



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

ORDEN DEL DÍA

(Presentado por la Secretaría)

Cuestión 1 del orden del día: Panorama mundial de las tendencias y novedades

1.1 La industria y los aspectos normativos

La conferencia examinará las novedades importantes en la industria del transporte aéreo y los avances realizados con respecto a los cambios normativos desde la última conferencia de transporte aéreo (ATConf/5, 24-29 de marzo de 2003). Esta cuestión abarcará ámbitos tales como: alianzas entre líneas aéreas, arreglos de consolidación y de cooperación, modelos de transportistas de bajo costo, aspectos económicos y viabilidad de las líneas aéreas, y ciertos retos importantes a los que se enfrenta la industria (como el efecto negativo de la volatilidad del precio del combustible). La conferencia evaluará las repercusiones de estas novedades en los mercados y en la evolución de la reglamentación.

1.2 Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas

La Conferencia recibirá informes sobre el avance en otros ámbitos de la labor de la OACI (p. ej., seguridad operacional y protección de la aviación y medio ambiente) que pueden tener repercusiones económicas en el desarrollo del transporte aéreo o en la reglamentación económica (p. ej., el financiamiento).

Nota de la Secretaría: Esta cuestión sentará las bases para el examen ulterior de cuestiones clave y soluciones posibles.

Cuestión 2 del orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.1 Acceso a los mercados

En el marco de esta cuestión se tratará el tema del intercambio de derechos comerciales — principalmente más allá de las tercera y cuarta libertades, la mayor flexibilidad en relación con los servicios exclusivamente de carga, la liberalización de servicios auxiliares (p. ej.: los servicios

de escala); los enfoques regionales o plurilaterales, las posibilidades de multilateralismo, la capacidad de las líneas aéreas y las cuestiones relacionadas con el acceso a los aeropuertos, comprendidas la asignación de turnos y las restricciones a los vuelos nocturnos.

***Nota de la Secretaría:** El acceso a los mercados ha sido un aspecto fundamental en el desarrollo del sistema de transporte aéreo mundial. La industria de las líneas aéreas y algunos Estados consideran que es una de las principales barreras que aún persisten e impiden el avance del cambio de la reglamentación, y exigen más libertades para la industria, así como la elaboración de un acuerdo multilateral que reemplace el sistema bilateral imperante. El examen de cuestiones conexas y soluciones posibles podría llevar a la formulación de conclusiones y recomendaciones sobre el modo de acrecentar el acceso a los mercados, y sobre el hecho de determinar si una elaboración mayor de las opciones relativas a un acuerdo plurilateral o multilateral sobre el intercambio de derechos comerciales (inclusive para los servicios exclusivamente de carga), abierto a la adhesión por los Estados, serviría para avanzar significativamente en el proceso de la liberalización del acceso a los mercados.*

2.2 Propiedad y control de los transportistas aéreos

En el marco de esta cuestión se tratarán temas relacionados con la liberalización de las reglas relativas a la designación y autorización que se otorga a las líneas aéreas — trascendiendo el requisito de la propiedad y control nacionales; las inversiones extranjeras en líneas aéreas nacionales, y los arreglos normativos para facilitar el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capital internacionales.

***Nota de la Secretaría:** Se trata de un tema de interés estrechamente relacionado con la cuestión del acceso a los mercados, así como con la seguridad operacional de la aviación. Muchos lo perciben como otra importante barrera que impide el avance de los cambios normativos, y una restricción al financiamiento de las líneas aéreas. Mediante el examen de cuestiones conexas, la Conferencia explorará medios prácticos y eficaces de eliminar las barreras existentes y formular conclusiones o recomendaciones sobre el camino a seguir, incluida una mejor utilización de los textos de orientación existentes de la OACI (criterios recomendados para la designación y autorización), y la elaboración de un acuerdo multilateral para facilitar el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capital internacionales. Asimismo, se examinarán aspectos relacionados con barreras artificiales a la consolidación.*

2.3 Protección del consumidor

En el marco de esta cuestión se tratarán asuntos relacionados con la protección de los consumidores, los derechos de los pasajeros del transporte aéreo, y los correspondientes enfoques normativos y prácticas de la industria (comprendidas las condiciones del transporte, los compromisos de la industria y la insolvencia de las líneas aéreas); transparencia en la tarificación de las líneas aéreas; elaboración de textos de orientación de la OACI, y compatibilidad o armonización de enfoques normativos.

***Nota de la Secretaría:** El tema cobra cada vez más importancia, como se destaca por el impacto en el transporte aéreo causado por los graves trastornos recientes generados por catástrofes naturales, condiciones meteorológicas extremas y crisis sociopolíticas. Sin embargo, no existen reglas mundiales sobre esta cuestión. La conferencia contribuirá al mejoramiento de la situación mediante el examen de las cuestiones conexas y la exploración de soluciones, comprendidos los modos de promover la compatibilidad o armonización de la reglamentación o las medidas pertinentes, la actualización de los textos de orientación pertinentes de la OACI, y la posible elaboración de un código de conducta mundial para su uso por los Estados y sus proveedores de servicios de transporte aéreo.*

2.4 Competencia leal

En el marco de esta cuestión se tratarán asuntos relacionados con la prevención de prácticas competitivas desleales; el impacto de la consolidación y concentración de la industria; el efecto de los marcos de reglamentación económica en la industria de las líneas aéreas; y la compatibilidad o armonización en la aplicación de leyes/reglas relativas a la competencia.

