



A39-WP/467
EC/41
28/9/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES
COMISIÓN ECONÓMICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE LA CUESTIÓN 39

El texto adjunto sobre la cuestión 39 se presenta a la Comisión Económica para que lo examine.

Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas

39.1 En la nota de estudio WP/4, el Consejo informaba acerca de la definición y adopción de la visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo y de los principios básicos de protección del consumidor, como parte de la aplicación de las recomendaciones de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y la resolución pertinente de la Asamblea. Se invitaba a la Asamblea a respaldar el plan de la Organización relativo a la promoción y aplicación de la visión de largo plazo y las orientaciones sobre la protección del consumidor.

39.2 En la nota de estudio WP/5, el Consejo presentó un informe sobre el avance logrado en la preparación de acuerdos internacionales para la liberalización del acceso a los mercados, los servicios de carga aérea, y la propiedad y control de los transportistas aéreos al 16 de abril de 2016, incluida información sobre la labor adicional que debe llevarse a cabo con respecto a la finalización de los acuerdos.

39.3 Mediante la nota de estudio WP/66, el Consejo informaba sobre la labor realizada por la Organización desde el último período de sesiones de la Asamblea para ejecutar las recomendaciones surgidas de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6). Se presentaba además el futuro programa de trabajo en lo relativo a políticas y reglamentación del transporte aéreo con miras a su aprobación por la Asamblea. Con la ejecución del programa de trabajo se asistiría en la iniciativa *Ningún país se queda atrás (NCLB)*, contribuyendo a fortalecer la sostenibilidad económica del transporte aéreo.

39.4 La nota de estudio WP/149 se presentó por 54 Estados contratantes y miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC). En la nota se describían los esfuerzos realizados en la liberalización del transporte aéreo en África mediante la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro (DY) hacia el establecimiento de un mercado único africano de transporte aéreo para 2017. Se pedía a los Estados que apoyasen la plena aplicación de la DY en el marco de la NCLB de la OACI, y que colaborasen al respecto, y que la OACI organizase seminarios prácticos y teóricos regionales sobre la liberalización del transporte aéreo.

39.5 En la nota de estudio WP/130, Bahrein informaba sobre algunos problemas relacionados con la existencia de múltiples sistemas normativos que rigen los derechos de los pasajeros y se pedía a la OACI que elaborase textos de orientación con miras a unificar los sistemas de protección de los viajeros.

39.6 En la nota de estudio WP/204 presentada por el Brasil, Chile, Nueva Zelandia y Singapur se ponían de relieve los beneficios y la necesidad de disponer de un acuerdo multilateral ambicioso para liberalizar el acceso a los mercados. Consideraban que el acuerdo multilateral de la OACI propuesto para liberalizar el acceso a los mercados debería abarcar un intercambio no sólo de la tercera y cuarta libertades, sino también, como mínimo, de los derechos de tráfico de quinta libertad.

39.7 La nota de estudio WP/313 fue presentada por Colombia con el apoyo de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). En la nota se informaba sobre la experiencia de Colombia al incorporar la figura del “retracto” en sus reglamentaciones sobre la protección del consumidor, y se invitaba a la OACI a tener en cuenta esta experiencia a la hora de actualizar sus principios básicos sobre protección del consumidor.

39.8 En la nota WP/173, Qatar presentó sus opiniones y sugerencias con respecto a las disposiciones propuestas sobre el acceso a los mercados, medidas de salvaguarda y la titularidad y el control de los transportistas aéreos en los acuerdos internacionales sobre la liberalización del acceso a los mercados y la titularidad y el control de los transportistas aéreos, que estaban siendo elaborados por el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP). Asimismo se analizaban cuestiones relativas a las políticas de la OACI en el terreno del transporte aéreo, como la protección del consumidor.

39.9 En la nota de estudio WP/242, la República de Corea recordó las ventajas de la liberalización del mercado de transporte aéreo y presentó propuestas de estrategias para la mejora de la competencia leal y pidió a la OACI que elaborase soluciones para ayudar a los Estados a lograr un entorno más competitivo para el transporte aéreo internacional.

39.10 En la nota de estudio WP/246, la República de Corea proporcionó información sobre el funcionamiento y crecimiento de las líneas aéreas económicas (LCC) en el país, que contribuían a generar más demanda en el mercado, promoviendo el crecimiento del sector y mejorando los beneficios para los consumidores. Pedía a la OACI que facilitara el intercambio de información entre los Estados miembros sobre políticas y experiencias en materia de LCC.

39.11 Por medio de la nota de estudio WP/252, la República de Corea compartió información sobre las ventajas de la liberalización y desregulación del sector de servicios aéreos para el país, incluido el crecimiento de los sectores del transporte aéreo y del turismo y el aumento de los beneficios para el consumidor. Pedía el intercambio de información entre los Estados miembros sobre la liberalización de los servicios aéreos, y expresó su apoyo a las iniciativas de liberación en curso de la OACI.

