

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 49: Liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional****EVOLUCIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN Y LA LIBERALIZACIÓN
DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se informa sobre la importante labor realizada por la OACI desde la última Asamblea en el marco del programa de política económica. Asimismo, se describen brevemente las principales novedades en la industria y en materia de reglamentación. Además, en la nota se identifican los retos que la Organización enfrenta y se presenta el plan de acción de la Organización para el próximo trienio en el ámbito de política de transporte aéreo y reglamentación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a respaldar las actividades futuras descritas en el párrafo 4, que comprenden lo siguiente:

- a) cooperación y compromiso de la OACI con los Estados, los participantes de la industria y otras organizaciones internacionales para abordar cuestiones de interés común en la esfera del transporte aéreo;
- b) celebración de una conferencia mundial de transporte aéreo en un momento oportuno en el próximo trienio;
- c) suministro a los Estados de las instalaciones y servicios de la Conferencia de negociación de servicios aéreos de la OACI (ICAN);
- d) asistencia a los Estados en asuntos relacionados con la reglamentación del transporte aéreo; y
- e) seguimiento e informes a los Estados respecto a las novedades importantes en el transporte aéreo internacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La decisión propuesta en esta nota de estudio promueve el Objetivo estratégico D.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se realizarán con sujeción a los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa para 2011-2013 y/o mediante contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A37-WP/20, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902) <i>Informe de la Comisión Económica del 36º período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 9901) <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i> (Doc 9587)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) de 2003, el trabajo de la OACI se ha concentrado en la promoción y aplicación de su marco normativo y de sus orientaciones, y en facilitar y asistir a los Estados en el proceso de liberalización.

2. TRABAJO REALIZADO POR LA OACI

2.1 En los últimos tres años, conforme a los Objetivos estratégicos de la Organización y al Plan de actividades, la Secretaría realizó las principales tareas siguientes, como parte del programa de política económica (los Informes anuales del Consejo y el sitio web de la Asamblea, bajo “Documentación” contienen más detalles).

2.2 **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 organizó un novedoso foro 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. En la sesión de seminario de la ICAN los participantes se enteran de las tendencias del momento y de las orientaciones de la OACI al respecto, intercambian experiencias, y discuten temas de actualidad relacionados con la liberalización. Las primeras dos conferencias se celebraron en 2008 y 2009 y la ICAN2010 tendrá lugar en Jamaica, en junio de 2010.

2.3 **Liberalización — Indicadores cuantitativos mundiales.** En respuesta a una solicitud de la Asamblea, la Secretaría realizó un estudio sobre indicadores cuantitativos mundiales para evaluar el alcance de la liberalización. El estudio 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. En 2010 se están realizando otros dos estudios, uno sobre las ventajas y desventajas de diferentes entornos para la liberalización del transporte aéreo, y el otro sobre la implementación coherente de políticas económicas y técnicas.

2.4 **Simposios mundiales y regionales.** En el trienio, la Secretaría organizó y realizó varios simposios mundiales y regionales sobre distintos temas de transporte aéreo, incluida la liberalización; entre ellos, un simposio regional para Estados africanos (abril 2008, Nigeria), un simposio mundial sobre enfoques regionales, en cooperación con la Comisión Europea (abril 2008, Montreal), y el Foro OACI/Banco Mundial sobre establecimiento de rutas (octubre 2008 y septiembre 2009 en Malasia y China respectivamente). Estas reuniones fueron un medio efectivo para promover las orientaciones de la OACI y constituyeron un foro útil para que los Estados intercambiaran opiniones y experiencias y discutieran opciones de políticas.

2.5 **Políticas y orientaciones de la OACI.** De conformidad con la Resolución A36-15 de la Asamblea (Apéndice A, Sección V), la Secretaría revisó y publicó los *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587, 3ª Edición, 2008); amplió la cobertura y puso en formato electrónico la Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos [*Database of the World's Air Services Agreements*, (Doc 9511)] (incluyendo el texto de los acuerdos bilaterales) con funciones de búsqueda; y mejoró el sitio web de la OACI con información útil y orientaciones pertinentes.

3. NOVEDADES IMPORTANTES

3.1 A continuación se presentan aspectos salientes de algunas novedades importantes en la industria y en la reglamentación, desde la última Asamblea. En el sitio web de la Asamblea, bajo “Documentación”, se encontrará un informe más detallado titulado *Regulatory and Industry Overview* (Panorama de la reglamentación y de la industria).

