



**NOTA DE ESTUDIO**

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)**

**SEXTA REUNIÓN**

**Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013**

**Cuestión 1 del  
orden del día: Panorama mundial de las tendencias y novedades  
1.1: La industria y los aspectos normativos**

**LOGROS DESDE LA QUINTA REUNIÓN DE LA CONFERENCIA MUNDIAL DE  
TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/5)**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

En esta nota de estudio se informa sobre los logros en la labor de la OACI desde la Quinta Reunión de la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5), que se celebró en Montreal del 24 al 29 de marzo de 2003.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a:

- a) revisar la información, las evaluaciones y las propuestas presentadas en esta nota;
- b) apoyar las conclusiones que figuran en el párrafo 4; y
- c) aprobar las recomendaciones que figuran en el párrafo 5.

<b>Referencias:</b>	Los textos de referencia de la ATConf/6 pueden consultarse en <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a> .
---------------------	--

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Las actividades de la OACI con respecto a la reglamentación económica resultan principalmente del Artículo 44 (fines y objetivos de la Organización) y de los Artículos 54 y 55 (funciones obligatorias y facultativas del Consejo) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300) y responden a la Resolución A37-20 de la Asamblea (Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo) y a las resoluciones y decisiones pertinentes del Consejo.

1.2 La ATConf/5 aprobó una Declaración de principios mundiales para la liberalización del transporte aéreo internacional, 14 conclusiones y 2 recomendaciones, una sobre la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, y la otra sobre la función futura de la OACI, incluidas sus relaciones con la Organización Mundial del Comercio (OMC), además de 7 cláusulas modelo para que los Estados las utilicen discrecionalmente en los acuerdos de servicios aéreos. Los resultados de la Conferencia, apoyados por el Consejo, se distribuyeron a los Estados (SC 5/1-03/71 de fecha 25 de julio de 2003). El informe de la Conferencia se distribuyó a los Estados en el Doc 9819 en julio de 2003.

## 2. RESULTADOS PRINCIPALES DE LA ATCONF/5

2.1 Además, la Conferencia aprobó 67 conclusiones para su inclusión en el informe, relacionadas con todos los temas y todas las cuestiones del orden del día. Una de las conclusiones fue la aprobación por la Conferencia del concepto y el contenido de los modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA), uno para acuerdos bilaterales y otro para situaciones regionales, destinados a su uso en las relaciones de transporte aéreo. En la Declaración, las recomendaciones y las conclusiones se hacen numerosas referencias a medidas que deberían tomar los Estados y la OACI.

2.2 Tras la comunicación enviada a los Estados para dar a conocer los resultados de la Conferencia se enviaron otras comunicaciones para solicitar determinadas medidas, como el suministro de información a la OACI. Estas comunicaciones adicionales a los Estados abarcaban los temas siguientes: adhesión al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (O 1/5-03/77 de fecha 25 de julio de 2003); propiedad y control (SC 5/603/88 de fecha 26 de septiembre de 2003, que incluyó un estudio sobre las políticas, las prácticas y las posturas de los Estados); estudios de casos sobre experiencias de liberalización (SC 5/6-03/89 de fecha 26 de septiembre de 2003); mecanismo de solución de controversias y lista de expertos para mediación o solución de controversias (SP 38/4.1-03/90 de fecha 26 de septiembre de 2003); y transparencia (EC 2/16.1-03/105 de fecha 28 de noviembre de 2003).

2.3 Se dio amplia difusión a los resultados de la Conferencia y la Secretaría aprovechó la oportunidad, durante misiones o al asistir a reuniones de otras organizaciones, para señalar a su atención la Conferencia y sus resultados. Toda la documentación de la Conferencia, incluido el conjunto de resultados (presentados como “conclusiones refundidas, cláusulas modelo, recomendaciones y Declaración”), siguen estando accesibles electrónicamente en el sitio web de la OACI en <http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/>.

