

**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**

PROYECTO REVISADO DE DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS UNIVERSALES

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cumplimiento de las disposiciones de procedimiento descritas en el párrafo 3 de la nota WP/19, se recibieron muchos comentarios sobre el proyecto de Declaración de principios universales. Estos comentarios incluían propuestas de modificaciones de fondo, de estructura y de carácter editorial del proyecto que figuran en el Apéndice A de la nota WP/19.

1.2 Un proyecto de Declaración revisado, elaborado por la Secretaría en consulta con el presidente de la Conferencia y el Presidente del Consejo, figura como Apéndice de esta nota.

2. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

2.1 Se invita a la Conferencia a que adopte el proyecto de declaración que figura en el Apéndice.

APÉNDICE

PROYECTO DE DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS UNIVERSALES PARA LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Nota: El texto entre corchetes indica la fuente original, Apéndice A de la nota WP/19 (antes de cualquier adición o modificación).

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

Recordando los nobles objetivos del *Preámbulo* del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago); [nuevo]

Consciente de la importante función del transporte aéreo internacional y de su contribución para el desarrollo nacional de los países y de la economía mundial; [segundo considerando]

Destacando la importancia crítica de la seguridad y protección de la aviación en el transporte aéreo internacional; [nuevo]

Tomando nota de los cambios que el desarrollo económico, la mundialización, la liberalización y la privatización han producido, después de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994, en el contexto normativo y de explotación del transporte aéreo internacional; y de la conveniencia de que la evolución normativa en curso facilite el cambio comercial en la industria del transporte aéreo, asegurando al mismo tiempo el continuo crecimiento ordenado y seguro, desde el punto de vista operacional y de la seguridad, de la aviación civil en todo el mundo; [tercer considerando]

Reafirmando que los principios básicos de soberanía, oportunidad equitativa e igual, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación establecidos en 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; [cuarto considerando]

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 el transporte aéreo internacional continúe desarrollándose de una forma que:

- a) asegure niveles de seguridad y protección de la aviación elevados y en constante mejora; [párrafo 1.1, a)]
- b) promueva la participación efectiva y sostenida de todos los Estados en el transporte aéreo internacional y que se beneficien con ello, respetando la soberanía nacional y la igualdad de oportunidades; [párrafo 1.1, h)]

- c) tenga en consideración los diferentes niveles de desarrollo económico entre los Estados manteniendo el principio de “comunidad de intereses” y fomentando medidas preferenciales para los países en desarrollo; [nuevo]
- d) provea una infraestructura de apoyo adecuada a un costo razonable; [párrafo 1.1, f)]
- e) facilite la provisión de recursos, particularmente para los países en desarrollo; [nuevo]
- f) permita el crecimiento sobre una base que es económicamente sostenible, apoyado por la adaptación del contexto normativo y operacional; [párrafos 1.1, b) y 1.1, g)]
- g) procure limitar sus repercusiones en el medio ambiente;
- h) provea a los servicios que desean los consumidores y responda a las necesidades de servicio público, particularmente para las rutas de poco tráfico o que de otra forma no son económicas; [párrafo 1.1, c)]
- i) promueva la eficiencia y minimice las distorsiones del mercado; [párrafo 1.1, d)]
- j) provea salvaguardias adecuadas y eficaces para la competencia leal; [párrafo 1.1, e)]
- k) promueva la cooperación y armonización a escala subregional, regional y mundial; [párrafo 1.1, i)] y
- l) tenga debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, incluyendo los transportistas aéreos y otros explotadores, usuarios, aeropuertos, comunidades, trabajadores y proveedores de servicios de viajes y turismo; [párrafo 1.1, j)]

con el objetivo final de dar al transporte aéreo internacional tanta libertad económica como sea posible respetando al mismo tiempo sus características específicas y, en particular la necesidad de asegurar niveles elevados de seguridad operacional, seguridad de la aviación y protección del medio ambiente. [nuevo]

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 en la explotación y el desarrollo del transporte aéreo internacional, y los Estados deben aceptar su responsabilidad fundamental para asegurar la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, independientemente de todo cambio en los arreglos de reglamentación económica; [párrafo 2.1]

2.2 Los Estados deberían trabajar en cooperación para asegurar la vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en todo el mundo, de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago; [párrafo 2.2]

2.3 Los Estados deberían prestar particular atención a las repercusiones en cuanto a la seguridad y protección de la aviación de las operaciones a través de las fronteras en las que exista arrendamiento de aeronaves, códigos compartidos entre líneas aéreas y arreglos similares; [nuevo]

2.4 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; [párrafo 2.3]

2.5 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; [párrafo 2.3] y

2.6 La futura liberación económica debe hacerse asegurándose de que existe un punto claro de responsabilidad tanto para la seguridad operacional como para la seguridad de la aviación en un Estado claramente identificado o en otra autoridad de reglamentación designada por ese Estado para toda explotación de aeronaves de que se trate. [nuevo]

