



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

UNA "CAJA DE HERRAMIENTAS" PARA AYUDAR A FACILITAR LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por el Reino Unido)

RESUMEN

El Comité de Transporte Aéreo (ATC) del Consejo ha solicitado a su Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) que supervise, examine y actualice el modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA) de la OACI. En la presente nota se propone un enfoque ambicioso para tal fin, destinado a transformar el TASA en un paquete dinámico de múltiples opciones, que sea objeto de un examen constante. El objetivo del ATRP debería ser que el TASA siga siendo adecuado a su propósito, se mantenga a la vanguardia y sea conforme a las mejores prácticas más recientes, y que ayude a crear capacidad y a reforzar su comprensión a nivel mundial.

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

- encargar al ATRP, y en particular a su Grupo de Trabajo 4 (WG4), que siga con su trabajo de examen, actualización y mantenimiento del TASA de conformidad con la "caja de herramientas" sumamente ambiciosa anteriormente descrita;
- disponer que el WG4 proporcione al ATC un plan inicial del proyecto para este trabajo así como los detalles de la estructura del grupo de trabajo y de los subgrupos que lo llevarán a la práctica, para mediados de 2026; y
- alentar la participación activa en la labor del WG4 y en los cursos, talleres o conferencias que se diseñen para crear conciencia y una mejor comprensión de los acuerdos de servicios aéreos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica
<i>Referencias:</i>	<u>Plan Estratégico 2026 – 2050</u>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2015, de conformidad con la resolución A38-14, la OACI adopta una visión a largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional:

“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”

1.2 La consecución de esta visión depende en gran medida de la negociación y la actualización de los acuerdos de servicios aéreos (ASA) y el intercambio de los derechos de tráfico. Para fundamentar esas transacciones, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) publica un modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA) no vinculante. A lo largo de los años ha constituido un punto de partida útil para ayudar a algunos países a definir sus posiciones de negociación, pero es un documento relativamente estático que, esencialmente, propugna una sola opción. Esta nota de estudio describe un enfoque más ambicioso del TASA.

1.3 Sin duda el transporte aéreo internacional se ha enfrentado a diversas dificultades durante la última década, desde la adopción de una visión a largo plazo por parte de la OACI, lo que ha puesto de relieve la necesidad de que el TASA sea un "documento vivo", y sea objeto de un examen constante y sistemático en aras de su conformidad con las mejores prácticas y adelantos. También debería incluir múltiples opciones para ayudar a orientar a los negociadores y negociadoras, teniendo en cuenta que no existe una solución única y que los distintos países tienen políticas y prioridades diferentes y se encuentran en diferentes etapas del camino a la liberalización.

1.4 En este contexto, el Comité de Transporte Aéreo (ATC) del Consejo de la OACI aprobó recientemente una propuesta del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATPR) de establecer un Grupo de Trabajo permanente del ATPR (WG4- relatoría del Reino Unido) para el examen, actualización y gestión del TASA. En consecuencia, el TASA se extraerá del Doc 9587 para convertirlo en un documento independiente, supervisado por el ATPR (específicamente por el Grupo de Trabajo 4) que asesorará al Comité de Transporte Aéreo según corresponda.

1.5 Esta iniciativa proporciona una excelente oportunidad para revitalizar el trabajo de la OACI en este ámbito, para que el TASA siga siendo adecuado a su propósito y se desarrolle como un paquete "vivo" y dinámico, de múltiples opciones, que ayude a todos los países a crear capacidad y a mejorar y liberalizar sus acuerdos de servicios aéreos bilaterales y multilaterales.

2. UNA "CAJA DE HERRAMIENTAS" PARA QUIENES NEGOCIAN ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS (ASA)

2.1 El Grupo de Trabajo 4 ha comenzado a analizar las cláusulas modelo del TASA a fin de actualizarlas e incluir opciones múltiples por cláusula (no obstante, se trata de una labor considerable que tomará tiempo; y el WG4 tiene que evaluar qué cláusulas priorizar). Por lo general, los ASA contienen una amplia gama de disposiciones que incluyen aspectos como la competencia leal, la propiedad/el control, la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, los derechos impuestos al público usuario, la flexibilidad

comercial (muchos otros ASA van incluso más lejos). Un modelo completo debería incluir varios títulos así como también ejemplos ilustrativos para cada título. A su vez, señala la necesidad de incluir un texto explicativo en el TASA para que ayude a las personas negociadoras a ubicarse entre las diversas opciones y alternativas. En otras palabras, el TASA final debería mutar de un texto tipo a un "**manual de negociación**" mucho más amplio.

2.2 Este enfoque de tipo "manual" supondría una mejora significativa del TASA existente, especialmente si luego fuera objeto de un examen riguroso y se actualizara periódicamente (véase a continuación). Sin embargo, paralelamente, se podría hacer aún más para ayudar a crear conciencia, aumentar la comprensión y la capacidad con miras a avanzar hacia la visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional. Por ejemplo, paralelamente a la elaboración/mantenimiento del TASA, el WG4 también podría:

