Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/95[1]
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

IMPACTO DE LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS UNILATERALES DISCRIMINATORIAS EN LA CONECTIVIDAD MUNDIAL, EL DESARROLLO ECONÓMICO Y LA FIABILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL POLITIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

La presente nota de estudio recoge, para su examen por parte de la conferencia, información y propuestas sobre la necesidad de respetar los principios y las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), según los cuales el transporte aéreo reviste una importancia fundamental para el desarrollo sostenible de la economía de los países, gracias a la promoción del transporte aéreo internacional, el fomento y la facilitación del turismo y el comercio, a la liberalización del transporte aéreo y a la creación de condiciones para una competencia justa y leal; mientras que la politización del proceso de desarrollo de la aviación civil internacional, que permite la introducción de medidas restrictivas unilaterales de carácter discriminatorio por parte de algunos países —incluido el uso de las instituciones y mecanismos de la OACI—, tiene un impacto negativo en la sostenibilidad y el desarrollo del transporte aéreo internacional y lleva a un menoscabo de las normas del derecho aeronáutico internacional, incluidos los principios y objetivos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (Convenio de Chicago), además de sentar graves precedentes que repercuten negativamente en el transporte aéreo internacional en su conjunto y socavan la función y la autoridad de la OACI como plataforma técnica de interacción multilateral en la aviación civil.

Medidas propuestas a la conferencia: véase la sección 4.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: *Todos los vuelos son seguros y protegidos*; *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo*; *Ningún país se queda atrás;* y *El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones.*
Repercusiones financieras:	Se prevé que las actividades de la OACI mencionadas en la presente nota se lleven a cabo dentro de los límites de los recursos del presupuesto regular para 2026–2028.

[1] Versión rusa proporcionada por la Federación de Rusia.

Referencias:	Doc 7300, *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* de 1944 Resolución A42-26, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* Doc 9626, *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* Doc 9819, *Report of the Fifth Worldwide Air Transport Conference – Challenges and Opportunities of Liberalization* (ATConf/5) (Informe de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo – Retos y oportunidades de la liberalización (ATConf/5)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) establece los principios fundamentales que deben respetar los Estados contratantes para que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse de forma segura, regular, eficaz, ordenada, económica, coherente y sostenible. En este sentido, uno de los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es promover los principios y medidas que faciliten el transporte aéreo internacional sobre la base de la igualdad de oportunidades, el respeto mutuo de los derechos de los países y teniendo en cuenta los intereses comunes en materia de seguridad operacional y eficiencia.

1.2 El desarrollo continuo e integral del proceso mundial de liberalización del transporte aéreo, cuyo componente competitivo hace posible la transparencia del acceso al mercado internacional del transporte aéreo para todos los usuarios del espacio aéreo sin excepción, concuerda con la necesidad de satisfacer el crecimiento de la demanda de la aviación civil. Esta tendencia en el desarrollo de la aviación civil internacional es incompatible con el proceso de politización de las actividades de la OACI, por el que algunos Estados contratantes aplican o fomentan el uso de medidas restrictivas unilaterales dirigidas contra aquellos Estados que les resultan políticamente indeseables.

1.3 Teniendo en cuenta la rápida evolución de las condiciones reglamentarias y operacionales del transporte aéreo internacional, provocadas principalmente por la globalización y la liberalización, y considerando los principios fundamentales de soberanía, igualdad de oportunidades, no discriminación y cooperación, definidos en el Convenio de Chicago y que constituyen la base para el desarrollo de la aviación civil internacional, la función de la OACI consistirá en dar la máxima prioridad a los nuevos retos y tendencias mundiales en el transporte aéreo, ayudando a los Estados contratantes a que obtengan beneficios de la liberalización y el desarrollo para satisfacer intereses comunes.

2. ANÁLISIS

2.1 Las condiciones cambiantes del funcionamiento del transporte aéreo, así como la seguridad, racionalidad y orden del proceso de liberalización de este sector, exigen una evolución adecuada de la propia función de la OACI como entidad que debe contribuir a desarrollar el transporte aéreo internacional de forma no discriminatoria, equitativa y ordenada, y a satisfacer las necesidades actuales y emergentes de todos los Estados contratantes, sin excepción, de contar con unos servicios aeronáuticos internacionales accesibles y seguros.

2.2 La politización de la función de la OACI, que se manifiesta al permitir que se distorsione la competencia leal en el mercado mundial del transporte aéreo, se produce cuando determinados Estados aplican medidas restrictivas unilaterales contra otros. Esto merma la autoridad de la OACI y debilita su función como organización internacional encargada de regular estos procesos en la aviación civil internacional, lo que da lugar a las siguientes consecuencias indeseables:

a) el menoscabo de una reglamentación sostenible del transporte aéreo internacional en un contexto de crecimiento flexible de la liberalización y de competencia leal, lo que pone en duda la propia idea de la liberalización del transporte aéreo internacional, promovida por la OACI como parte de su labor de fomento del desarrollo económico del transporte aéreo;

b) la violación de los principios de competencia leal en el ámbito del sistema de transporte aéreo internacional al apartarse deliberadamente de las garantías de un acceso equitativo al mercado;

c) la merma de la protección de los derechos de los consumidores del mercado de transporte aéreo cuando (debido a determinadas medidas restrictivas) un consumidor se ve obligado a aceptar un servicio diferente, que no se ajusta a sus necesidades, objetivos e intereses;

d) la fragmentación resultante del sistema de transporte aéreo internacional, que perjudica al turismo internacional;

e) el aumento de las pérdidas económicas en el transporte aéreo mundial debido al incremento de los gastos en combustible, logística y explotación; y

f) la disminución de la motivación para continuar el debate sobre los objetivos a largo plazo enfocados a una reducción realista de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la aviación civil internacional.

