

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 4 del

orden del día: Consideración de un marco mundial para la liberalización en curso

4.2: Declaración de principios mundiales para el transporte aéreo internacional

DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS UNIVERSALES PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta un proyecto de declaración de principios universales para el transporte aéreo internacional y se explican los objetivos de la Declaración y las disposiciones de procedimiento para el examen del proyecto durante la Conferencia.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el marco de la cuestión 4.2 del orden del día, se prevé que la conferencia considerará y adoptará una Declaración de principios universales para el transporte aéreo internacional. En esta nota se presenta, en el Adjunto A, un proyecto de Declaración preparado por la Secretaría con ayuda del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo y más adelante se explican los objetivos de dicha Declaración y las disposiciones de procedimiento para finalizarla.

2. OBJETIVOS

2.1 Al elaborar el proyecto de Declaración adjunto, la Secretaría tuvo presentes las siguientes consideraciones:

- a) Esta Declaración de la Conferencia será una conclusión separada de las diversas conclusiones y recomendaciones sobre asuntos específicos tratados en el marco de las cuestiones del orden del día anteriores que están dirigidas principalmente a los Estados y a la OACI. Esta debería ser una declaración unificada de la Conferencia, proveniente de la comunidad internacional de la aviación respecto a la liberalización en curso y dirigida a una audiencia mucho más amplia fuera de la comunidad de la aviación. Dado que muchos de los problemas clave que enfrenta hoy la industria del transporte aéreo repercuten cada vez más en los intereses ajenos a la comunidad de la

aviación y viceversa, la adopción de una declaración de este tipo por la Conferencia tendrá un valor particular con respecto a las relaciones con las entidades ajenas a la aviación (por ejemplo, las instituciones relacionadas con el comercio, la competencia y el medio ambiente) y para la comunidad mundial en general.

- b) En vez de incluir una lista de criterios o procedimientos detallados como las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia, la Declaración debería, como su título lo sugiere, establecer principios clave aplicables en todo el mundo, que guíen el desarrollo de la aviación civil durante muchos años por venir. La declaración no sólo debería respetar los criterios y los principios vigentes que han guiado la aviación civil hasta ahora (en particular el Convenio de Chicago), sino que también debería demostrar una visión para el futuro de la aviación civil internacional.
- c) A fin de alcanzar los objetivos expuestos en a) y b), la Declaración debería tener una base amplia, que refleje el interés y las preocupaciones de los Estados contratantes de la OACI en todos los estadios del desarrollo económico; dirigida al exterior, que tenga significado para los grupos ajenos a la aviación, incluyendo el público en general; y dirigida al futuro, que establezca principios rectores para el futuro de largo plazo del transporte aéreo internacional. La Declaración debería estar redactada en un lenguaje general, pero centrado, y su lectura y comprensión deberían ser fáciles. A este respecto, probablemente la brevedad dé más valor al mensaje.

3. DISPOSICIONES DE PROCEDIMIENTO

3.1 Si bien el texto adjunto del proyecto de Declaración contiene las bases para el examen de la Conferencia, la Declaración sólo será elaborada en su forma final durante el curso de la Conferencia, teniendo en cuenta las deliberaciones anteriores y, en particular, las conclusiones.

3.2 A fin de facilitar su finalización, se invita a las Delegaciones y a los Observadores que asistan a la Conferencia a que examinen el proyecto de Declaración que figura en el Adjunto A de esta nota de estudio y a que presenten los cambios propuestos, si los hubiera, en términos concretos y por escrito (empleando el formulario que figura en el Adjunto B o por otro medio escrito) al Secretario de la Conferencia lo antes posible, a más tardar para las 1700 horas del miércoles 26 de marzo de 2003. Esto permitirá a la Secretaría preparar una versión revisada de la Declaración, teniendo en cuenta los comentarios recibidos, a tiempo para que la Conferencia la considere durante la sesión de la tarde del viernes 28 de marzo, y para su adopción en la mañana del sábado 29 de marzo de 2003. La versión revisada de este proyecto se distribuirá como nota ATConf/5-WP/24.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de los objetivos de la Declaración y de las disposiciones de procedimiento para su finalización; y
- b) adoptar la Declaración de principios universales para el transporte aéreo internacional que figura en el Adjunto A, con la revisión que se efectúe.

— — — — —

APÉNDICE A

PROYECTO DE DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS UNIVERSALES PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

La Conferencia mundial de transporte aéreo sobre retos y oportunidades de la liberalización, celebrada por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) en su Sede, en Montreal del 24 al 29 de marzo de 2003 y a la que asistieron [] Estados y [] organizaciones internacionales:

Consciente de la importante función de la aviación civil internacional y de su contribución al desarrollo nacional de los países y a la economía mundial;

Tomando nota de los cambios que la mundialización, la liberalización y la privatización han producido en el contexto normativo y de explotación del transporte aéreo internacional; y de la conveniencia de que la reforma normativa asegure la continuación del crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil;

Reafirmando que los principios básicos de soberanía, oportunidad equitativa e igual, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación establecidos en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el Convenio de Chicago) han sido útiles para el transporte aéreo internacional y continúan proporcionando la base para el futuro desarrollo de la aviación civil internacional;

DECLARA que:

1. Principios generales

1.1 La OACI y sus Estados contratantes, junto con la industria del transporte aéreo y otras partes interesadas en la aviación civil, actuarán para asegurar que la aviación civil internacional continúe desarrollándose de una forma que:

- a) asegure niveles de seguridad y protección de la aviación elevados y en constante mejora;
- b) permita el crecimiento del transporte aéreo internacional sobre una base económica sólida y estable;
- c) provea los servicios que desean los consumidores;
- d) promueva la eficiencia y minimice las distorsiones del mercado;
- e) provea salvaguardias adecuadas y eficaces para asegurar la competencia leal;
- f) provea una infraestructura de apoyo adecuada a un costo razonable;
- g) procure reducir sus repercusiones en el medio ambiente;
- h) aliente la participación de todos los Estados, respetando la soberanía nacional y fomentando la igualdad de oportunidades y mutuos beneficios;
- i) promueva la cooperación y armonización a escala mundial; y

- j) tenga debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas en el transporte aéreo internacional, incluyendo los transportistas aéreos y otros explotadores, usuarios, aeropuertos, comunidades, trabajadores y proveedores de servicios de viajes y turismo.