2.4 Desde la Quinta Reunión de la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo celebrada en 2003 (ATConf/5), la OACI ha centrado su trabajo en la promoción y la implantación de su marco normativo y sus orientaciones, así como en la facilitación del proceso de liberalización y la asistencia a los Estados al respecto.

2.5 De conformidad con las resoluciones y decisiones pertinentes de la Asamblea, y con los Objetivos estratégicos de la Organización, la Secretaría ha seguido las recomendaciones de la ATConf/5 y, en el marco del programa de políticas económicas, ha realizado las tareas principales que se enumeran a continuación.

## 3. LABOR DE LA OACI

3.1 **Estudio sobre los aspectos de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la liberalización económica.** Para asegurar que los Estados puedan disfrutar de los beneficios de la liberalización sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación, la Secretaría realizó un estudio exhaustivo sobre los aspectos de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la liberalización económica. El estudio definió diversas situaciones que resultan del proceso de liberalización y de la evolución de las prácticas comerciales y de explotación en la industria del transporte aéreo que podrían repercutir en la reglamentación de seguridad operacional y seguridad de la aviación. Asimismo, aclara la forma en que deberían aplicarse las disposiciones pertinentes de la OACI para abordar algunas de estas situaciones. En el estudio se destaca la necesidad de que los Estados cumplan sus responsabilidades principales en cuanto a supervisión de la reglamentación de seguridad operacional y seguridad de la aviación, independientemente de los cambios que pueda haber en los arreglos de reglamentación económica. Por decisión del Consejo, el estudio se distribuyó para información y

adopción de medidas mediante la comunicación EC 2/93, AN 11/41-05/83 de fecha 12 de agosto de 2005. Basándose en los resultados del estudio, la OACI ha adoptado posteriormente numerosas medidas concretas para mejorar el sistema de reglamentación mundial de seguridad operacional y seguridad de la aviación, incluyendo las enmiendas de los Anexos pertinentes al Convenio y los textos de orientación, lo que ha reforzado sus programas de auditoría de seguridad operacional y seguridad de la aviación y la asistencia a los Estados.

**3.2 Estudio sobre un plan de Servicios esenciales y rutas de desarrollo de turismo (ESTDR).** En 2005, la Secretaría publicó un estudio, resultante también de la ATConf/5, sobre un plan de Servicios esenciales y rutas de desarrollo de turismo (ESTDR). El estudio, actualizado en 2007 con un análisis estadístico, examinó la forma en que los programas de servicios aéreos esenciales establecidos en algunos Estados han ayudado a respaldar determinadas rutas interiores y regionales, viendo cómo tales programas podrían aplicarse, a discreción de los Estados, en un contexto internacional. En cooperación con la Organización Mundial del Turismo (OMT), se elaboró un mecanismo de apoyo que podría utilizarse también para el desarrollo de rutas turísticas, particularmente en los países menos adelantados.

**3.3 Estudio sobre indicadores cuantitativos mundiales para la liberalización.** En respuesta a una solicitud de la Asamblea en su 36º período de sesiones, la Secretaría realizó en 2009 un estudio sobre indicadores cuantitativos mundiales para evaluar el alcance de la liberalización. El estudio, actualizado en 2010, generó tres tipos de indicadores para hacer el seguimiento de la liberalización en términos de rutas entre pares de países, de frecuencias de vuelos regulares de pasajeros, y de las oportunidades creadas por la liberalización y su aprovechamiento real.