Nota de la Secretaría: A medida que el entorno operativo va orientándose más hacia el mercado, aumenta la competencia entre líneas aéreas (entre las líneas aéreas tradicionales y los LCC) y entre alianzas de líneas aéreas. Al mismo tiempo, se ha producido un aumento de la concentración (p. ej., alianzas y fusiones) en algunos mercados. Aumenta la preocupación por asegurar la competencia leal y controlar el abuso de la situación dominante. En algunos casos, el tratamiento tradicional de la competencia en el sistema bilateral tampoco ha coincidido con el objetivo actual de la política en materia de competencia. La Conferencia tratará cuestiones relacionadas con esta situación y explorará las posibles soluciones a escala mundial, incluyendo la elaboración y actualización de los textos de orientación de la OACI y opciones que promuevan la compatibilidad o armonización en la aplicación de leyes, normas o políticas nacionales en materia de competencia. Asimismo, se examinarán aspectos relativos a incentivos artificiales de entrada y salida, y expansión de capacidad.

2.5 Salvaguardias

En el marco de esta cuestión se tratarán cuestiones relativas a la participación sostenible y efectiva de todos los Estados, especialmente de los países en desarrollo, en el transporte aéreo; la garantía de los servicios; y la prevención de medidas unilaterales que afecten al transporte aéreo.

Nota de la Secretaría: En el proceso de liberalización del transporte aéreo internacional, las salvaguardias seguirán siendo necesarias debido a la disparidad de niveles de desarrollo de los Estados, y a la fuerza competitiva de sus transportistas aéreos, especialmente en el caso de los países en desarrollo. La Conferencia examinará la situación actual y los textos de orientación existentes de la OACI y recomendará medidas apropiadas para abordar las correspondientes inquietudes y necesidades de los Estados.

2.6 Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional

En el marco de esta cuestión del orden del día se tratarán cuestiones relacionadas con los impuestos/derechos/tarifas que se imponen a la aviación civil, el impacto de la aplicación de impuestos o gravámenes no relacionados con la aviación en el desarrollo del transporte aéreo, y sus repercusiones por lo que respecta a las políticas de la OACI sobre impuestos y derechos.

Nota de la Secretaría: Va en aumento el número de casos en que los Estados imponen gravámenes a los proveedores de servicios de transporte aéreo y a los usuarios recurriendo a distintos medios. Existe asimismo la tendencia de las líneas aéreas y los proveedores de servicios, de trasladar tales costos a los usuarios del transporte aéreo. Los Estados y la industria han manifestado una seria preocupación respecto a la proliferación de dichos impuestos/gravámenes y su impacto en el desarrollo del transporte aéreo. La Conferencia servirá de foro mundial para examinar estos acontecimientos y su impacto. También es preciso examinar y evaluar la pertinencia y utilidad de las políticas existentes de la OACI en materia de impuestos, a la luz de los acontecimientos recientes y con miras a mantenerlas vigentes y aptas para responder a los cambios. La Conferencia formulará conclusiones sobre la necesidad de tratar más a fondo esta cuestión relativa a las medidas para mejorar la aplicación de las políticas de la OACI, y a la actualización de las políticas de la OACI en materia de impuestos a la luz de los acontecimientos.

2.7 Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Se presentarán a la Conferencia informes sobre la situación financiera de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea, la aplicación de las recomendaciones dimanantes de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea – 2008 (CEANS), y en la misma se considerarán cuestiones conexas tales como el financiamiento de las funciones de supervisión de la reglamentación (p. ej., seguridad operacional, protección de la aviación, y supervisión económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea).

Nota de la Secretaría: Considerando que el crecimiento del transporte aéreo también está ligado al desarrollo y la gestión de infraestructuras, la Conferencia ofrece una buena oportunidad para examinar el avance en la implantación de las recomendaciones de la CEANS por los Estados, y para tratar otras cuestiones conexas de importancia, comprendido el financiamiento de infraestructuras, teniendo en cuenta los elementos pertinentes considerados en el marco de la cuestión 2.1 y otras cuestiones del orden del día.

2.8 Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI

En el marco de esta cuestión se tratará el asunto de la pertinencia y eficacia de las políticas y orientaciones existentes de la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional, su aplicación o implantación por los Estados, y las medidas para mejorar la situación.

Nota de la Secretaría: La OACI ha elaborado políticas y orientaciones generales sobre la reglamentación y liberalización del transporte aéreo para su utilización por los Estados. Por consiguiente, el problema principal no radica en la falta de políticas y orientaciones de la OACI ni en su pertinencia, sino en una falta de conocimiento y aplicación de dichas políticas y orientaciones, a menudo debido a su carácter no vinculante. Una mejor aplicación de las políticas y orientaciones existentes de la OACI contribuirá al logro del objetivo de la OACI respecto a un entorno normativo mejor y más armonizado, que facilite el desarrollo del transporte aéreo. La Conferencia examinará la situación y llegará a un acuerdo sobre las posibles medidas para mejorar la aplicación de las orientaciones de la OACI sobre políticas en el ámbito del transporte aéreo, comprendido un llamamiento a los Estados para que incorporen los principios, políticas y orientaciones de la OACI en su legislación, normas y reglamentos nacionales, y en sus acuerdos de servicios aéreos.