviación. También se expresa apoyo a que la OACI continúe prestando asistencia mediante orientaciones prácticas, herramientas, actividades de instrucción y creación de capacidad relacionadas con los marcos de competencia. Algunas delegaciones destacan asimismo la pertinencia de las consideraciones laborales y sociales en el contexto de las políticas de liberalización y competencia.

3.2.6.3 La conferencia examina asimismo las fusiones entre líneas aéreas y la coordinación de la reglamentación, como se detalla en la nota WP/16. Se analizan las repercusiones administrativas, operacionales y reglamentarias de las fusiones entre líneas aéreas, particularmente cuando intervienen múltiples jurisdicciones. Las delegaciones reconocen la importancia de la coordinación, el intercambio de información y la existencia de procedimientos claros entre las autoridades competentes para apoyar la implementación de las fusiones aprobadas entre líneas aéreas. Se señala que las fusiones entre líneas aéreas son relativamente poco frecuentes y que el intercambio de experiencias prácticas y enseñanzas extraídas podría ayudar a los Estados a afrontar las consiguientes dificultades. Algunas delegaciones destacan que la evaluación de cuestiones que excedan los aspectos técnicos y reglamentarios de la aviación debería seguir siendo responsabilidad de las autoridades competentes. Si bien se expresa apoyo al intercambio de experiencias y mejores prácticas entre los Estados, algunas delegaciones no respaldan la elaboración de material de orientación adicional de la OACI sobre las fusiones entre líneas aéreas.

3.2.7 **CONCLUSIÓN**

3.2.7.1 Como resultado de la documentación examinada y de las deliberaciones mantenidas bajo la cuestión 3.2, parte B), la conferencia llega a las conclusiones siguientes:

a) que los marcos eficaces de competencia, la vigilancia reglamentaria del mercado y la capacidad de reglamentación económica son importantes para que haya una competencia leal y se concreten los beneficios de la liberalización;

b) que la asignación de derechos de tráfico escasos debería considerarse en el marco de las políticas y la reglamentación nacionales de los Estados, con miras a promover su utilización efectiva y resolver las situaciones en que los derechos asignados permanezcan sin utilizarse;

c) que la coordinación, el intercambio de información y la existencia de procedimientos claros entre las autoridades competentes favorecen la implementación administrativa y operacional de las fusiones aprobadas de líneas aéreas;

d) que las orientaciones prácticas, las herramientas, las actividades de instrucción y la creación de capacidad proporcionadas por la OACI, en colaboración con el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), ayudan a los Estados a ocuparse de cuestiones relacionadas con la competencia, particularmente a los Estados en desarrollo y a los mercados regionales emergentes de la aviación;

e) que el intercambio permanente de mejores prácticas y experiencias entre los Estados contribuye a la implementación efectiva de políticas y medidas relacionadas con la competencia; y

f) que los Estados deberían seguir intercambiando experiencias y mejores prácticas en materia de competencia a través de la plataforma de la OACI donde se encuentra el compendio sobre competencia.

3.2.8 **RECOMENDACIÓN**

Recomendación 3.2/2 — Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional: Competencia

La conferencia recomienda:

a) que los Estados refuercen la vigilancia reglamentaria del mercado y la capacidad de reglamentación económica para hacer frente a prácticas que puedan atentar contra la competencia leal, teniendo en cuenta sus circunstancias nacionales y regionales;

b) que los Estados refuercen la cooperación y el intercambio de información, experiencias y mejores prácticas para reforzar la eficacia de la vigilancia de la competencia y de la reglamentación económica;

c) que, de conformidad con sus políticas y marcos regulatorios nacionales, los Estados consideren mecanismos apropiados para la asignación de derechos de tráfico escasos que promuevan su utilización efectiva y contemplen las situaciones en las que los derechos asignados permanezcan sin utilizarse;

d) que los Estados respalden la implementación administrativa y operacional de las fusiones aprobadas de líneas aéreas mediante la coordinación, el intercambio de información y procedimientos claros entre las autoridades competentes;

e) que la OACI siga proporcionando orientaciones prácticas, herramientas, actividades de instrucción y creación de capacidad en relación con la vigilancia de la competencia en el transporte aéreo y la correspondiente reglamentación económica, particularmente para los Estados en desarrollo y los mercados regionales emergentes de la aviación; y

f) que la OACI siga actualizando y manteniendo su Compendio sobre competencia como plataforma para el intercambio de mejores prácticas al respecto entre los Estados y que, en consecuencia, los Estados compartan con la OACI la información pertinente para incorporarla en dicho compendio.