2.3 Para lograr un desarrollo armonioso del proceso de liberalización del transporte aéreo internacional, es necesario aplicar a todos los Estados contratantes unas garantías internacionales que incluyan, entre otras cosas, la prevención de acciones sesgadas y politizadas, tanto por parte de la OACI como de cualquier Estado contratante, que afecten a los intereses soberanos de otros Estados contratantes en lo que respecta a la satisfacción de las necesidades de la aviación civil internacional.

3. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

3.1 De conformidad con la resolución A42-26 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, apéndice A: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional, la OACI ha adoptado un plan conceptual a largo plazo para liberalizar el transporte aéreo internacional, que establece: "Nosotros, los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, resolvemos promover activamente la liberalización continua del transporte aéreo internacional para favorecer a todas las partes interesadas y a la economía en general. "Nos guiará la necesidad de asegurar que se respeten los máximos niveles de seguridad operacional y protección de la aviación y el principio de lealtad e igualdad de oportunidades para todos los Estados y sus partes interesadas".

3.2 De este modo, la OACI sigue desempeñando su función de liderazgo e imparcialidad como coordinadora y centro mundial, regulando los procesos de liberalización y desarrollo de la aviación civil internacional con el fin de garantizar el acceso al mercado de una manera y a un ritmo que respondan a las necesidades y circunstancias de todos los Estados, teniendo en cuenta al mismo tiempo los intereses de todas las partes interesadas, así como los principios de las medidas y garantías destinadas a garantizar la participación continua y efectiva de todos los Estados, con el fin de evitar el recurso a medidas restrictivas unilaterales, incluidas las de carácter extraterritorial, que tengan consecuencias negativas para el desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional.

3.3 Teniendo en cuenta los principios generales enunciados por las partes contratantes en la Declaración de principios globales para el transporte aéreo internacional (Doc. 9819 de la OACI), que se adoptó durante la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5) en 2003, la OACI y los

Estados contratantes, junto con el sector del transporte aéreo y otras partes interesadas que participan en las actividades de la aviación civil, deben proseguir todos los esfuerzos para que la aviación civil internacional se desarrolle de tal manera que:

a) asegure un nivel elevado y cada vez mayor de seguridad operacional de los vuelos;

b) permita que el transporte aéreo internacional se desarrolle sobre una base económica sólida y estable;

c) garantice que los servicios que demandan los consumidores estén disponibles;

d) contribuya a mejorar la eficiencia y a reducir al mínimo las distorsiones del mercado;

e) ofrezca garantías suficientes y eficaces de competencia leal en el mercado mundial del transporte aéreo;

f) fomente la participación de todos los Estados en los procesos principales, sobre la base del respeto a la soberanía nacional, y la igualdad de oportunidades y los acuerdos mutuamente beneficiosos basados en un funcionamiento fiable y estable del sistema de transporte aéreo internacional;

g) promueva el desarrollo de la cooperación y la armonización a escala mundial, teniendo en cuenta los intereses de todos los participantes y usuarios del espacio aéreo internacional y de la aviación civil internacional; y

h) impida que algunos Estados apliquen o fomenten la aplicación de medidas restrictivas unilaterales de carácter discriminatorio contra otros Estados.

3.4 Teniendo en cuenta que las medidas restrictivas unilaterales acarrean consecuencias negativas de carácter operacional, técnico y económico que, independientemente del Estado contra el que vayan dirigidas, acaban teniendo un impacto global en el sector de la aviación a escala mundial, recomendamos que la OACI, de conformidad con el mandato que le confiere el Convenio de Chicago, evalúe y analice los efectos negativos que la aceptación o el fomento de dichas medidas tienen para el transporte aéreo internacional y elabore conclusiones y recomendaciones para la creación de un mecanismo global contra las medidas restrictivas unilaterales en la aviación civil internacional.

3.5 Por ello, es absolutamente necesario que la Secretaría de la OACI cree un grupo de trabajo que se encargue de evaluar el impacto de las medidas restrictivas bilaterales en la aviación civil por lo que se refiere al desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional, al proceso de liberalización de dicho transporte, la competencia leal y la protección de los derechos de los consumidores.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA:

4.1 Se invita a la conferencia a:

a) examinar y aceptar las conclusiones y propuestas de la sección 3; y

b) tomar en consideración y aprobar la iniciativa de crear un grupo de trabajo, como se expone en los párrafos 3.4 y 3.5.

— FIN —