3.2 **Novedades en la industria.** La crisis financiera mundial empezó en 2008 y la posterior recesión económica de 2009 ha afectado seriamente a la industria del transporte aéreo. Los efectos resultantes en el comercio, los gastos de consumo y la demanda de viajes causaron la mayor pérdida que se haya registrado en la industria de las líneas aéreas. Aunque hay signos de recuperación en 2010, la situación sigue volátil y con muchas incertidumbres.

3.3 La industria de las líneas aéreas ha respondido a las crisis con varias medidas, incluidas el ajuste de los modelos comerciales. En los dos últimos años se ha visto una mayor consolidación de líneas aéreas y más alianzas e inversiones transfronterizas, y los transportistas de bajo costo han seguido creciendo a los niveles nacional, regional y más allá en algunas rutas internacionales.

3.4 **Tendencias en la reglamentación.** A pesar de las crisis, la tendencia de liberalización continuó, y más Estados adoptaron la liberalización a los niveles nacional, bilateral y regional. Para fines de 2009 se habían concertado 167 acuerdos bilaterales de “cielos abiertos”, en los que participaron 102 Estados. Trece acuerdos regionales de liberalización se encuentran en vigor. La Unión Europea (UE) continuó tratando de alcanzar acuerdos liberales con partes importantes, y otros grupos regionales también han participado activamente en la promoción de la liberalización intra-regional e inter-regional.

3.5 La industria y otras partes interesadas intervienen más activamente en el proceso gubernamental de formulación de políticas y la promoción de la liberalización. Por ejemplo, la Organización del Transporte Aéreo Internacional (IATA) invitó a 14 gobiernos y a la Comisión Europea (CE) a una Cumbre denominada “*Agenda for Freedom*” (Agenda por la liberalización) en octubre de 2008, para debatir la manera de liberalizar aún más el acceso a los mercados y la reglamentación relativa a propiedad y control de las líneas aéreas. Después de esta iniciativa se celebró una segunda Cumbre en noviembre de 2009, en la que 7 gobiernos y la CE firmaron una declaración de política común sobre la liberalización del acceso a los mercados, la fijación de precios y la propiedad.

4. RETOS Y TRABAJO FUTURO

4.1 Los Estados y la industria quieren que la OACI ayude a definir temas importantes como el acceso a los mercados, la propiedad y control de las líneas aéreas y la evolución del sistema bilateral hacia el multilateral. Para promover sus Objetivos estratégicos, la Organización ha previsto realizar su trabajo en el área de la política económica como se explica más adelante, con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2011-2013 o de contribuciones extrapresupuestarias.

4.2 La Organización trabajará y cooperará con los Estados miembros, la industria, organizaciones interesadas y otros participantes, para promover sus objetivos de desarrollo sostenible del transporte aéreo y el carácter multilateral de los derechos comerciales, y seguirá fomentando la colaboración con otras organizaciones internacionales para resolver asuntos de interés común en el ámbito del transporte aéreo.

4.3 Dado que la OACI tiene una función importante en el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional, el Consejo podría considerar la celebración de una conferencia mundial de transporte aéreo, con sujeción a la disponibilidad de fondos, en un momento oportuno del próximo trienio, para

evaluar la situación, discutir temas de importancia mundial y recomendar formas de abordar los retos que enfrentará la comunidad de la aviación internacional en el nuevo decenio.

4.4 La Organización seguirá ofreciendo las instalaciones y servicios de la ICAN a los Estados y mejorando sus servicios afines (por ejemplo, el seminario y la instrucción en técnicas de negociación). Explorará también formas más prácticas y eficaces de apoyar y asistir a los Estados miembros, en particular a los países en desarrollo que más necesitan ayuda en un entorno en proceso de liberalización. Esas actividades se llevarán a cabo sobre la base de recuperación de costos, en seminarios, talleres y otras formas de instrucción.

4.5 La Organización continuará siguiendo de cerca, estudiando, actuando y manteniendo a los Estados informados sobre las novedades importantes, particularmente los problemas emergentes de gran impacto (tales como: los efectos de las medidas económicas para la protección del medio ambiente que se apliquen al transporte aéreo, el precio del petróleo, la consolidación de líneas aéreas, la protección del consumidor).

— FIN —