Parte C: Liberalización de los servicios de carga aérea

3.2.9 DOCUMENTACIÓN

3.2.9.1 En la nota WP/136, Kuwait trata la carga aérea como elemento clave para facilitar el comercio mundial, la resiliencia de las cadenas de suministro y el desarrollo económico, en particular para los Estados sin litoral y las regiones que enfrentan dificultades geográficas y logísticas. La nota señala la necesidad de mejorar la facilitación de la carga aérea mediante la simplificación y armonización de los procedimientos, la transformación digital, el intercambio electrónico de datos, el concepto de ventanilla única y el fortalecimiento de la coordinación entre las partes interesadas, manteniendo al mismo tiempo unos niveles elevados de seguridad operacional y seguridad de la aviación. Asimismo, respalda una mayor liberalización de los servicios de carga aérea y el fortalecimiento de las asociaciones público-privadas. Además, pide a la OACI que fortalezca la cooperación internacional mediante la elaboración de políticas y marcos reglamentarios para la carga aérea, respalde la armonización y simplificación de los procedimientos de carga, acelere la digitalización de las operaciones de carga y el intercambio seguro de datos, y amplíe la conectividad aérea para que los Estados y las regiones que enfrentan limitaciones geográficas o no poseen salida al mar puedan acceder a los mercados mundiales de forma más eficiente.

3.2.9.2 En la nota WP/102, Omán destaca la función estratégica de la carga aérea para el comercio, la diversificación económica y la resiliencia de las cadenas de suministro. La nota presenta la experiencia de Omán en el marco de la Estrategia Nacional de Aviación 2040, que integra el desarrollo de la carga con los objetivos nacionales de logística y comercio mediante metas cuantitativas, conectividad multimodal y marcos reglamentarios propicios. También señala la creciente importancia del comercio electrónico y la facilitación de la carga. Asimismo, invita a la conferencia a reconocer la contribución de la carga aérea al desarrollo económico y la resiliencia, alienta a los Estados a incorporar metas cuantificables para la carga en sus estrategias nacionales de aviación e invita a la OACI a fortalecer sus políticas y orientaciones relativas al desarrollo de la carga aérea y a incluir dicho desarrollo en el programa de trabajo de seguimiento derivado de la conferencia.

3.2.9.3 En la nota WP/98, Perú, con el apoyo de 19 Estados miembros de la CLAC[9], presenta la experiencia de la comisión en la liberalización progresiva de los servicios exclusivamente de carga aérea mediante un mecanismo regional de carácter voluntario que concede derechos de tráfico de séptima libertad. La nota describe el mecanismo, implementado originalmente durante la pandemia de COVID-19 y que luego pasó a ser permanente, como instrumento pragmático y complementario que funciona en paralelo a los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes mediante procedimientos simplificados de adhesión y salida. Subraya que la iniciativa ha facilitado la conectividad intrarregional de la carga y demostrado la viabilidad de los enfoques graduales y voluntarios para la liberalización de la carga aérea. Asimismo, pide a la conferencia que tome nota de la experiencia de la CLAC, reconozca su valor para determinar los

[9] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

beneficios y las dificultades de la liberalización de la carga aérea, y recomiende que la OACI, mediante el examen del modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI (MASA), considere los principios de complementariedad jurídica, participación voluntaria y procedimientos simplificados del instrumento como posibles medios para facilitar enfoques regionales o multilaterales para la liberalización progresiva de los servicios exclusivamente de carga aérea.

3.2.9.4 En la nota WP/18, presentada por Qatar, se destaca la creciente importancia estratégica de la carga aérea para el comercio mundial, la resiliencia de las cadenas de suministro, el desarrollo económico y la conectividad. La nota sostiene que la expansión del comercio electrónico, la creciente integración de las cadenas de valor mundiales y la evolución de las necesidades logísticas exigen marcos reglamentarios que reflejen mejor las características operacionales propias de los servicios exclusivamente de carga. Propugna una mayor flexibilidad comercial y operacional para los explotadores de servicios de carga aérea mediante la incorporación de disposiciones modernas sobre los servicios exclusivamente de carga en los ASA. También destaca los posibles beneficios de los derechos de tráfico de séptima libertad para los servicios exclusivamente de carga y las oportunidades que ofrece la modernización en curso del MASA. Asimismo, pide a la conferencia que reconozca la importancia estratégica de la carga aérea, aliente a los Estados a evaluar la conveniencia de liberalizar aún más los servicios de carga aérea en los ASA, incluidas las disposiciones propuestas, y solicite a la OACI que siga apoyando la implementación de la liberalización de la carga aérea mediante orientación sobre políticas y la difusión de mejores prácticas.

