



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

PRIORIZACIÓN DE LA CONECTIVIDAD, LA COMPETITIVIDAD Y EL DESARROLLO ECONÓMICO EN LOS MARCOS REGLAMENTARIOS

(Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA))

RESUMEN

En esta nota se analiza la manera de garantizar que las intervenciones políticas en el sector de la aviación en forma de, por ejemplo, normas, reglamentos o inversiones, sean eficaces y contribuyan a cumplir objetivos estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tales como la mejora de la conectividad aérea y la consecución de la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.

Para asegurarse de que la conectividad aérea sea segura y asequible para todo el mundo, es preciso que el sector de la aviación sea sostenible y competitivo y cuente con un mercado de aerolíneas dinámico que secunde diversos modelos de negocio para ofrecer tanto opciones y ventajas para los consumidores como conectividad para las economías.

Para lograr estos objetivos estratégicos de alto nivel hace falta una reglamentación proporcionada y adaptada a las necesidades, respaldada por un análisis riguroso y evidencias irrefutables que garanticen que los beneficios justifican los costes. En 2016, la OACI adoptó un conjunto de Buenas prácticas de reglamentación con objeto de apoyar las iniciativas de los Estados para lograr este fin. Los principios rectores del enfoque de las Buenas prácticas de reglamentación se han incorporado al *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626).

En la presente nota se propone una manera de avanzar para velar por que todos los Estados puedan aplicar el enfoque de las Buenas prácticas de reglamentación en la elaboración e implantación de los reglamentos económicos que afectan al transporte aéreo.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) reiterar su apoyo a las *Buenas prácticas de reglamentación* de la OACI; y
- b) solicitar a la OACI que cree una guía práctica para facilitar la aplicación de las *Buenas prácticas de reglamentación* por parte de los Estados;
- c) solicitar a la OACI que forme un grupo multidisciplinar, con la participación de los Estados y el sector, que ayude a la OACI a desarrollar dicha guía de *Buenas prácticas de reglamentación*; y
- d) solicitar a la OACI que estudie la posibilidad de poner en marcha programas de capacitación para aquellos Estados que necesiten apoyo para aplicar las directrices y la guía complementaria a fin de contribuir a la consecución del objetivo Ningún país se queda atrás.

¹ Versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso proporcionadas por la IATA.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo y Ningún país se queda atrás.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	El desarrollo de la guía, la formación del grupo multidisciplinar y la puesta en marcha del programa de capacitación conllevarán repercusiones financieras.
<i>Referencias:</i>	Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300) 39º período de sesiones de la Asamblea, Informe de la Comisión Económica (Doc 10078, A39-EC) A39-WP/140

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) reconoce la importancia del contexto reglamentario, basado en “ciertos principios y arreglos”, para que “los servicios internacionales de transporte aéreo puedan... realizarse de modo sano y económico”.

1.2 Este texto sigue siendo tan válido hoy en día como lo era en 1944. Para que el sector de la aviación sea sostenible desde el punto de vista comercial y económico, mantenga su alto grado de actividad y siga atrayendo la inversión necesaria para afrontar su crecimiento incesante, es imprescindible contar con un mercado de aerolíneas dinámico que secunde diversos modelos de negocio para ofrecer tanto opciones y ventajas para los consumidores como conectividad para las economías.

1.3 Estos objetivos políticos de alto nivel requieren una reglamentación proporcionada y adaptada a las necesidades, respaldada por un análisis riguroso y evidencias irrefutables que garanticen que los beneficios de las intervenciones justifican los costes de los reglamentos. El papel de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a la hora de establecer un marco mundial uniforme para dicha reglamentación es esencial para conseguir unas condiciones equitativas, compatibles y armonizadas en un sector globalizado.

1.4 Es primordial asegurarse de que todos los Estados dispongan de los recursos e instrumentos necesarios para implantar una reglamentación proporcionada y adaptada a las necesidades. En la medida en que puedan necesitarse iniciativas de capacitación técnica, estas se recogen en la presente nota.

2. ANÁLISIS

2.1 Cuando está bien concebida y se aplica correctamente, la reglamentación económica puede constituir un factor de desarrollo importante, ya que crea un entorno normativo claro y coherente que fomenta y facilita la innovación y la inversión que tanta falta hacen y, al mismo tiempo, garantiza la protección de los intereses legítimos de los distintos grupos de partes interesadas.

2.2 Sin embargo, cuando no existe una reglamentación y una supervisión económicas eficaces, o cuando la elaboración de políticas no se basa en análisis rigurosos ni se nutre de la participación de las partes interesadas, las decisiones políticas podrían no estar en consonancia con los objetivos declarados de desarrollo económico o de mejora del bienestar social.