2. Seguridad operacional y seguridad de la aviación

2.1 La seguridad operacional y la seguridad de la aviación deben seguir siendo de capital importancia para la explotación y el desarrollo del transporte aéreo internacional, independientemente de todo cambio en los arreglos de reglamentación económica.

2.2 Los Estados deberían trabajar en cooperación para asegurar una vigilancia uniforme de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en todo el mundo.

2.3 Las medidas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación deberían aplicarse de una forma eficaz en función de los costos a fin de evitar que constituyan una carga excesiva para la aviación civil; en particular, en la medida de lo posible, las medidas de seguridad no deberían perturbar ni impedir la circulación de los pasajeros, la carga, el correo o las aeronaves.

3. Liberalización progresiva

3.1 La adhesión al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IATA) y su aplicación deberían ser universales.

3.2 El objetivo de la reforma normativa es crear un contexto en el que el transporte aéreo pueda desarrollarse de una forma estable, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación.

3.3 Los Estados comparten el objetivo fundamental de participación por medio de una participación fiable y sostenida en el sistema del transporte aéreo internacional.

3.4 Cada Estado determinará la dirección y el ritmo que seguirá respecto a los cambios introducidos en la reglamentación del transporte aéreo internacional, empleando enfoques bilaterales, subregionales, regionales, plurilaterales o mundiales, de acuerdo con las circunstancias.

3.5 La liberalización económica en el transporte aéreo internacional debería hacerse de forma gradual, progresiva y ordenada, con salvaguardias apropiadas para garantizar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la competencia leal.

3.6 Los intereses y las necesidades de los países en desarrollo deberían recibir una consideración especial y, cuando se justifique, pueden otorgarse medidas preferenciales.

3.7 Debería haber una disminución progresiva de las barreras de reglamentación económica al acceso a los mercados de transporte aéreo internacional, al acceso de los transportistas aéreos a capitales internacionales y a su libertad de desarrollar actividades comerciales.

3.8 Debería continuar alentándose a la industria del transporte aéreo a proveer servicios a los consumidores y a mejorarlos y a aplicar medidas apropiadas para proteger los intereses de los consumidores.

3.9 Deberían reducirse gradualmente o eliminarse los impuestos (es decir, los gravámenes para recaudar ingresos generales en vez de los afectados a la aviación civil) sobre los transportistas aéreos y consumidores que podrían repercutir negativamente en el desarrollo del transporte aéreo internacional.

3.10 La liberalización debería fomentarse mediante la aplicación en todo el mundo de un régimen de responsabilidad de los transportistas aéreos moderno y uniforme, es decir, el Convenio de Montreal de 1999.

3.11 La transparencia es un elemento importante para promover el crecimiento económico, la capacidad de competir y la estabilidad financiera en los ámbitos nacional e internacional, y aumenta los beneficios de la liberalización.

4. Competencia y cooperación

4.1 La cooperación entre los Estados facilita la liberalización y evita conflictos, especialmente cuando se trata de cuestiones de leyes o políticas sobre la competencia relacionadas con el transporte aéreo internacional.

4.2 Los Estados deberían evitar adoptar medidas unilaterales que pueden afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y deberían asegurarse de que las políticas y la legislación interna no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales.

4.3 Cuando se continúe proporcionando ayuda estatal al sector del transporte aéreo, los Estados deberían adoptar medidas transparentes y eficaces a fin de asegurar que dichas ayudas no tengan efectos perjudiciales sobre la competencia en el mercado.

4.4 Debería estar disponible continuamente un sistema multilateral entre líneas aéreas que permita a los Estados, los transportistas aéreos, los pasajeros y los expedidores tener acceso sin discriminación a la red mundial de transporte aéreo.

5. Infraestructura y medio ambiente

5.1 Debería proveerse a un costo razonable y sin discriminación una infraestructura de apoyo al transporte aéreo, incluyendo aeropuertos y servicios de navegación aérea.

5.2 La comunidad mundial de la aviación debería trabajar para promover el desarrollo del transporte aéreo de modo responsable respecto al medio ambiente, con miras a alcanzar la compatibilidad máxima entre el desarrollo de la aviación civil y la calidad del medio ambiente.

6. Función de la OACI

6.1 La OACI debería continuar ejerciendo una función de liderazgo para facilitar la liberalización económica del transporte aéreo internacional.

6.2 La OACI debería continuar promoviendo una comunicación y cooperación eficaz con otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales que tengan interés en la aviación civil, a fin de armonizar y evitar la duplicación de esfuerzos a escala mundial.

6.3 Los Estados contratantes deberían continuar manteniendo informada a la OACI de la evolución en el transporte aéreo internacional, incluyendo las disposiciones liberalizadas introducidas en diversos niveles, y promover, en otros foros, la plena comprensión del mandato y de la función de la OACI.