3.2.9.5 En la nota WP/134, presentada por Emiratos Árabes Unidos, se examina la función de la carga aérea en el mantenimiento de las cadenas de suministro mundiales y el apoyo a la respuesta ante crisis durante disrupciones como pandemias, desastres naturales y sucesos geopolíticos. La nota sostiene que las disposiciones restrictivas de los arreglos de servicios aéreos pueden limitar la capacidad de los explotadores para adecuar rápidamente la capacidad, las rutas y las redes en respuesta a las crisis, y puntualiza que una mayor liberalización de los servicios exclusivamente de carga debería formar parte de las estrategias de preparación de los Estados ante las crisis. Teniendo en cuenta los beneficios observados durante la pandemia de COVID-19, propugna establecer flexibilidad reglamentaria mediante arreglos más liberales de acceso a los mercados antes de que se produzcan disrupciones futuras. Asimismo, solicita a la conferencia que reconozca la función de la carga aérea en el fortalecimiento de la resiliencia y la preparación ante las crisis, aliente a los Estados a liberalizar aún más el acceso a los mercados para las operaciones exclusivamente de carga y pida a la OACI que siga apoyando a los Estados miembros en la formulación de enfoques reglamentarios flexibles para los servicios internacionales exclusivamente de carga.

3.2.9.6 En la nota WP/14, presentada por Global Express Association (GEA) y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), se examina la evolución del comercio internacional y la carga aérea desde la ATConf/6 y sus repercusiones para la reglamentación de la carga aérea. En la nota se destaca la creciente importancia de la carga aérea, el comercio electrónico y la resiliencia de las cadenas de suministro, y se sostiene que la reglamentación económica de la carga aérea no ha evolucionado lo suficiente como para favorecer plenamente el crecimiento y la conectividad. A partir de las experiencias adquiridas durante la pandemia de COVID-19 y de las iniciativas de liberalización de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), la Unión Europea (UE) y la CLAC, se subrayan las características operacionales propias de la carga aérea y la necesidad de un mayor acceso a los mercados y una mayor flexibilidad operacional. Asimismo, se pide a la conferencia que reconozca la importancia económica de la carga aérea y encargue a la OACI que extraiga enseñanzas de las experiencias de los Estados en la liberalización de la carga aérea, proporcione orientación a los Estados que deseen estudiar nuevas políticas de carga, incluidas la capacidad abierta y una mayor flexibilidad operacional, y modifique el MASA en consecuencia.

3.2.10 **DEBATE**

3.2.10.1 Al examinar la carga aérea y el desarrollo económico, la conferencia destaca la creciente importancia estratégica de la carga aérea para el comercio, el desarrollo económico, el comercio electrónico, la conectividad y la resiliencia de las cadenas de suministro. Se señala la función de la carga aérea en la facilitación del acceso a los mercados mundiales, incluso para los Estados y regiones que enfrentan limitaciones geográficas o están marginados, y en el mantenimiento del flujo de bienes esenciales durante disrupciones y crisis. Las delegaciones subrayan que es importante integrar los objetivos relacionados con la carga aérea en las estrategias nacionales de aviación, logística y desarrollo económico, y establecer políticas y marcos reglamentarios que propicien el crecimiento continuo y la resiliencia de los servicios de carga aérea. También ponen de relieve la importancia de la facilitación de la carga, incluida la simplificación y armonización de los procedimientos reglamentarios y la coordinación efectiva entre las partes interesadas pertinentes. Se muestran a favor de que la OACI continúe prestando asistencia a los Estados miembros mediante orientación sobre políticas, creación de capacidad e intercambio de experiencias y mejores prácticas.

3.2.10.2 La conferencia también intercambia opiniones sobre los enfoques para la liberalización de los servicios de carga aérea. Las delegaciones reconocen las características operacionales y comerciales propias de esos servicios y la importancia de que los marcos de reglamentación económica ofrezcan la flexibilidad adecuada y, a su vez, preserven la competencia leal. Se inclinan por un enfoque equilibrado de la liberalización que respete la soberanía de los Estados y reconozca sus distintos grados de liberalización, sus circunstancias nacionales y las condiciones del mercado. Las delegaciones reconocen el potencial de la liberalización de la carga aérea para mejorar la conectividad, facilitar el comercio y fortalecer la resiliencia de las cadenas de suministro. También se expresan opiniones sobre el tratamiento de las operaciones exclusivamente de carga y las de carga en bodega, y algunas delegaciones señalan la necesidad de evitar distorsiones involuntarias de la competencia cuando las medidas de liberalización se aplican de manera desigual. Las delegaciones convienen en que las decisiones relativas a una mayor liberalización del acceso a los mercados para los servicios de carga aérea, incluido el otorgamiento de derechos de tráfico de quinta y séptima libertades, deberían seguir correspondiendo a los Estados.

