



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo – Políticas**

**REGLAMENTACIÓN MÁS INTELIGENTE PARA ASEGURAR  
QUE NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS**

(Nota presentada por la IATA)

**RESUMEN**

Reconociendo el valor de la aviación para la economía y la sociedad en general, los Objetivos estratégicos de la OACI incluyen el desarrollo económico del transporte aéreo. La Organización ha lanzado también el programa “Ningún país se queda atrás” (NCLB), destinado a asegurar que todos los Estados tengan acceso a los significativos beneficios socioeconómicos de la aviación mediante la adopción de reglamentos coherentes con las políticas de la OACI. Los reglamentos incompatibles con dichas políticas actúan como obstáculo a la capacidad de la aviación de desempeñar el papel de catalizador para el desarrollo socioeconómico y de factor clave para el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. Numerosos gobiernos han emprendido también iniciativas de reglamentación más inteligente para elaborar normas proporcionales, claras y transparentes. La IATA pide a la Asamblea que considere la incorporación de tales iniciativas en el trabajo NCLB de la OACI y pide a los gobiernos que consideren la aplicación de principios de reglamentación más inteligente para el sector del transporte aéreo a fin de eliminar los obstáculos al crecimiento sostenible.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer el valor que la aviación puede aportar a una amplia gama de partes interesadas, así como la contribución que puede hacer para el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS);
- b) pedir a la OACI que amplíe su iniciativa “Ningún país se queda atrás”, elaborando un programa de trabajo sobre reglamentación más inteligente, que podría incluir lo siguiente:
  - 1) una guía de aplicación de la orientación sobre políticas, SARPS y convenios pertinentes de la OACI para los Estados miembros, incluidos ejemplos de implantación por los Estados;
  - 2) sesiones de creación de capacidad sobre la elaboración de enfoques de reglamentación más inteligente, a solicitud de Estados miembros; y
  - 3) toda otra medida pertinente para asegurar que se den a conocer ampliamente las políticas de la OACI, así como el uso de textos de orientación sobre reglamentación económica;
- c) instar a los Estados miembros a que, en sus funciones de reglamentación, tengan en cuenta las políticas y textos de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional elaborados por la OACI, tales como los que figuran en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587); e
- d) invitar a los Estados miembros a considerar la incorporación de principios de reglamentación más inteligente al preparar y aplicar instrumentos de reglamentación del transporte aéreo.

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en la presente nota se emprenderán según los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular 2017-2019 o también mediante contribuciones extrapresupuestarias. La IATA está dispuesta a contribuir a esta labor.
<i>Referencias:</i>	A39-WP/8 – Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo A39-WP/66 – Informe sobre la ejecución de las recomendaciones de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y de las decisiones del 38º período de sesiones de la Asamblea.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación constituye un motor vital para la economía mundial. La actividad de la industria representa un tercio del valor del comercio mundial. La aviación transporta a más de la mitad de los turistas internacionales; permite también conectar a naciones, familias y negocios. Es un enlace directo entre las economías de Asia, África y América Latina en rápido desarrollo y los mercados más establecidos de Europa y Norteamérica.

1.2 Hoy en día, la aviación mantiene cerca de 63 millones de empleos y contribuye 2,7 billones USD al PIB mundial. Durante los próximos 20 años, se prevé que dichas cifras aumenten significativamente, alcanzando un total de 99,1 millones de empleos y 5,9 billones USD del PIB<sup>2</sup>.

1.3 La oportunidad más importante para que la aviación alcance sus posibilidades como catalizador del desarrollo socioeconómico reside en las economías emergentes. Hoy, en el mundo en desarrollo, la aviación mantiene 38 millones de empleos y contribuye 561 mil millones USD al PIB. Se prevé que el crecimiento anual de los pasajeros-kilómetros de pago alcance el 5% en los mercados emergentes durante los próximos 20 años, superando el índice de crecimiento mundial (4,3%) y el índice de crecimiento previsto (3,5%) en los países de la OCDE. Por consiguiente, la aviación tiene la capacidad de realizar una contribución crucial a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. En este contexto, la aviación es un factor clave de “crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible” y de “empleo pleno y productivo”. Genera también niveles más elevados de salud y bienestar y oportunidades de aprendizaje durante toda la vida.