39.12 En la nota de estudio WP/259, la República de Corea puso de relieve la adopción de los principios básicos de protección del consumidor por el Consejo de la OACI en junio de 2015, y los avances logrados por el Estado hacia la armonización entre su sistema de protección de los consumidores y los principios básicos de la OACI. Se propusieron estrategias para abordar de forma proactiva la protección del consumidor, como la educación de los consumidores y el uso de tecnologías.

39.13 En la nota de estudio WP/231, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) presentó su opinión sobre las actuales directrices del sector en materia de asignación de turnos, considerando que criterios importantes para el uso eficiente de la capacidad escasa como destinos servidos, el tamaño de la aeronave o la mejor oferta para el público se ignoran o, en el mejor de los casos, se consideran criterios secundarios opcionales. El ACI propuso que la cuestión se remitiera a un grupo de expertos para que estudiara y evaluara las posibles ventajas de métodos de asignación de capacidad alternativos para turnos aeroportuarios.

39.14 En la nota de estudio WP/127, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) describía las repercusiones económicas negativas de la proliferación de impuestos. Instaba a los Estados a que se adhiriesen a los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632) y pedía a la OACI que colaborase con el sector y mejorase sus orientaciones sobre la repercusión de los impuestos y otros gravámenes.

39.15 En la nota de estudio WP/134, la IATA ponía de relieve el problema al que se enfrentaban las líneas aéreas en algunos países con respecto a la conversión de la moneda local y el envío de ingresos a sus países de origen. En la nota se instaba a los Estados miembros a que trabajasen en

colaboración con las líneas aéreas a fin de hallar soluciones innovadoras al problema de los “fondos bloqueados” debido a la escasez de moneda extranjera.

39.16 Por medio de la nota de estudio WP/140, la IATA promovió la necesidad de que los Estados, a la hora de elaborar o aplicar reglamentación del transporte aéreo, adoptaran el enfoque de reglamentación más inteligente sobre la base de normas que fueran proporcionadas, claras y transparentes. Pidió a la OACI que incluyera los principios de reglamentación más inteligente en su iniciativa NCLB, con el fin de erradicar la proliferación de reglamentaciones y políticas incoherentes con los SARP y las orientaciones normativas de la OACI.

39.17 En la nota de estudio WP/340, la IATA describió la función de sus Directrices mundiales sobre turnos (WSG) en la gestión y asignación de turnos aeroportuarios, y la participación de las partes interesadas en el proceso de examen y revisión de las WSG. Consideraba que los grupos de trabajo y foros existentes de la industria ofrecidos por la WSG abordaban suficientemente las cuestiones de asignación de turnos.

39.18 En la nota de estudio WP/440, presentada por Chile, se proporcionaba información sobre su experiencia positiva con la liberalización del acceso a los mercados mediante la concesión unilateral de derechos de cabotaje a otros países, incluido en acuerdos de servicios aéreos bilaterales y multilaterales. Se proponía que se fomentara más flexibilidad en la liberalización, incluyendo disposiciones para la concesión de derechos de cabotaje a la hora de elaborar acuerdos de servicios aéreos multilaterales de cielo abierto.

39.19 Por medio de la nota de información WP/189, la Sociedad de investigación en transporte aéreo puso de relieve los efectos positivos de la liberación en la economía en general. Se hizo hincapié en la necesidad de avanzar hacia la implantación de un sistema reglamentario liberalizado unificado, que atendería a un sector del transporte aéreo seguro desde el punto de vista operacional y sostenible, y proporcionaría crecimiento económico, empleo y prosperidad socioeconómica a todos los países y regiones.

39.20 En la nota de información WP/352, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) presentó sus opiniones sobre la formulación e inclusión de una cláusula laboral en el acuerdo multilateral sobre la liberalización del acceso a los mercados y la propiedad y el control de los transportistas aéreos, que estaba elaborando el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP).

39.21 La nota de información WP/438 fue presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). En la nota se exponía la opinión de la ITF sobre aspectos de la labor llevada a cabo por el ATRP en materia de elaboración de acuerdos internacionales sobre la liberalización del acceso a los mercados, los servicios de carga aérea y la propiedad y el control de los transportistas aéreos, cuyos avances se comunican en la nota de estudio A39-WP/5.

39.22 Al examinar los informes del Consejo presentados en las notas de estudio WP/4, WP/5 y WP/66, la Comisión expresó su agradecimiento por la labor realizada por la OACI en aplicación de las recomendaciones formuladas en la ATConf/6 en virtud del plan de acción refrendado en la última Asamblea. Se señaló, en particular, el desarrollo y la adopción de la visión a largo plazo de la OACI relativa a la liberalización del transporte aéreo internacional, que serviría como fuente de inspiración a los Estados para alcanzar sus objetivos de liberalización, y los principios básicos sobre la protección

del consumidor en cuanto orientaciones para su uso por los Estados y las partes interesadas del sector en sus prácticas normativas y operacionales.