**3.4 Simposios mundiales y regionales.** La Secretaría organizó y realizó varios simposios mundiales y regionales sobre distintos temas de transporte aéreo, incluida la liberalización. Un seminario regional para los Estados de la región de Asia y el Pacífico tuvo lugar en mayo de 2005 en China. En 2006, la OACI celebró un seminario regional para los Estados de la subregión del Caribe oriental en Antigua y un simposio mundial sobre la liberalización del transporte aéreo en los Emiratos Árabes Unidos. En 2008, la Secretaría también realizó un simposio regional sobre transporte aéreo para Estados africanos en Nigeria y otro simposio mundial sobre enfoques regionales, en cooperación con la Comisión Europea, en Montreal. Además, desde 2008, el Foro OACI/Banco Mundial celebró reuniones anuales en cooperación con el Foro Mundial sobre establecimiento de rutas en Malasia, China, el Canadá y los Emiratos Árabes Unidos. En 2010, la OACI, en cooperación con McGill University, organizó la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo en Montreal. Estas reuniones fueron un medio efectivo de divulgar y promover las orientaciones de políticas de la OACI y proporcionaron un foro útil donde los Estados pudieron compartir sus experiencias en materia de liberalización, intercambiar opiniones sobre tendencias y otras cuestiones, y analizar diferentes opciones de políticas. La información recibida sobre la pertinencia y el valor de estas reuniones fue muy positiva.

**3.5 Conferencia de negociación de servicios aéreos de la OACI (ICAN).** Basándose en el concepto de “mercado” propuesto en la ATConf/5, la Secretaría ideó y presentó a los Estados un novedoso foro de reunión de la OACI, llamado ICAN. Esta conferencia constituye un centro de reunión para que los Estados realicen sus negociaciones de servicios aéreos. La conferencia facilita y mejora considerablemente la eficiencia del proceso de negociación, ya que los Estados participantes pueden reunirse bilateralmente con varias partes en el mismo lugar, lo que permite grandes ahorros monetarios anuales. La ICAN, en la sesión de seminario, también ofrece un foro donde los participantes se informan sobre las tendencias del momento y las orientaciones de la OACI al respecto, intercambian experiencias y discuten temas de actualidad relacionados con la liberalización. Desde su puesta en marcha en 2008, se ha celebrado anualmente en diferentes regiones con una participación creciente. Hasta 2012, un total de 107 países (el 56% de los miembros de la OACI) habían utilizado el foro al menos una vez y, como resultado, se habían firmado más de 300 acuerdos y contratos de servicios aéreos, entre ellos muchos acuerdos de

cielos abiertos. En reconocimiento de su éxito y su utilidad, la Asamblea de la OACI, en su Resolución A37-20, alienta a los Estados a hacer uso y beneficiarse del foro de la ICAN.

3.6 **Modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA).** La OACI elaboró dos modelos de acuerdos de servicios aéreos, uno para emplearlo en situaciones bilaterales y otro para emplearlo en situaciones regionales o plurilaterales. Los MASA aprobados por la ATConf/5 aportan orientaciones opcionales sobre la liberalización, y los Estados los usan discrecionalmente en la ampliación de sus relaciones en materia de servicios aéreos. El contenido de los modelos es completo e incluye opciones para la redacción y enfoques alternativos para diversos artículos de los acuerdos de servicios aéreos. El MASA bilateral consta de 39 artículos sobre aspectos como la designación, la capacidad, la fijación de precios, y disposiciones sobre la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, además de cuatro anexos sobre cuadros de ruta, operaciones no regulares, servicios de carga aérea y medidas de transición. En cuanto al MASA regional o plurilateral, fue elaborado después de la ATConf/5, es decir en 2004, siguiendo el mismo formato que el bilateral con las disposiciones adicionales requeridas por el contexto regional o plurilateral, como un artículo sobre la adhesión. Contiene 43 artículos y tres anexos sobre operaciones no regulares, servicios de carga aérea y medidas de transición. Los MASA se publicaron en formato electrónico en CD-ROM en 2004 con una función de búsqueda básica y posteriormente, en 2008, se incluyeron en el apéndice 5 del Doc 9587. Los MASA siguen siendo “documentos vivos” que se modificarán con el tiempo a medida que evolucione la liberalización y surjan nuevos enfoques en las relaciones de transporte aéreo. La última adición fue un artículo sobre asignación de franjas horarias aprobado por el Comité de Transporte Aéreo en enero de 2011.

