

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/31-NE/02  
21/06/13

**TRIGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/31)**

(Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013)

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Transporte y Política Aérea**

**Cuestión 1.1 del  
Orden del Día:**

**Informe de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo**

(Nota de estudio presentada por Colombia – Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

**Antecedentes**

1. La Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) se celebró en Montreal, en la Sede de la OACI, del 18 al 22 de marzo de 2013. A ella asistieron más de 1 000 delegados y observadores de 131 Estados miembros y 39 organizaciones internacionales.

**Resultados de la ATCONF/6**

2. La Conferencia tuvo una amplia cobertura en el marco de las dos principales cuestiones del orden del día: Cuestión 1 — Panorama mundial de las tendencias y novedades, y Cuestión 2 — Examen de las cuestiones clave y marco normativo conexo.

3. A continuación se resumen los puntos sobresalientes de las deliberaciones y las recomendaciones más importantes así:

**Cuestión 1.1 — La industria y los aspectos normativos**

La Conferencia tomó nota de los acontecimientos principales y de la labor que la OACI ha realizado desde la última Conferencia (ATConf/5, 2003). Reconociendo la importante función de la Organización en la promoción del desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y la facilitación de la liberalización, se recomendó establecer un fondo voluntario específico de conformidad con las reglas de gobernanza y las políticas pertinentes de la OACI, para dar apoyo a la Organización en la realización de su mandato y el fortalecimiento de sus actividades en el ámbito del

transporte aéreo. Asimismo, se recomendó continuar con el seguimiento de las novedades en la industria, el fortalecimiento de la cooperación con todos los asociados y la actualización de su orientación en materia de políticas, para responder a los cambios y necesidades de los Estados.

### **Cuestión 1.2 — Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas**

La Conferencia tomó nota de la labor de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación con respecto a las políticas de recuperación de costos por las medidas y funciones de seguridad en los aeropuertos. Asimismo, del análisis de costo/beneficios del sistema de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional adoptado por algunos Estados de Latinoamérica. Se recomendó alentar a los Estados a ajustarse a las políticas y orientaciones de la OACI con respecto a los derechos por seguridad de la aviación, y a aumentar la participación en la cooperación para la seguridad operacional a escala regional.

### **Cuestión 2.1 — Acceso a los mercados**

Se reconoció que la liberalización del acceso a los mercados ha aportado beneficios considerables. Por lo tanto el análisis se centró en los enfoques y el ritmo de la misma. Aun cuando los Estados deberían buscar la liberalización a su propio ritmo y aplicar los enfoques que se ajusten a sus necesidades y condiciones, hubo un sólido apoyo con respecto a la necesidad de modernizar el marco normativo para adaptarse a un entorno comercial globalizado. Se instó a la OACI a elaborar y adoptar una visión a largo plazo para la liberalización, incluyendo el examen de un acuerdo internacional mediante el cual los Estados pudieran liberalizar el acceso a los mercados. A este respecto, la OACI debe trabajar con todas las partes interesadas, teniendo en cuenta la experiencia y los logros, comprendidos los acuerdos de liberalización existentes, y consultar con expertos, los Estados, las industrias y las organizaciones y asociados interesados, cuando sea necesario.

Se reafirmó la gran contribución del transporte de carga aérea al comercio y la economía a escala mundial y las características distintivas de sus operaciones. Para facilitar un mayor grado de liberalización, la ATConf/6 recomendó que la OACI liderara la elaboración de un acuerdo internacional específico para los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta los logros, las opiniones de los Estados con respecto a los arreglos existentes y la consulta con todos los interesados.

Con respecto a la asignación de turnos y restricciones de vuelo nocturno, se tomó nota de diversas opiniones acerca de las prácticas para manejar estas cuestiones y de la orientación sobre políticas conexas de la OACI. Considerando que estas cuestiones continuaran planteándose a medida que el tráfico aéreo crece, la Conferencia pidió que los Estados proyecten debidamente las demandas de capacidad a largo plazo al planificar el desarrollo de su infraestructura, ajustando sus políticas a las conexas de la OACI y se esforzaran para abordar las preocupaciones de otros Estados y resolver las dificultades mediante consulta.

