



CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

CUESTIÓN 2.2 DEL ORDEN DEL DÍA

El texto adjunto constituye el informe sobre la cuestión 2.2 del orden del día y ha de insertarse en el lugar que corresponde en el informe de cubierta amarilla.

**Cuestión 2 del
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo
2.2: Propiedad y control de los transportistas aéreos**

2.2.1 DOCUMENTACIÓN

2.2.1.1 La Conferencia consideró la Cuestión 2.2 del orden del día basándose en las siguientes notas de estudio: WP/12 (Secretaría), WP/94 (Brasil), WP/29 (Chile), WP/38 (Cuba), WP/41 (Egipto), WP/84 (Indonesia), WP/34 (Nueva Zelanda), WP/49 y WP/50 [Irlanda en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)], WP/59 [22 Estados miembros, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)], WP/63 [Organización Mundial del Turismo (OMT)], WP/67 [Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)], WP/81 [Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)] y WP/99 [Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)].

2.2.1.2 La Conferencia también tomó nota de la siguiente nota de información: IP/20 (CAFAC).

2.2.2 ANÁLISIS

2.2.2.1 Hubo amplio reconocimiento de los beneficios de liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos y de la necesidad de adaptar el régimen de reglamentación vigente para responder a las necesidades del siglo XXI. Asimismo, se reconoció que la liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como importante parte interesada en el desarrollo de la industria del transporte aéreo. Hubo respaldo unánime en cuanto a que la OACI es el foro apropiado para promover y facilitar la liberalización en esta materia.

2.2.2.2 Hubo un apoyo prácticamente unánime para que la OACI tome la iniciativa y empiece los trabajos para elaborar un acuerdo internacional a efectos de facilitar la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, fundándose en experiencias y logros anteriores. Teniendo en cuenta la disparidad de las necesidades y circunstancias de los Estados, el acuerdo podría ser firmado inicialmente por las partes “dispuestas y listas”, y abrirse posteriormente a la firma de otras partes. Hubo amplio acuerdo respecto a que dicha labor debería tener en cuenta la importancia de garantizar la seguridad operacional y seguridad de la aviación, el principio de reciprocidad y la necesidad de salvaguardias para permitir una adaptación gradual y progresiva. Se reconoció que esta labor debería tener en cuenta las experiencias de liberalización regional, las reglas en el marco del derecho interno de diversos Estados y los efectos sobre todas las partes interesadas, incluidos los trabajadores.

2.2.2.3 La Conferencia tomó nota de la distinción entre la decisión de un Estado con respecto al requisito de propiedad y control de sus líneas aéreas nacionales en el marco del derecho interno y la discreción de un Estado para mantener o eliminar restricciones a la propiedad y el control de líneas aéreas designadas de otros Estados de conformidad con acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

2.2.2.4 Hubo también amplio apoyo para alentar a los Estados a que continúen liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos por medio de diversas medidas existentes, incluida la de adoptar criterios alternativos para la designación de líneas aéreas basados en “oficina principal y control de reglamentación efectivo”, como recomienda la OACI. Además, muchos Estados expresaron apoyo a la labor de la OACI para actualizar la orientación en esta materia según sea necesario.

2.2.3 CONCLUSIÓN

2.2.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre la Cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) desde la celebración de la ATConf/5, los Estados y la industria han pedido continuamente la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos a fin de adaptarse a un entorno económico cada vez más global y competitivo. Si bien persisten opiniones y enfoques normativos divergentes, ha aumentado el reconocimiento de los beneficios de la liberalización;
- b) más Estados están dispuestos a liberalizar y a adoptar un enfoque flexible respecto a los requisitos de designación de las líneas aéreas en el marco de acuerdos bilaterales de servicios aéreos. También se ha progresado considerablemente a nivel regional, ya que varias regiones o subregiones han adoptado arreglos regionales de liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos entre sus respectivos miembros, que incluyen permitir inversiones transnacionales y fusiones de líneas aéreas;
- c) hubo acuerdo general en cuanto a que cada Estado puede escoger su camino y su ritmo en la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, y que la seguridad y protección deben seguir siendo de capital importancia en todo cambio de reglamentación. Debe tenerse debidamente en cuenta el interés de todas las partes interesadas, incluido el de los trabajadores. Los Estados han empleado diversos medios en la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, incluidos los enfoques unilateral, bilateral, regional, plurilateral y multilateral;
- d) la OACI ha elaborado mucha orientación para que los Estados la usen en la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, pero esa orientación debe mantenerse actualizada y adaptable a los cambios y a las necesidades de los Estados;
- e) existe un amplio y firme apoyo para que la OACI continúe desempeñando una función de liderazgo a fin de facilitar una liberalización más amplia y modernizar el marco de reglamentación mundial, incluida la elaboración de un acuerdo multilateral para facilitar la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos a fin de responder a los cambios en el entorno económico y las necesidades de los Estados para el desarrollo eficiente y sostenido del transporte aéreo;
- f) la OACI debería trabajar con las partes interesadas y los actores de la aviación en la elaboración de los nuevos marcos de reglamentación. Antes de implantar un nuevo régimen de reglamentación de largo plazo, los Estados podrían considerar algunas opciones de corto plazo para la liberalización, propuestas durante la Conferencia, por ejemplo, la exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

2.2.4 RECOMENDACIÓN

Recomendación 2.2/1 — Propiedad y control de los transportistas aéreos

La Conferencia recomienda que:

- a) los Estados continúen liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos, según las necesidades y circunstancias, por medio de las diversas medidas existentes, como la exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, y las recomendadas por la OACI. Las organizaciones regionales deberían desempeñar, en cooperación con la OACI, una función para facilitar y asistir a los Estados en el proceso de liberalización;
 - b) la OACI continúe promoviendo sus políticas de orientación sobre propiedad y control de los transportistas aéreos y aliente a los Estados a que las utilicen en su práctica normativa. También debería mantener actualizadas sus políticas de orientación para que respondan a las situaciones cambiantes y a los requisitos de los Estados; cuando sea necesario, la OACI debería estudiar y elaborar orientaciones sobre problemas importantes que pueden surgir a medida que progrese la liberalización;
 - c) la OACI inicie la preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos, teniendo en consideración los aspectos de seguridad y protección, el principio de reciprocidad, la necesidad de permitir una adaptación gradual y progresiva con salvaguardias, la necesidad de tener en cuenta las experiencias regionales, los requisitos del derecho interno de los diversos Estados, y los efectos sobre todas las partes interesadas, incluidos los trabajadores;
 - d) la OACI debería hacer participar a todas las partes interesadas en la elaboración del acuerdo internacional, y debería iniciar consultas con expertos, Estados, actores de la aviación y organizaciones interesadas.
- — — — —