1.4 No obstante, existe también el riesgo de que no se alcancen los objetivos. La proliferación de reglamentos y políticas incompatibles con los SARPS y la orientación sobre políticas de la OACI o sencillamente perjudiciales al crecimiento y sostenibilidad del sector de aviación, crea dificultades adicionales para que la aviación pueda cumplir sus promesas. Así, si los índices de crecimiento de la aviación en el mundo emergente disminuyen en sólo el 1%, el nivel de los empleos creados disminuiría en el 8% y la actividad económica correspondiente en 17%<sup>3</sup>:

<sup>2</sup> “Aviation: Benefits Beyond Borders”, Grupo de acción sobre transporte aéreo, julio de 2016

<sup>3</sup> Análisis realizado por Oxford Economics en nombre del Grupo de acción sobre transporte aéreo

Tabla 1: Total de empleos y PIB generados por el transporte aéreo en mercados emergentes

	<b>Empleos</b>	<b>Contribución al PIB</b>
2014	38 millones	561 mil millones USD
2034	61 millones	1,56 billones USD
2034 – suponiendo un crecimiento anual inferior en un 1%	56 millones	1,29 billones USD

1.5 Una manera de permitir que la aviación realice su potencial consiste en aplicar al sector un enfoque de “reglamentación más inteligente”. Un marco de políticas nacional o regional coherente con los SARPS y la orientación sobre políticas de la OACI y con principios de reglamentación más inteligente aceptados mundialmente, abre el camino al pleno valor de la aviación.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Algunos gobiernos y organizaciones internacionales alrededor del mundo han adoptado iniciativas de reglamentación “más inteligente” o “más eficaz” a fin de mejorar las prácticas en materia de reglamentación y contribuir al crecimiento económico. Entre los ejemplos figuran los siguientes:

- a) guía de reglamentación basada en mejores prácticas, del Consejo de Gobiernos australianos, adoptada en 2007;
- b) recomendación del Consejo de la OCDE sobre políticas de reglamentación y gobernanza, adoptada en 2012;
- c) iniciativa de reducción de la burocracia, del Canadá, comenzada en 2012;
- d) guía de reglamentación basada en mejores prácticas, de Malasia, adoptada en 2013; y
- e) iniciativa de reglamentación más inteligente, de la Comisión Europea, anunciada en 2015.

2.2 Siguiendo el ejemplo de los gobiernos en esta materia, la IATA adoptó en 2014 su propia metodología de reglamentación más inteligente. El conjunto de principios está destinado a reflejar los temas comunes entre los programas de los diversos gobiernos u organizaciones internacionales del mundo. Abarca principios de elaboración y desarrollo de políticas y figura en el Apéndice 1. Entre los principales ejemplos figuran los siguientes:

- a) concordancia y coherencia – los reglamentos deberían ser coherentes con las reglas y prácticas existentes (o previstas), de modo que se eviten la duplicación y las contradicciones (a nivel nacional o internacional);
- b) deberían evaluarse las repercusiones de la reglamentación;
- c) deberían participar en la redacción de los reglamentos entidades que podrían resultar afectadas; y
- d) el mecanismo de toma de decisiones debería ser transparente y objetivo.

2.3 La IATA prevé asociarse con la OACI y los Estados miembros para aplicar principios de reglamentación más inteligente al sector de transporte aéreo, mejorando así la conectividad y la función de la aviación como elemento habilitador socioeconómico. Una oportunidad consistiría en facilitar la aplicación de políticas que sean coherentes con las normas, métodos recomendados y orientación sobre políticas de la OACI. Tales reglamentos ofrecerán un enfoque coherente y proporcional. Se indican a continuación ejemplos en que puede lograrse progreso:

- a) ratificación más amplia del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, a fin de crear un régimen universal de responsabilidad civil según la Resolución A38-20 de la OACI;
- b) implantación de legislación fiscal coherente con los criterios de la OACI sobre impuestos (Doc 8632), asegurando la sostenibilidad económica del transporte aéreo;
- c) implantación de los requisitos de información anticipada sobre los pasajeros (API) y el registro de nombre de los pasajeros (PNR) de conformidad con las normas de la OACI, permitiendo un uso eficiente y eficaz de los datos; y
- d) tomar en consideración los principios básicos de la OACI sobre protección del consumidor al elaborar regímenes de protección del consumidor, asegurando un equilibrio entre la protección de los pasajeros y la protección de la competitividad de la industria.

