

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

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

### Cuestión 2 del

orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización

#### 2.6: Solución de controversias

### CREACIÓN DE MECANISMOS PARA LA SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

(Nota presentada por Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Chad, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe)

#### RESUMEN

En esta nota se subrayan los mecanismos de solución de controversias que se han elaborado en África para permitir la mediación o encontrar soluciones rápidas a los conflictos. También se señala la necesidad de un enfoque mundial a este problema y apoya la nota ATConf/5-WP/15 de la Secretaría de la OACI que presenta medidas para adoptar a nivel mundial.

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

#### REFERENCIAS

ATConf/5-WP/15 Mejora de la solución de controversias en un ambiente liberalizado  
Doc 9644, *Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: Presente y futuro*

### 1. INTRODUCCIÓN

<sup>1</sup> Los Estados africanos han proporcionado la versión en francés.

1.1 Como consecuencia de la liberalización del transporte aéreo y la consiguiente entrada de nuevos proveedores de servicios (líneas aéreas para pasajeros, para carga, compañías de servicios de escala, talleres de mantenimiento...) en el sector del transporte aéreo en África junto con nuevas formas en la distribución de productos (códigos compartidos, sistemas de concesiones, alianzas comerciales, intermediarios en la distribución, etc.), las posibilidades de conflicto y los riesgos han aumentado.

1.2 Por estas razones, los Estados africanos y sus instituciones regionales, como la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), han apoyado siempre los esfuerzos de la OACI encaminados a establecer mecanismos para la resolución de conflictos para prevenir o mitigar toda forma de conflictos.

## 2. ANÁLISIS

2.1 En conformidad con la Conclusión 2.2.6 g) de la ATConf/4, que solicitaba se creara un nuevo mecanismo para la solución de controversias (inclusive su sistema de referencia y el derecho a iniciar una demanda), la OACI propuso un nuevo mecanismo y se puso a disposición una lista de expertos de alto nivel en transporte aéreo para que sirvieran como mediadores o participaran en la solución de controversias.

2.2 Además, en África, la decisión sobre la aplicación de la Declaración de Yamoussoukro relativa a la liberalización del acceso al mercado del transporte aéreo en África, conocida como la Decisión de Yamoussoukro de 1999, estaba prevista en el Artículo 8 sobre resolución de controversias, en la que se favorece la negociación. En el caso en el que falle la negociación, en el Anexo 2 de la decisión mencionada se preveía un procedimiento de arbitraje.

2.3 Como la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro se lleva a cabo por medio de grupos económicos regionales como la Unión del Maghreb Árabe, la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (ECOWAS), la Comunidad Económica y Monetaria de África Central (CEMAC), la Comunidad de Desarrollo del África Meridional (SADC), y el Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA), los actuales mecanismos de solución de controversias que se refieren al sector del transporte aéreo dimanaban de los mecanismos generales de solución de controversias vigentes en esos agrupamientos de Estados. Éstos se han ido mejorando para su aplicación específica en la industria del transporte aéreo teniendo en consideración el advenimiento de la liberalización y la necesidad de que exista uniformidad en toda la región de África. La SADC, el COMESA y la Cooperación de África Oriental (EAC) están trabajando para alcanzar reglamentaciones uniformes cuando no existan las mismas reglamentaciones de competencia y mecanismos para la solución de controversias.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 La liberalización es un hecho establecido. Por lo tanto acarrea más competencia, con el resultado de acrecentar los conflictos/controversias. Éstos se deben resolver dando prioridad a las consultas y negociaciones.

3.2 Los Estados africanos necesitan un transporte aéreo eficaz, seguro y duradero y por lo tanto aprueban las conclusiones que figuran en la nota ATConf/5-WP/15 resumiendo la mayor parte de las disposiciones de los mecanismos de solución de controversias dentro de los agrupamientos económicos regionales en África y con la finalidad de:

- a) crear un medio confiable;
- b) promover la liberalización con la participación/compromiso de los países menos desarrollados; y

- c) garantizar la transparencia a las partes interesadas comprometidas directamente en una controversia y permitirles el acceso oportuno a toda información pertinente.

#### 4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de este documento; y
- b) examinar y aprobar el proyecto modelo de disposiciones sobre solución de controversias que figura en la nota ATConf/5-WP/15 Mejora de la solución de controversias en un ambiente liberalizado.

— FIN —