39.23 Con respecto a la labor de la Organización en materia de formulación de acuerdos internacionales sobre la liberación del acceso a los mercados, los servicios de la carga aérea y la propiedad y el control de los transportistas aéreos, la Comisión señaló los avances logrados y las dificultades persistentes que se indicaban en la nota de estudio WP/5. Se admitió que era necesario amplio apoyo de los Estados para la formulación del acuerdo multilateral. Asimismo se reconoció que seguía habiendo voces discordantes sobre cuestiones fundamentales como el ámbito de aplicación de las disposiciones sobre el intercambio de los derechos de tránsito y salvaguardia. La Comisión señaló que esta tarea estaba siendo llevada a cabo por el ATRP, y convino en que el Grupo debería proseguir su tarea, teniendo en cuenta las opiniones y propuestas expresadas en esta Comisión, en particular las presentadas en las notas de estudio WP/204, WP/173, WP/242 y WP/440 y las notas de información 352 y 438.

39.24 En relación con las inquietudes expresadas sobre el calendario previsto para la finalización del proyecto de acuerdos internacionales, se aclaró que era flexible y que estaba sujeto a los avances logrados por el ATRP en el desempeño de su labor. La Comisión convino en que la OACI prosiguiese estas actividades de conformidad con la visión a largo plazo para la liberación, teniendo presente el mandato establecido y las orientaciones formuladas en la última Asamblea, y habida cuenta de las opiniones y propuestas expresadas durante el debate.

39.25 La Comisión tomó nota además de la información proporcionada en las notas de estudio WP/149, WP/246, WP/252 y la nota de información IP/189 con las novedades relativas a la liberalización del transporte aéreo y las experiencias de los Estados al respecto. Se coincidió en reconocer los beneficios de la liberalización y se plantearon diversas opiniones sobre la necesidad de tomar medidas para asegurar una efectiva participación y competencia leal. De igual manera, hubo expresiones generales a favor de que los Estados tengan flexibilidad para encarar la liberalización, en vista de sus diferentes grados de desarrollo y las dificultades particulares que experimentan. La Comisión celebró los esfuerzos regionales en pos de la liberalización como los realizados por los Estados africanos. En este sentido, la Comisión coincidió en que debería alentarse a los Estados a avanzar hacia la liberalización siguiendo la visión de largo plazo de la OACI, y que la OACI debería considerar las posibilidades de brindar asistencia con los recursos disponibles, en particular el Fondo voluntario para el transporte aéreo, y las plataformas existentes, incluida la creación de capacidad y el intercambio de experiencias entre los Estados.

39.26 Se expresó apoyo en general a la idea de una “reglamentación inteligente” propuesta por la IATA en la nota WP/140, en la que alienta a los Estados a incorporarla en sus procesos reglamentarios. Se tomó nota de que la OACI consideraría los principios de este enfoque en el contexto de su iniciativa NCLB.

39.27 Sobre el tema de la protección del consumidor, la Comisión tomó nota de la información proporcionada por diversos Estados en las notas WP/130, WP/313 y WP/259, donde comparten sus experiencias y relatan las dificultades que experimentaron. Se reconoció que tanto las autoridades reglamentarias como la industria deben atender a la cuestión de la protección del consumidor. Tras tomar nota de los principios básicos de protección del consumidor que ha consagrado la OACI y que constituyen un documento vivo, se expresó la opinión de que al proceder en el futuro a su revisión se los debería mantener como principios generales no vinculantes y no prescriptivos tal como los aprobó la última Asamblea. La Comisión decidió que los Estados y la industria deberían aplicar los principios básicos

definidos por la OACI, en tanto que la Organización debería continuar promoviéndolos y seguir el desarrollo de los acontecimientos para reexaminarlos cuando sea necesario.

39.28 En relación con la proliferación de impuestos al transporte aéreo internacional que se señala en la nota WP/127, se coincidió en reconocer que tal imposición podría tener un efecto negativo en la economía nacional, lo que no contribuye al desarrollo sostenible del transporte aéreo. Hubo amplias expresiones en favor de la necesidad de que los Estados se adhieran a los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo que se explicitan en el Doc 8632. Una voz expresó el parecer de que los Estados son soberanos en materia tributaria. La Comisión decidió que debería alentarse a los Estados a seguir los criterios impositivos de la OACI.

39.29 Respecto a los problemas planteados en la nota WP/134 de la conversión de fondos en monedas locales y la remisión de las ganancias de las líneas aéreas, se reconoció que afectan al funcionamiento de los servicios aéreos internacionales. La Comisión decidió que los Estados deberían tomar medidas para atender a los problemas de las líneas aéreas conforme a las orientaciones de la OACI.

39.30 En cuanto a los problemas de asignación de turnos que son materia de las notas WP/231 y WP/340, *(Nota de la Secretaría: el texto sobre el debate de este asunto se incorporará después de la segunda sesión de la Comisión Económica).*

39.31 Como conclusión del debate, la Comisión respaldó el plan de trabajo futuro de la Organización en materia de políticas y reglamentación del transporte aéreo y decidió que el Consejo debería considerar las opiniones y sugerencias que se expresaron durante las deliberaciones respecto a la ejecución de su programa de trabajo en esta esfera para el próximo trienio.