2.4 Otra aplicación de reglamentación más inteligente consiste en proporcionar la creación de capacidad necesaria a los encargados de adoptar políticas para que elaboren los reglamentos ellos mismos (p. ej., mejores prácticas para realizar evaluaciones de repercusiones y consultas), proporcionando así a los Estados miembros los instrumentos necesarios para promulgar marcos de políticas que favorezcan el crecimiento sostenible de la aviación. La IATA está dispuesta a contribuir a dicho esfuerzo, según corresponda.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer el valor que la aviación puede aportar a una amplia gama de partes interesadas, así como la contribución que puede hacer para el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS);
- b) pedir a la OACI que amplíe su iniciativa “Ningún país se queda atrás”, elaborando un programa de trabajo sobre reglamentación más inteligente, que podría incluir lo siguiente:
  - 1) una guía de aplicación de la orientación sobre políticas, SARPS y convenios pertinentes de la OACI para los Estados miembros, incluidos ejemplos de implantación por los Estados;
  - 2) sesiones de creación de capacidad sobre la elaboración de enfoques de reglamentación más inteligente, a solicitud de Estados miembros; y
  - 3) toda otra medida pertinente para asegurar que se den a conocer ampliamente las políticas de la OACI, así como el uso de textos de orientación sobre reglamentación económica;

- c) instar a los Estados miembros a que, en sus funciones de reglamentación, tengan en cuenta las políticas y textos de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional elaborados por la OACI, tales como los que figuran en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587); y
- d) invitar a los Estados miembros a considerar la incorporación de principios de reglamentación más inteligente al preparar y aplicar instrumentos de reglamentación del transporte aéreo.

-----

## APÉNDICE

### METODOLOGÍA DE LA IATA RELATIVA A REGLAMENTACIÓN MÁS INTELIGENTE

#### Definición

La reglamentación inteligente permite establecer objetivos de políticas claramente definidos y mensurables de la manera menos onerosa. Se logra mediante un mecanismo transparente, objetivo y basado en consultas.

#### Principios de elaboración de políticas

- Concordancia y coherencia – los reglamentos deberían ser coherentes con las reglas y prácticas existentes (o previstas) aplicables a actividades reglamentadas, de modo que se eviten la duplicación y las contradicciones (a nivel nacional o internacional). Deberían también ser predecibles y aplicarse con una responsabilidad de vigilancia transparente y sin discriminación contra las entidades objeto de reglamentación.
- Proporcionalidad – Los reglamentos deberían utilizarse únicamente cuando se demuestre su necesidad; deberían ser proporcionales a los problemas que se determinen, de modo que se minimicen los costos de cumplimiento, adoptando la solución más económica.
- Orientación al riesgo – Los reglamentos deberían tener objetivos precisos y bien definidos que respondan directamente a los problemas que se determinen. Cuando proceda, debería otorgarse flexibilidad a las entidades objeto de reglamentación para alcanzar objetivos definidos.
- Justos y uniformes – Los reglamentos deberían aplicarse de manera justa y no crear cargas discriminatorias para un grupo o grupos en particular.
- Claridad y seguridad – Las entidades sujetas al cumplimiento de la reglamentación deben conocer claramente los reglamentos que se aplicarán y lo que se espera de ellas y disponer de plazos suficientes para cumplir los nuevos requisitos.

#### Principios del proceso

- El objetivo de la reglamentación debería indicarse basándose en pruebas sólidas; deben considerarse las alternativas existentes para seleccionar la solución más apropiada.
- Deberían evaluarse las repercusiones de la reglamentación.
- Deberían participar en la redacción de los reglamentos las entidades que podrían resultar afectadas; el mecanismo de toma de decisiones debería ser transparente y objetivo.
- El proceso de elaboración de reglamentos debería centrarse en reducir la carga relacionada con el cumplimiento y permitir una revisión periódica y sistemática (y las modificaciones subsiguientes, de ser necesario) para asegurar que la reglamentación siga siendo apropiada.
- Deberían existir procedimientos claros para responder a adjudicaciones y recursos y revisar la reglamentación, de ser necesario.