En resumen se acordó, que la OACI siguiera facilitando la liberalización y prestando asistencia, en este tema, a los Estados, involucrando el servicio que presta la Conferencia OACI de negociación de servicios aéreos (ICAN). La OACI debiera, en la medida que sea necesario, elaborar orientaciones acerca de asuntos emergentes de importancia mundial, como la aviación corporativa.

### **Cuestión 2.2 — Propiedad y control de los transportistas aéreos**

Se reconocieron ampliamente los beneficios de liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos y la necesidad de adaptar el régimen de reglamentación vigente para responder a las necesidades del siglo XXI. Se convino que la OACI debe ser líder en facilitar un mayor grado de liberalización a este respecto, considerando al mismo tiempo y en la forma debida la importancia de

garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, los intereses de todos los asociados, incluyendo los aspectos laborales y la necesidad de un avance gradual y progresivo hacia la adaptación. En consecuencia, la Conferencia recomendó que la OACI iniciara la elaboración de un acuerdo internacional para que los Estados liberalicen la propiedad y el control de los transportistas aéreos. En esta tarea, el Organismo debe contar con la participación de todos los interesados y consultar con los expertos, los Estados, los asociados y las organizaciones pertinentes. Asimismo, la Conferencia recomendó que los Estados, entre tanto, continuaran con la liberalización en esta área de conformidad con sus necesidades y circunstancias aplicando las distintas medidas existentes.

### **Cuestión 2.3 — Protección del consumidor**

La Conferencia expresó la necesidad de apoyar la protección de los consumidores de los servicios de transporte aéreo y convino en que la eficacia de las respuestas de los Estados en materia de reglamentación podía incrementarse con una mayor convergencia y compatibilidad. Se instó a que la OACI elabore, a corto plazo, un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo, con la asistencia de especialistas del Grupo de expertos sobre reglamentación de los servicios de transporte aéreo (ATRP), los Estados y organismos regionales. Además de lo anterior, la OACI debe seguir la marcha de los acontecimientos en cuanto a protección del consumidor y trabajar con los Estados, la industria y otras organizaciones como la Organización Mundial del Turismo (OMT). A este respecto, la Conferencia convino en la necesidad de contar con enfoques coordinados entre las organizaciones pertinentes, tales como la OMT, para evitar la duplicación de esfuerzos y conjuntos de reglas diferentes.

### **Cuestión 2.4 — Competencia leal**

La competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales y los Estados deben tener en cuenta las preocupaciones de los otros Estados. Con la ayuda de un grupo ad hoc de consulta creado por el Presidente, se llegó a consenso en la recomendación que la OACI elabore instrumentos para facilitar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados para promover enfoques más compatibles con respecto a reglamentación y para producir un compendio de políticas y prácticas de competencia de los Estados y organismos regionales. La OACI debe, además, seguir los acontecimientos y actualizar, según sea necesario, su orientación sobre políticas de competencia leal.

### **Cuestión 2.5 — Salvaguardias**

La Conferencia consideró cuatro aspectos en relación con las salvaguardias en el proceso de liberalización del transporte aéreo internacional, a saber: a) la participación sostenida y efectiva de todos los Estados; b) la garantía de los servicios y ayudas/subsidios estatales; c) los servicios y rutas esenciales para el desarrollo turístico; y d) los elementos para evitar las medidas unilaterales. En el entendimiento que se requieren medidas de salvaguardia, la ATConf/6 recomendó que se alentara a los Estados a aplicar la orientación de la OACI sobre medidas de salvaguardia y que la orientación se mantuviera vigente y adaptable a los cambios.

### **Cuestión 2.6 — Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional**

Se convino en que la proliferación de distintos impuestos y gravámenes al transporte aéreo puede tener un efecto económico negativo en su desarrollo sostenible y en los consumidores. Confirmando que los criterios de la OACI en materia de impuestos siguen siendo válidos, la Conferencia recomendó que la OACI promueva más enérgicamente sus políticas y actividades con los asociados de la industria, con el fin de elaborar análisis y orientación para los Estados con respecto al impacto de los impuestos y otros gravámenes en el transporte aéreo. Un artículo bilateral modelo sobre impuestos elaborado por la OACI se incluiría en el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI.