Se expresa apoyo a que la OACI siga prestando asistencia mediante el examen en curso del modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI (MASA), incluida la consideración de experiencias pertinentes de iniciativas regionales, como las de la CLAC, que pueden servir como ejemplos de enfoques para la liberalización regional y plurilateral de los servicios de carga aérea. Las delegaciones también ponen de relieve que en el examen en curso del MASA deberían tenerse en cuenta las circunstancias nacionales de los Estados y sus distintos niveles de desarrollo.

3.2.10.3 La conferencia toma nota de las siguientes notas de información: WP/128, presentada por Colombia y 16 miembros de la CLAC; WP/147, presentada por Kazajstán; WP/118, presentada por Uruguay y 18 Estados miembros de la CLAC; y WP/123, presentada por la Secretaría de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

3.2.11 **CONCLUSIÓN**

3.2.11.1 Como resultado de la documentación examinada y de las deliberaciones mantenidas bajo la cuestión 3.2, parte C), la conferencia llega a las conclusiones siguientes:

a) que la carga aérea es un elemento habilitante clave del comercio, la conectividad, el desarrollo económico y la resiliencia de las cadenas de suministro, en particular para los Estados y regiones que enfrentan limitaciones geográficas o están marginados;

b) que los marcos de reglamentación económica deberían reflejar las características operacionales y comerciales propias de los servicios de carga aérea, ofrecer la flexibilidad adecuada y preservar la competencia leal;

c) que la liberalización de los servicios de carga aérea puede contribuir a mejorar la conectividad, el comercio y la resiliencia de las cadenas de suministro. Los Estados deberían determinar los enfoques para la liberalización, incluidos los arreglos de acceso a los mercados, de acuerdo con sus circunstancias y su grado de preparación;

d) que la facilitación y la digitalización de la carga aérea contribuyen al desarrollo de redes de carga aérea eficientes, resilientes y conectadas mundialmente y deberían promoverse mediante los programas y órganos pertinentes de la OACI, asegurando al mismo tiempo la coherencia y evitando la duplicación de requisitos y procedimientos; y

e) que es importante que la OACI siga prestando apoyo mediante la actualización de las políticas de carga aérea y del modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI (MASA) con la inclusión de disposiciones sobre el acceso a los mercados de carga aérea como vía para una liberalización regional, plurilateral y mundial más amplia de los servicios de carga aérea.

3.2.12 **RECOMENDACIÓN**

Recomendación 3.2/3 — Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional: Liberalización de los servicios de carga aérea

La conferencia recomienda:

a) que los Estados reconozcan que la carga aérea es un elemento habilitante clave del comercio, la conectividad, el desarrollo económico y la resiliencia de las cadenas de suministro, incluso para los mercados que enfrentan limitaciones geográficas o están marginados, e incorporen, según corresponda, consideraciones relativas a la carga aérea en las estrategias nacionales de aviación, logística y desarrollo económico;

b) que los Estados velen por que los marcos de reglamentación económica reflejen las características operacionales y comerciales propias de los servicios de carga aérea, ofrezcan la flexibilidad adecuada, preserven la competencia leal y respalden la liberalización progresiva del acceso a los mercados para los servicios de carga aérea de acuerdo con sus circunstancias y su grado de preparación;

c) que los Estados consideren, de acuerdo con los objetivos de sus políticas nacionales y sus marcos reglamentarios, medidas para mejorar la conectividad de la carga aérea y la flexibilidad operacional, entre ellas, los arreglos de acceso a los mercados que correspondan, teniendo en cuenta a su vez las necesidades de los mercados de baja demanda y preservando la competencia leal;

d) que los Estados y la OACI sigan impulsando la facilitación y la digitalización de la carga aérea por medio de los programas y órganos existentes, en particular mediante la simplificación y armonización de los procedimientos reglamentarios, el intercambio seguro de información y otros procesos digitales, de manera congruente y sin duplicar requisitos; y

e) que la OACI siga actualizando sus políticas de carga aérea y el MASA, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales, los distintos niveles de desarrollo y las experiencias regionales pertinentes, como vía voluntaria para lograr una liberalización regional, plurilateral y mundial más amplia de los servicios de carga aérea, y continúe prestando apoyo a los Estados miembros mediante orientación sobre políticas, creación de capacidad e intercambio de experiencias y mejores prácticas.

— FIN —