

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

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 2.6 DEL ORDEN DEL DÍA

Cuestión 2 del

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

2.6: **Solución de controversias**

2.6.1 Documentación

La **Secretaría (WP/15)** abordó la necesidad de un mecanismo de solución de controversias más eficiente y expedito para tratar los diferentes tipos de controversias que surjan, en un medio liberalizado, a niveles bilateral y regional. Propuso como opción una cláusula modelo para un mecanismo de mediación, adicional a los procedimientos tradicionales de consulta y arbitraje, que se fundamenta en trabajos anteriores de la OACI y que no afecta el derecho de las partes a tener acceso a otros mecanismos para controversias dentro del marco del acuerdo de servicios aéreos, inclusive las leyes en materia de competencia.

El **Pakistán (WP/57)** señaló que es necesario seguir elaborando el mecanismo de solución de controversias y expresó la necesidad de un mecanismo a prueba de errores que responda a las preocupaciones de los Estados en desarrollo y que incluya criterios específicos para la selección del grupo de expertos que se encargará de la controversia.

53 Estados africanos (WP/78) destacaron el mecanismo para solución de controversias que se está elaborando en África para permitir la mediación y encontrar soluciones rápidas a los conflictos. También señalaron la necesidad de un enfoque mundial para la solución de controversias que surgen de la mayor competencia y sugirieron la adopción de la cláusula modelo sobre solución de controversias propuesta que figura en la nota WP/15.

La **IATA (WP/29)** reconoció que la liberalización del transporte aéreo tiene consecuencias para el tipo de controversias y las partes involucradas y que es posible que los procedimientos tradicionales de consulta y arbitraje no sean los adecuados. Propuso un procedimiento expeditivo usando los oficios de un mediador o de un grupo de expertos para la solución de controversias que trabaje en un período de tiempo fijo, en el que las partes aceptan un criterio claro para aplicar las decisiones del mediador o del grupo de expertos y para aceptar la posibilidad de que se apliquen contramedidas proporcionadas en el caso de que no se apliquen las conclusiones del grupo de expertos.

La **ALADA (WP/71 — nota de información)** indicó la necesidad de estudiar mecanismos de solución de controversias alternativos dentro del derecho aeronáutico, ya que representarían una herramienta primordial para la integración regional de todos los países.

2.6.2 Análisis

2.6.2.1 Existió un amplio apoyo para la cláusula modelo sobre un mecanismo para la solución de controversias propuesta por la Secretaría en la nota WP/15. Se consideró que la cláusula era una opción para que los Estados resolvieran controversias de manera más eficiente y expedita. Tal mecanismo intermedio entre consultas extensas y arbitrajes caros beneficiaría a los Estados que van hacia la liberalización de sus servicios aéreos e infundirían confianza en el procedimiento. El mecanismo debería tener la amplitud suficiente para incluir toda la gama de controversias que pueden surgir de un medio liberalizado.

2.6.2.2 Se expresó la opinión de que las partes deberían esforzarse para aplicar la decisión del mediador o del grupo de expertos y que no se deben sobreestimar los beneficios ni ignorar los posibles aspectos negativos del mecanismo. Sin embargo, la Conferencia consideró que es necesario que las partes en una controversia dentro de este mecanismo se sientan obligadas por la decisión del mediador o del grupo de expertos a fin de fomentar su compromiso para aplicar la decisión del mediador.

2.6.2.3 Se expresaron algunas inquietudes con respecto a los plazos indicados en el mecanismo propuesto que podrían parecer inadecuados para resolver oportunamente algunos tipos de controversias, por ejemplo en situaciones de asuntos relativos a la seguridad y la protección de la aviación. También se reconoció que establecer plazos para la aplicación de la decisión podría evitar posibles abusos.

2.6.3 Conclusiones

2.6.3.1 De la documentación y de los debates resultantes en el marco de la cuestión 2.6 del orden del día — Solución de controversias, la Conferencia concluyó que:

- a) en un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y
- b) los Estados y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:
 - i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;
 - ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;
 - iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y
 - iv) por lo que respecta a las partes interesadas directamente afectadas por la controversia, sea transparente y dé acceso a la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

2.6.3.2 La Conferencia acordó que los Estados deberían otorgar la debida consideración a la siguiente cláusula modelo para la utilización optativa a discreción en los acuerdos de servicios aéreos.

“Solución de controversias”

...

x. *Toda controversia que no pueda resolverse mediante consultas, puede someterse, a solicitud de una de las Partes [cualquier Parte] en el acuerdo a un mediador o un grupo de expertos en la materia. Puede recurrirse a dicho mediador o grupo para mediación, determinación del fondo de la controversia o recomendación de medidas correctivas o solución de la controversia.*

-
- x. *La Partes convendrán de antemano las atribuciones del mediador o grupo, los principios o criterios rectores y los términos de acceso al mediador o grupo. También considerarán, de ser necesario, la posibilidad de conceder una reparación provisional y de que participe cualquier Parte que pueda verse directamente afectada por la controversia, teniendo presentes el objetivo y la necesidad de un procedimiento simple, adecuado y expedito.*
- x. *El mediador o los miembros del grupo de expertos pueden seleccionarse basándose en una lista de expertos en aviación debidamente calificados, mantenida por la OACI. La selección se efectuará en los 15 días posteriores al recibo de la solicitud de presentación al mediador o grupo. Si las Partes no logran convenir en la selección del experto o los expertos, dicha selección puede remitirse al Presidente del Consejo de la OACI. Todo experto al que se recurra para este mecanismo debería tener las calificaciones necesarias en el asunto general de la controversia.*
- x. *La mediación debería finalizarse dentro de los 60 días de la contratación del mediador o el grupo y todo fallo incluyendo, de ser el caso, recomendaciones, debería pronunciarse dentro de los 60 días de la contratación del experto o los expertos. Las Partes pueden convenir de antemano en que el mediador o el grupo podría conceder una reparación provisional a la Parte demandante, si así se solicita, en cuyo caso un fallo se pronunciaría inicialmente.*
- x. *Las Partes cooperarán de buena fe para el avance de la mediación y están obligados a aplicar la decisión o fallo del mediador o grupo, a menos que convengan de antemano en obligarse por dicha decisión o fallo. Si las Partes convienen de antemano en solicitar únicamente una determinación de los hechos, utilizarán estos últimos para resolver la controversia.*
- x. *Los costos por el uso del mecanismo se calcularán al inicio y se repartirán en proporciones iguales, pero con la posibilidad de volver a repartirlos conforme a la decisión final.*
- x. *El mecanismo se aplica sin perjuicio de la continuación del procedimiento de consultas, el recurso ulterior al arbitraje, o la revocación en virtud del Artículo _.”*