- iniciar y supervisar un programa de **cursos, talleres y conferencias** para ayudar a educar a quienes negocian ASA y construir redes. Podrían organizarse en varios lugares del mundo, conjuntamente con las oficinas regionales de la OACI y otros asociados regionales y de la industria, para ayudar a maximizar las oportunidades de participación. Estos cursos y talleres deberían contar con la participación de negociadoras y negociadores de ASA, representantes de la industria e interlocutores sociales para fomentar la consolidación más amplia posible de ideas;
- facilitar la tutoría individualizada entre pares; por ejemplo, juntando a una persona negociadora de ASA menos experimentada con una persona mentora más experimentada de otro país;
- recopilar y cotejar datos para ayudar a orientar la preparación del contenido del TASA;
- publicar un boletín periódico (por ejemplo, semestral) del WG4 del ATRP para mantener informada a la comunidad de negociación de ASA en general sobre las novedades, eventos, ideas, etc.;
- las conferencias anuales sobre los eventos OACI de negociación de servicios aéreos (ICAN) deberían ofrecer oportunidades periódicas para reforzar todos estos mensajes;
- fomentar y facilitar el establecimiento de redes entre las personas que negocian ASA, no solo a través del programa de cursos y demás mencionado anteriormente, sino también de manera proactiva poniendo en contacto a esas personas negociadoras con otras partes interesadas; y
- la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) de la OACI, prevista para noviembre de 2026 en Montreal) podría ser una oportunidad temprana y de alto perfil para examinar los avances iniciales de esta tarea.

2.3 Todo esto crearía una "**caja de herramientas**" integral y multifacética para las negociadoras y negociadores de servicios aéreos, etc., destinada a crear conciencia y comprensión, facilitar el intercambio de mejores prácticas y promover contactos y relaciones de trabajo para maximizar la comunicación y minimizar los malentendidos. En cierto sentido, quienes negocian ASA en todo el mundo ya constituyen una comunidad informal de personas que trabajan en el mismo ámbito y este enfoque fortalecería esas conexiones. También ayudaría a que la "caja de herramientas" del TASA sea un paquete flexible, que refleje cabalmente lo que está sucediendo en una industria muy dinámica y de alto perfil, por ejemplo, las iniciativas de descarbonización y las operaciones internacionales de vehículos aéreos no tripulados (UAV).

3. AVANCE DEL TRABAJO

3.1 Como se señaló, el ATRP ya ha establecido su WG4 para supervisar este trabajo (el WG4 también asesora al ATC en los preparativos de la ATConf/7). En esta nota de estudio se propone que el

WG4 elabore y supervise un plan de proyecto detallado para preparar y publicar el TASA actualizado, al estilo de un "manual de negociación" mencionado en el párrafo 2.1, y para que se ponga en marcha el programa asociado de eventos mencionado en el párrafo 2.2. Este plan de proyecto debería incluir hitos claros de resultados esperados fijos y arreglos permanentes para examinar sistemáticamente y, si es necesario, modificarlo a la luz de la experiencia. Una fecha límite viable para la presentación de la versión inicial de dicho plan de proyecto ante el ATC para su aprobación sería mediados de 2026.

3.2 El enfoque descrito con anterioridad requeriría demasiado esfuerzo para que un grupo de trabajo "tradicional" pudiera presentarlo en un plazo razonable. En consecuencia, en esta nota de estudio se propone que el WG4 funcione como un comité de gestión que supervise/controle a una serie de subgrupos más pequeños y que cada uno se concentre en un elemento particular de la "caja de herramientas". Estos grupos más pequeños deberían considerar la adopción de un enfoque flexible para llevar a cabo su trabajo, como las reuniones presenciales, las reuniones virtuales y la redacción por correspondencia. El WG4 realizaría una clasificación de los resultados de dichos subgrupos antes de presentar un texto consolidado al ATC para su aprobación, adopción oficial y posterior publicación y divulgación. Una vez más, una fecha límite viable para la presentación de una propuesta de estructura de los subgrupos ante el ATC para su aprobación sería mediados de 2026.

3.3 El hecho de reunirse para analizar estas cuestiones es una oportunidad para compartir las mejores prácticas y probar las hipótesis con una amplia gama de partes interesadas, de forma que el producto resultante tenga un valor añadido. Estas deliberaciones también podrían ayudar a crear conciencia y a promover contactos y redes que pueden ayudar a resolver "las cuestiones comerciales" que inevitablemente podrían surgir en la práctica. En consecuencia, el WG4 y sus subgrupos deberían tratar de maximizar las oportunidades de participación de los países en la labor, lo que debería incluir la organización de reuniones en diferentes partes del mundo y la posibilidad de participar por teleconferencia.

3.4 Para que la tarea del WG4 cuente con la mayor información posible y que la "caja de herramientas" del TASA refleje las últimas ideas sobre los ASA y demás, es imperativo que una amplia gama de partes interesadas se comprometa de manera proactiva con la tarea. Se alienta a los Estados miembros de la OACI a que envíen representantes al WG4 y sus pequeños subgrupos para participar activamente (tal como se señaló anteriormente, la amplia distribución geográfica de los lugares de celebración de las reuniones – y las opciones de teleconferencias – deberían servir para que la participación sea una opción viable para todos los miembros de la OACI. La estrecha colaboración con las asociaciones regionales de las Direcciones Generales de Aviación Civil (DGCA), las organizaciones políticas multilaterales, las asociaciones comerciales, la industria y los interlocutores sociales también mejorarán "el producto" y ayudarán a crear redes más diversas e informadas.

3.5 Otro aspecto del papel coordinador del WG4 debería ser facilitar los vínculos con otros grupos expertos de la OACI (e incluso otros organismos de las Naciones Unidas) para obtener aportaciones de políticas específicas cuando corresponda, por ejemplo sobre cuestiones como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el medioambiente. Del mismo modo, el WG4 debería solicitar a la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OACI que apruebe cualquier borrador del texto del ASA que se incluya en el TASA antes de su publicación.