



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 35: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Política**

**ASEGURAR QUE, PARA CASOS DE CRISIS QUE REPERCUTAN EN LA AVIACIÓN INTERNACIONAL, LOS ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS SIGAN BRINDANDO UN MARCO PREDECIBLE**

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup> y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup> y por Estados Unidos de América)

**RESUMEN**

La mayoría de los servicios aéreos internacionales se rige por acuerdos de servicios aéreos (ASA) bilaterales o multilaterales entre Estados o grupos regionales de Estados. Por ende, los ASA son sumamente importantes a la hora de realizar cualquier análisis sobre la mitigación de tales crisis y la recuperación del transporte aéreo.

Entre los diversos factores que son importantes para facilitar la continuación del tráfico durante una crisis y la posterior vuelta a la "normalidad" se encuentran los ASA, que son indispensables para el transporte aéreo internacional debido a que brindan un marco predecible que permite a los transportistas aéreos explotar y mantener los servicios aéreos de cara al futuro.

En esta nota se recomienda que se solicite al Grupo Experto sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) que elabore directrices basadas en los principios que figuran en el párrafo 5.3, a fin de que los Estados cuenten con la flexibilidad necesaria para ajustar temporalmente sus obligaciones internacionales, protegiendo a su vez la integridad de los ASA.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a que encargue al Consejo de la OACI y a sus órganos de trabajo, en particular al ATRP, desarrollar directrices en base a los principios que figuran en el párrafo 5.3.

<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>	

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

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo internacional es altamente vulnerable a las perturbaciones y crisis mundiales. Desde la guerra del Golfo en 1991, pasando por las crisis financieras de 1997 y 2008 y los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, así como cuando hubo catástrofes naturales, o bien en el caso de la pandemia de COVID-19 y la guerra de agresión de Rusia a Ucrania, la alteración ha sido siempre significativa.

1.2 La mayoría de los servicios aéreos internacionales se rige por ASA bilaterales o multilaterales entre Estados o grupos regionales de Estados. Por ende, los ASA son sumamente importantes a la hora de realizar cualquier análisis sobre la mitigación de tales crisis y la recuperación del transporte aéreo.

1.3 En esta nota se recomienda mantener en el mínimo nivel posible todas las restricciones que puedan imponerse en respuesta a una crisis, a la vez que se señalan consideraciones para conciliar tales restricciones con los requerimientos de los ASA. Esta nota se centra en particular en las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19, que ha generado una perturbación sin precedentes en el sistema de aviación internacional.

## 2. EXPERIENCIA ADQUIRIDA CON LA PANDEMIA DE COVID-19

2.1 En respuesta a la pandemia de COVID-19, los diversos Estados del mundo reaccionaron de forma muy diferente, e impusieron restricciones de viaje al público pasajero. Tales medidas comprendieron, entre otras, cuarentenas luego del arribo, la obligación de exhibir el resultado de pruebas de diagnóstico o certificados de vacunación, prohibiciones de entrada y confinamientos generales. Estas restricciones contribuyeron a que se produjera una caída muy significativa en el tráfico aéreo internacional.

## 3. OBLIGACIONES INTERNACIONALES

3.1 Tal como se reconoce en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago), es un derecho soberano de cada Estado el determinar los servicios aéreos internacionales que pueden prestarse hacia su territorio o desde el mismo. En general, tales derechos se otorgan recíprocamente en virtud de ASA, y el objeto de estos tratados consiste en brindar un marco jurídico y crear garantías para los servicios aéreos. Entre otras cosas, estos tratados comúnmente establecen el derecho de imponer normas a la entrada de las personas pasajeras.

3.2 Un aspecto fundamental a considerar en el caso de los ASA es el principio de reciprocidad. En efecto, si una parte limitase unilateralmente derechos de tránsito que han sido acordados en forma bilateral, incurriría claramente en una violación de sus obligaciones internacionales, a menos que dicho accionar estuviese permitido en virtud de los términos del ASA.

## 4. CONTINUACIÓN O REANUDACIÓN DEL TRÁFICO AÉREO

4.1 Los siguientes factores son importantes para facilitar la continuación del tráfico durante una crisis y la posterior vuelta a la "normalidad":

- A diferencia de los gobiernos, son las líneas aéreas quienes se encuentran en mejores condiciones de decidir, quizás de manera diaria, cómo ajustar su capacidad para satisfacer la demanda, garantizando a su vez la salud de quienes viajan. De manera análoga, al final de un "período de crisis", el permitir a las líneas aéreas decidir cómo y cuándo aumentar sus operaciones debería contribuir a volver a la "normalidad" de manera ágil.
- Las restricciones a la entrada de personas pasajeras, en comparación, por ejemplo, con las "prohibiciones de vuelo" son contestes con la política de la Organización Mundial de la Salud (OMS), dado que el hecho de que siga habiendo enlaces directos permite a las autoridades sanitarias hacer un seguimiento del flujo de viajes. El mantener los vuelos directos hace que los sistemas de rastreo y seguimiento pandémico puedan trabajar mejor, mientras que las prohibiciones de vuelo generan viajes indirectos que son mucho más difíciles de rastrear.

## 5. PRINCIPIOS RECOMENDADOS

5.1 Debería reconocerse que, en respuesta a una crisis de relevancia que surja de manera súbita, es posible que un Estado deba actuar de forma rápida y decisiva. En vista de estas consideraciones, podría ser difícil para un Estado cumplir todas sus obligaciones en virtud de los ASA existentes.

5.2 Los ASA son indispensables para el transporte aéreo internacional debido a que brindan un marco predecible que permite a los transportistas aéreos explotar y mantener los servicios aéreos de cara al futuro.

5.3 Para brindar a los Estados la flexibilidad necesaria para imponer restricciones y a la vez proteger la integridad de los ASA, se recomienda solicitar al ATRP que elabore directrices basadas en los siguientes principios:

- En primer lugar, las partes de un ASA deberían procurar identificar una salida que sea lo menos disruptiva posible para el funcionamiento del ASA.
- La introducción inmediata de restricciones por motivos de salud pública, etc., solo debería permitirse en casos extremos.
- Si un Estado requiriera imponer restricciones, debería intentar consultar a otras partes, de ser necesario. En dichas consultas se deberían explicar las razones que motivan las restricciones y promoverse una cooperación más amplia con miras a mitigar los efectos de la crisis.
- Las partes deberían garantizar que las restricciones incluyan una fecha de vencimiento o revisión, y deberían tratar de realizar consultas acerca de cualquier prórroga necesaria.
- Las restricciones deberían subsistir solo el tiempo que sea estrictamente necesario debido a la crisis, y la intención de todas las partes debería ser siempre retornar a la normalidad lo más pronto posible.
- Es importante explicar los fundamentos de cualquier restricción, y por ende se deberían informar a las líneas aéreas de forma clara y transparente las razones por las cuales resulta necesario restringir sus operaciones, así como los actos que estas deben realizar para facilitar la vuelta a la normalidad.
- Todas las medidas que se adopten deben ser transparentes y no discriminatorias, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de que durante la crisis exista un acceso continuo a los servicios esenciales requeridos para brindar servicios aéreos (por ejemplo, instalaciones para la tripulación adecuadas, otros servicios aeroportuarios).
- Finalmente, las partes deberían definir una estrategia de salida que permita la vuelta a la normalidad, basada en criterios objetivos, para la reanudación de los servicios aéreos. Esto permitiría a las líneas aéreas y al público pasajero planificar de cara al futuro en un marco de confianza.