3.7 **Actualización de las orientaciones normativas y las bases de datos de la OACI.** De conformidad con las resoluciones pertinentes de la Asamblea, la Secretaría actualizó el *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626, 2ª edición, 2004) y terminó la revisión y la publicación del documento *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587, 3ª edición, 2008). La Secretaría también mejoró la Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos (*Database of the World's Air Services Agreements*, Doc 9511) transformándola en un producto en línea con mayor cobertura (incluido el texto de los acuerdos bilaterales) y funciones de búsqueda. Además, la Secretaría desarrolló y comenzó a publicar en el sitio web de la OACI, a partir de 2004 con actualizaciones posteriores, varias bases de datos sobre la reglamentación del transporte aéreo, como estudios de casos sobre experiencias de liberalización, políticas de los Estados sobre la propiedad y el control de las líneas aéreas, medidas reglamentarias sobre alianzas entre las principales líneas aéreas y listas de líneas aéreas de propiedad pública y privatizadas. Asimismo, la Secretaría vigiló periódicamente las novedades en la protección del consumidor y presentó la información correspondiente en un cuadro que se puede consultar en línea en el sitio web de la OACI en [http://www.icao.int/sustainability/pages/eap\\_ep\\_consumerinterests.aspx](http://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx). Este cuadro enumera las medidas reglamentarias de protección del consumidor y los compromisos voluntarios de las líneas aéreas en varias regiones, con hipervínculos a los textos originales. La actualización más reciente se publicó en octubre de 2012.

3.8 **Apoyo del Grupo de expertos sobre la reglamentación del transporte aéreo (ATRP).** El ATRP finalizó su labor en 2002 con arreglo a su mandato, consistente en brindar asistencia a la Secretaría en los preparativos para la ATConf/5; el ATRP se conservó por una decisión del Consejo a fin de asistir en las labores de seguimiento de la ATConf/5 para las que hicieran falta sus conocimientos especializados. Desde la ATConf/5, el Grupo de expertos ha seguido brindando asesoramiento y asistencia a la Secretaría en relación con diversas tareas, como el estudio de los aspectos de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la liberalización económica, y la formulación de la cláusula modelo bilateral sobre la asignación de franjas horarias. En 2011 se solicitó al Grupo de expertos que brindara asistencia para los preparativos de la ATConf/6 bajo el nuevo mandato elaborado por el Comité

de Transporte Aéreo. El Grupo de expertos celebró su 11ª reunión (ATRP/11) en junio de 2012, en la que brindó asesoramiento y formuló recomendaciones para la preparación de la conferencia.

#### 4. CONCLUSIONES

4.1 Con arreglo a las resoluciones y decisiones pertinentes de la Asamblea, así como a los objetivos estratégicos de la Organización, la Secretaría hizo un seguimiento de los resultados de la ATConf/5 y ha puesto en marcha las tareas recomendadas.

4.2 Los resultados de la labor de la Secretaría en el ámbito de la reglamentación económica facilitaron la adaptación de los Estados a los cambios en el proceso de evolución de la reglamentación y les brindaron asistencia al respecto. La continuación de esa labor resultaría beneficiosa para los Estados en el desarrollo del transporte aéreo.

#### 5. RECOMENDACIONES

5.1 Se proponen las siguientes recomendaciones para su examen por la Conferencia:

- a) la OACI debería continuar prestando asistencia a los Estados en sus esfuerzos de liberalización mejorando el foro de “mercado” que les ofrece;
- b) la OACI debería continuar actualizando los MASA con arreglo a la evolución de la reglamentación;
- c) la OACI debería realizar y fomentar la elaboración de nuevos cursos de capacitación, seminarios regionales o actividades similares en beneficio de los Estados, con sujeción a los recursos disponibles;
- d) la OACI debería continuar supervisando las novedades de la reglamentación, realizando estudios sobre las principales cuestiones de importancia mundial, y ofreciendo orientaciones y asistencia normativa a los Estados; y
- e) la OACI debería continuar creando bases de datos pertinentes, como la *Database of the World's Air Services Agreements* (Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos, Doc 9511), así como estudios de caso sobre las experiencias de liberalización.