### **Cuestión 2.7 — Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea**

Reconociendo la necesidad de modernización del sistema de transporte aéreo y los requisitos de financiamiento correspondientes, al igual que del vínculo entre la liberalización del transporte aéreo y el desarrollo de la infraestructura, se confirmó la importancia y validez de las políticas y orientaciones existentes de la OACI con respecto a los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea y los aspectos económicos, y al financiamiento de la infraestructura de transporte aéreo y funciones de supervisión de la reglamentación. En consecuencia, la Conferencia recomendó que el Organismo mantenga actualizadas sus políticas y orientaciones, promoviera el conocimiento de los Estados al respecto y alentara su utilización.

En relación con la necesidad de enfrentar los desafíos emergentes, se convino en la creación de un grupo de trabajo multidisciplinario para elaborar orientaciones sobre financiamiento de la infraestructura de transporte aéreo y el sistema de aviación, incluyendo mecanismos de apoyo de mejoras operacionales, según lo descrito en los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).

### **Cuestión 2.8 — Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI**

Teniendo en cuenta la aplicación de políticas y orientaciones de la OACI en la esfera del transporte aéreo se convino en que debía alentarse a los Estados a incluirlas en sus políticas y reglamentaciones nacionales y en los acuerdos de servicios aéreos. La Conferencia recomendó que la Organización siga con su función de liderazgo para promover y actualizar las orientaciones sobre políticas y para considerar medios adicionales de mejorar sus criterios, incluyendo la evaluación del valor de un posible nuevo Anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional sobre el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

### **Actividades de Seguimiento**

4. En la Conferencia, se adoptó un conjunto amplio e integral de conclusiones y recomendaciones, que deben orientar las políticas y medidas futuras de los Estados y la Organización. Entre los logros importantes podemos citar: a) se señaló al transporte aéreo como parte integrante del sistema de aviación civil; b) se reafirmó el objetivo de liberalización y la función de liderazgo de la OACI; c) se abrieron nuevos caminos en el avance hacia la modernización del marco normativo mundial; y d) se proporcionó una base para la adopción de medidas concretas por la OACI en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo. Las recomendaciones de la Conferencia se dividen en medidas que han de adoptar los Estados y medidas que ha de adoptar la OACI.

### **Contribución y/o aporte de la CLAC a la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo**

5. Como bloque regional, nos sumamos con cinco notas a saber: WP/56, WP/58, y WP/59, relacionadas con las ventajas y desventajas de las alianzas en las líneas aéreas de la región latinoamericana, costo eficiencia del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, y un análisis sobre la propiedad sustancial y control efectivo de los transportistas aéreos, al igual que las notas de información IP/6 (avances de la región latinoamericana en el proceso de liberalización de los servicios internacionales de transporte aéreo) e IP/7 (criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios).

6. De las notas de estudio presentadas ante la Conferencia se logró incorporar de la WP/58 una invitación a los Estados a tomar nota de la rentabilidad que puede lograrse mediante la cooperación regional y el establecimiento de metas e indicadores de gestión y económicos. Recomendación 1.2/1 d)

7. Respecto de la WP/59 se retomó que la OACI inicie la preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos. Recomendación 2.2/1 c)

8. Como se aprecia el trabajo coordinado permitió tener una buena representación en tan importante foro. El balance es positivo desde el punto de vista del trabajo que realizamos como grupo de expertos, toda vez que se obtuvieron incorporaciones de nuestras sugerencias en las recomendaciones de la Conferencia.

**Medidas Propuestas al Grupo de Expertos:**

9. Tomar nota de la información presentada y con base en las principales recomendaciones y conclusiones emanadas de la Sexta Conferencia Mundial, apoyar la NE que se presentará a la Asamblea de la OACI en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC relacionada con “PRIORIZACION DEL TRABAJO PARA EL PROXIMO TRIENIO EN LA REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO”.