Buenas prácticas de reglamentación

2.3 El 39.º Período de sesiones de la Asamblea de la OACI (27 de septiembre-7 de octubre de 2016, Montreal) expresó su apoyo general a la adopción de un conjunto de buenas prácticas de reglamentación relativas al diseño y elaboración de políticas. Sus principios son los siguientes:

Principios del diseño de políticas

2.4 Compatibilidad y coherencia: los reglamentos deben ser compatibles con las normas y prácticas existentes (y previstas) aplicables a las actividades objeto de los mismos, de modo que no se produzcan duplicaciones ni contradicciones (ya sea a nivel nacional o internacional). Asimismo, deben ser previsibles y aplicarse con una responsabilidad de supervisión clara y sin discriminación alguna hacia las partes objeto de los mismos.

2.5 Proporcionalidad: los reglamentos deben aplicarse únicamente cuando se demuestre su necesidad y deben ser proporcionales a los problemas detectados, de modo que los costes de cumplimiento normativo se reduzcan al mínimo mediante la utilización de la solución con la mejor relación coste-eficacia.

2.6 Especificidad en función de los riesgos: los reglamentos deben contener objetivos específicos y bien definidos que den una respuesta directa a los problemas detectados. Cuando proceda, debe concederse flexibilidad suficiente a las partes objeto de los reglamentos para que puedan cumplir los objetivos definidos.

2.7 Justos y exentos de desvirtuaciones: los reglamentos deben aplicarse de forma justa y no crear cargas discriminatorias para ningún grupo concreto.

2.8 Claridad y certeza: los destinatarios sujetos al cumplimiento normativo deben conocer con toda claridad los reglamentos que se aplicarán y lo que se espera de ellos, así como disponer de tiempo suficiente para poder cumplir los nuevos requisitos.

Principios del proceso

2.9 El objetivo de los reglamentos debe determinarse a partir de los datos contrastados y de las alternativas disponibles, y debe tenerse en cuenta a la hora de seleccionar la solución más adecuada.

2.10 Debe realizarse una evaluación de las repercusiones de los reglamentos antes de su implantación, así como un seguimiento periódico de las mismas.

- En la redacción de los reglamentos deben participar las partes que pudieran verse afectadas por ellos. El proceso de toma de decisiones debe ser transparente y objetivo.
- El proceso de elaboración de los reglamentos debe ofrecer la posibilidad de someterlos a revisiones periódicas y sistemáticas (y a modificaciones posteriores, si fuera necesario) para garantizar la idoneidad de los mismos a lo largo del tiempo.
- Deben establecerse procedimientos claros tanto de respuesta frente a las sentencias y recursos como para revisar los reglamentos en caso necesario.

2.11 Los principios rectores del enfoque de estas “buenas prácticas de reglamentación” se han incorporado al Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626). Conscientes de la importancia de velar por que todos los Estados puedan implantar las buenas prácticas de reglamentación, en la presente nota se propone una serie de pasos a seguir prácticos y factibles.

Creación de una guía de Buenas prácticas de reglamentación

2.12 Reconociendo la importancia tanto de contar con una política de aviación bien concebida y aplicada como de velar por que la aviación facilite el desarrollo económico o la mejora del bienestar social en todos los Estados, una guía práctica constituiría un recurso valioso para ayudar a los Estados a implantar las Buenas prácticas de reglamentación.

2.13 Dicha guía debería incorporar directrices sobre el análisis de la relación coste-beneficio y la evaluación de las repercusiones, adaptadas al contexto específico del sector del transporte aéreo, además de incluir:

- Una metodología para evaluar las repercusiones de las intervenciones políticas en la conectividad y la competitividad.
- Pruebas de resistencia para evaluar la resiliencia ante las perturbaciones (tanto del lado de la demanda como del de la oferta), el sesgo de optimismo y la preparación ante la aparición de nuevas tecnologías, participantes o modelos de negocio en el futuro.
- Buenas prácticas en materia de consulta a las partes interesadas y de evaluación y revisión a posteriori.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Considerando lo expuesto anteriormente, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- a) para cumplir el objetivo de lograr una conectividad aérea segura y asequible para todo el mundo, es preciso contar con un sector de la aviación competitivo y dinámico en el que las aerolíneas puedan competir, innovar y diferenciar su oferta de servicios;
- b) contar con un marco reglamentario proporcionado y adaptado a las necesidades puede constituir un importante factor de desarrollo de la aviación. Las Buenas prácticas de reglamentación ofrecen una serie de principios contrastados de probada eficacia para ayudar a los Estados a elaborar sus políticas; y
- c) para garantizar que las Buenas prácticas de reglamentación puedan implantarse de manera eficaz en todos los Estados, una guía práctica elaborada y avalada por la OACI constituiría un valioso complemento de los principios ya existentes.