3. Participación y sostenibilidad

3.1 Todos los Estados comparten el objetivo fundamental de participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional y de beneficiarse con ello, respetando la soberanía nacional y la igualdad de oportunidades; [párrafo 3.3]

3.2 Los Estados deberían elaborar y mantener salvaguardias para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la estabilidad económica y la competencia leal; [párrafo 3.5]

3.3 Los Estados deberían asegurarse de que la infraestructura necesaria de aeropuertos y servicios de navegación aérea se provea en todo el mundo a un costo razonable y sin discriminación; [párrafo 5.1]

3.4 Los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea deberían aplicarse únicamente para sufragar los costos de proveer instalaciones y servicios para la aviación civil; [párrafo 3.9]

3.5 Los intereses y las necesidades de los países en desarrollo deberían recibir una consideración especial, y podrían otorgarse medidas preferenciales y apoyo financiero; [párrafo 3.6] y

3.6 La comunidad mundial de la aviación debería trabajar para promover el desarrollo del transporte aéreo de modo responsable respecto al medio ambiente, limitando las repercusiones ambientales del transporte aéreo a fin de lograr la compatibilidad máxima entre el desarrollo seguro, económicamente efectivo y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente. [párrafo 5.2]

4. Liberalización

4.1 El objetivo de la evolución normativa en curso es crear un contexto en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de una forma estable, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales; [párrafo 3.2]

4.2 La adhesión al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IATA) y su aplicación deberían ser universales; [párrafo 3.1]

4.3 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; [párrafo 3.10]

4.4 Cada Estado determinará la dirección y el ritmo que seguirán respecto a los cambios introducidos en la reglamentación del transporte aéreo internacional, de modo flexible y empleando enfoques bilaterales, subregionales, regionales, plurilaterales o mundiales, de acuerdo con las circunstancias; [párrafo 3.4]

4.5 Los Estados deberían, en la medida posible, liberalizar progresivamente el acceso a los mercados del transporte aéreo internacional, el acceso de los transportistas aéreos a capitales internacionales y la libertad de los transportistas aéreos para desarrollar actividades comerciales; [párrafo 3.7]

4.6 Los Estados deberían considerar seriamente la posibilidad de aceptar los esfuerzos de otros Estados para ampliar la propiedad y el control de los transportistas aéreos a través de las fronteras o para designar transportistas aéreos según la oficina principal, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación; [nuevo]

4.7 Los Estados deberían considerar seriamente la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación; [nuevo]

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

4.9 Se debería seguir alentando a la industria del transporte aéreo para que mejore los servicios a los pasajeros y a los clientes expedidores y para que elabore y aplique medidas apropiadas para proteger los intereses de los consumidores. [párrafo 3.8]

5. Competencia y cooperación

5.1 El establecimiento y aplicación de leyes sobre la competencia constituye una salvaguardia importante de la competencia leal a medida que los Estados avanzan hacia un mercado liberalizado; [nuevo]

5.2 La cooperación entre los Estados facilita la liberalización y evita conflictos, especialmente cuando se trata de cuestiones de leyes o políticas sobre la competencia y de condiciones laborales relacionadas con el transporte aéreo internacional; [párrafo 4.1]

5.3 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 internas no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales; [párrafo 4.2]

5.4 Cuando la ayuda estatal proporcionada al sector del transporte aéreo se justifique, los Estados deberían adoptar medidas transparentes y eficaces a fin de asegurarse de que dicha ayuda no tenga efectos perjudiciales para la competencia en el mercado ni conduzca a resultados insostenibles, y de que son temporarias, en la medida de lo posible; [párrafo 4.3] y

5.5 Con sujeción al cumplimiento de las leyes sobre la competencia aplicables, los Estados deberían continuar aceptando que existan sistemas multilaterales entre líneas aéreas que permitan a los Estados, los transportistas aéreos, los pasajeros y los expedidores tener acceso sin discriminación a la red mundial del transporte aéreo. [párrafo 4.4]

6. Función de la OACI

6.1 La OACI, debe continuar ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica y garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional; [párrafo 6.1]

6.2 La OACI debe continuar promoviendo una comunicación y cooperación eficaz con otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales que tengan interés en el transporte aéreo internacional, a fin de armonizar y evitar la duplicación de esfuerzos a escala mundial; [párrafo 6.2]

6.3 Los Estados deberían considerar la posibilidad de emplear las opciones normativas que se proveen a través de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional; [nuevo] y

6.4 Los Estados deberían continuar manteniendo informada a la OACI sobre la evolución en el transporte aéreo internacional, incluso sobre las disposiciones liberalizadas introducidas en diversos niveles; y promover, en otros foros, la plena comprensión del mandato y de la función de la OACI. [párrafo 6.3]

— FIN —