



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 35: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas

FUTURAS ACTIVIDADES DE LA OACI EN MATERIA ECONÓMICA

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²)

RESUMEN

La aviación internacional es hoy un sector que se ve afectado como nunca antes por varias dificultades relacionadas con la recuperación, la resiliencia y la sostenibilidad. En este sentido, es el momento adecuado para cerciorarse de que los distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la OACI estén suficientemente coordinados para que las políticas transversales sean eficaces y se tengan totalmente en cuenta las perspectivas económicas a largo plazo del sistema de transporte aéreo.

En esta nota de estudio se presentan ejemplos de ámbitos de políticas que abarcan distintos grupos expertos de la OACI y que deberían reflejarse en el trabajo del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), como la facilitación, el medioambiente, la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y otras esferas pertinentes. En ella se invita a la OACI a velar por que su trabajo se lleve a cabo de forma colaborativa entre los diferentes ámbitos.

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

- a) solicitar a la OACI que establezca interacciones adecuadas entre los distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la Organización para que sus ámbitos de políticas se reflejen debidamente en el trabajo de la OACI en materia económica y viceversa; y
- b) alentar a los Estados a que se aseguren de que su reglamento nacional sobre transporte aéreo refleje y complemente las principales prioridades de la OACI. La OACI debería actualizar sus orientaciones en estos ámbitos, incluidos los modelos de acuerdo de servicios aéreos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, GeorgiIslandia, Macedonia del Norte, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

1. PRINCIPALES DIFICULTADES QUE ENFRENTA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

1.1 La aviación internacional es hoy un sector que se ve afectado como nunca antes por varias dificultades relacionadas con la recuperación, la resiliencia y la sostenibilidad. Estas cuestiones son de vital importancia para mantener el desarrollo económico de la aviación y su capacidad de servir de motor de la conectividad entre los Estados, para el público pasajero y las empresas de todo el mundo en apoyo de la prosperidad. Está también la cuestión de cómo percibe la opinión pública a la aviación, en especial en lo que se refiere a la sostenibilidad. La aviación debe desempeñar un papel más proactivo a la hora de asegurar, de cara a la opinión pública, su “licencia para crecer”, teniendo en cuenta el imperativo de la sostenibilidad. Además, la resiliencia del sistema de aviación está expuesta a una serie de amenazas. La resiliencia en este contexto no solo abarca la capacidad constante de la aviación de proporcionar conectividad, posibilidades de elección y ventajas al público pasajero, sino también la resiliencia de la propia industria de la aviación. La guerra de agresión rusa contra Ucrania es un recordatorio de que los conflictos tienen efectos negativos notables en el sistema mundial de aviación. Además, la pandemia de COVID-19 aún no ha terminado y la conectividad de algunas regiones está gravemente limitada por ello.

2. ADAPTACIÓN DEL TRABAJO DE LA OACI A LAS NUEVAS REALIDADES

2.1 Desde esta perspectiva, es el momento adecuado para cerciorarse de que los distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la OACI estén suficientemente coordinados para que las políticas transversales sean eficaces y se tengan totalmente en cuenta las perspectivas económicas a largo plazo del sistema de transporte aéreo.

2.2 En primer lugar, la rapidez con la que el sector salga de la pandemia de COVID-19 se verá afectada tanto por las medidas adoptadas para ayudar al sector a adaptarse a la posibilidad de que se repitan los problemas de salud pública como por la situación económica general. La OACI ya ha estado activa en algunos de estos ámbitos y es necesario interrelacionar adecuadamente el trabajo realizado por los distintos órganos técnicos de la Organización que se refiere a los aspectos económicos de las restricciones impuestas.

2.3 Con vistas al futuro, son varios los ámbitos de políticas que abarcan los distintos grupos expertos que también deberían reflejarse en el trabajo de la Comisión Económica y el ATRP, como la facilitación, el medioambiente, la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y otras esferas pertinentes. A este respecto, los órganos de la OACI deberían alentar el examen y el intercambio con respecto a los ámbitos en los que las políticas y directrices de la OACI relacionadas con la economía podrían contribuir de forma concreta a la consecución de otros objetivos estratégicos. Por ejemplo, los aspectos económicos del despliegue de los combustibles de aviación sostenibles es un tema importante de debate en la OACI, considerando la magnitud de las inversiones que están en juego en varias partes de la cadena de valor. Asimismo, los aspectos económicos de la facilitación del público pasajero y la carga son un ejemplo más de la posible colaboración entre distintas áreas de la OACI.

3. MEDIDAS PROPUESTAS

Se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar a la OACI que establezca interacciones adecuadas entre los distintos comités, grupos expertos y órganos de trabajo de la Organización para que sus ámbitos de políticas se reflejen debidamente en el trabajo de la OACI en materia económica y viceversa; y

- b) alentar a los Estados a que se aseguren de que su reglamento nacional sobre transporte aéreo refleje y complemente las principales prioridades de la OACI. La OACI debería actualizar sus orientaciones en estos ámbitos, incluidos los modelos de acuerdo de servicios aéreos.

— FIN —