



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 49: Liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional

LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL — LA POSICIÓN AFRICANA

(Nota presentada por 53 Estados contratantes¹, Miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil)

RESUMEN

En esta nota, se presentan los esfuerzos y logros de los Estados africanos sobre la liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional en África y la posición africana sobre la liberalización en todo el mundo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio, incluidos los avances de los Estados africanos en sus esfuerzos por alcanzar la liberalización e integración;
- apoyar los esfuerzos de la OACI y reconocer a la OACI como la única organización que determine, en última instancia, la liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional;
- encomendar al Consejo que brinde asistencia a los Estados africanos en la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro, según sea necesario, y
- encomendar al Consejo que elabore orientaciones y un marco uniforme sobre la liberalización, aplicable a escala mundial.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D — Eficiencia — Mejorar la eficiencia y desarrollo de las operaciones de aviación civil
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se necesitarán recursos para realizar esta tarea.

¹ Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Jamahiriya Árabe Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauritania, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Republica Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde su creación, la OACI se ha centrado en los aspectos del transporte aéreo internacional relacionados con la seguridad operacional, seguridad de la aviación, globalización, protección del medio ambiente y liberalización. Los Estados africanos apoyan plenamente el liderazgo de la OACI en la globalización y liberalización del transporte aéreo internacional en los Estados y regiones.

1.2 Los Estados africanos, en sus esfuerzos por desempeñar un rol clave en la comunidad de la aviación mundial, adoptaron una nueva política de transporte aéreo en 1988, la Declaración de Yamoussoukro.

1.3 Para acelerar la liberalización del transporte aéreo en África, los Estados africanos suscribieron además la Decisión relativa a la aplicación de la Declaración de Yamoussoukro con respecto a la liberalización del acceso a los mercados del transporte aéreo en África el 14 de noviembre de 1999, que entró en vigor el 12 de agosto de 2000. Esa Decisión es obligatoria y ejecutoria para todos los Estados africanos.

1.4 La Decisión de Yamoussoukro elimina algunas de las restricciones que figuraban en el Acuerdo bilateral de servicios aéreos, permitiendo así a los transportistas africanos el acceso irrestricto a los mercados de transporte aéreo dentro de África. La iniciativa de liberalización del transporte aéreo del continente está estrechamente ligada al éxito del plan de integración económica y política del continente y la región, del que se la considera un factor clave.

2. APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE LIBERALIZACIÓN

2.1 Para promover los esfuerzos por alcanzar la liberalización, los ministros africanos responsables de la aviación civil encomendaron a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) la responsabilidad de ser el Organismo ejecutivo para la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro en 2007.

2.2 Cabe destacar que el 11/5/2010 entró en vigor la nueva Constitución de la CAFAC, en reemplazo de la Constitución de 1969. La Constitución codificó todas las responsabilidades de la CAFAC. Por consiguiente, la CAFAC, entre otros organismos, supervisará y administrará la industria liberalizada del transporte aéreo y asegurará la protección de los derechos de los consumidores.

2.3 En las Comunidades económicas regionales (CER), se están elaborando los marcos institucionales y jurídicos que regirán los mecanismos de solución de controversias, las reglas de competencia y la protección al consumidor.

2.4 La mayoría de esos logros se han alcanzado bajo el liderazgo de la Unión Africana (UA). Cabe destacar el apoyo y la asistencia recibidos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de otras organizaciones de promoción del desarrollo, tales como la Unión Europea (UE) y el Banco Africano de Desarrollo (ADB).

3. ANÁLISIS

3.1 Postura de los Estados africanos sobre la liberalización

3.1.1 Es bien sabido que a todos los Estados se les garantiza la participación y beneficios permanentes del transporte aéreo dentro del sistema de la OACI.

3.1.2 En este sentido, los Estados africanos apoyan, en principio, la liberalización del transporte aéreo en todo el mundo. No obstante, los Estados africanos reafirman que los principios fundamentales de soberanía, igualdad y equidad de oportunidades, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación, establecidos en el Convenio de Chicago, y que han contribuido al transporte aéreo internacional, deberían seguir siendo la base de la evolución futura de la aviación civil internacional.

3.1.3 Asimismo, los Estados africanos reiteran las conclusiones y recomendaciones de la Quinta Conferencia mundial del transporte aéreo de la OACI, que estableció o desarrolló un marco la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional, con salvaguardias para asegurar la competencia justa, la protección de la seguridad operacional y de la aviación, y medidas tendientes a la participación eficaz y sostenida de los países en desarrollo.

3.2 Barreras técnicas

3.2.1 Si bien la industria de la aviación puede considerarse una industria madura a escala mundial, es preciso reconocer que sigue existiendo una gran disparidad en el desarrollo del transporte aéreo, y algunas regiones tienen cierto retraso. A pesar de esa disparidad en cuanto al desarrollo, algunos Estados y bloques regionales están tomando medidas unilaterales y estableciendo reglamentaciones que afectan negativamente al transporte aéreo internacional, con una desconsideración total de los niveles desparejos de desarrollo regional y de los principios fundamentales del Convenio de Chicago.

3.2.2 Los Estados africanos advierten que esas medidas unilaterales generan barreras que impiden el ingreso a los mercados o la participación continua de los transportistas de países en desarrollo en el transporte aéreo internacional. Algunas de esas barreras técnicas que generan la disparidad de condiciones y ponen indebidamente en desventaja a los países en desarrollo son:

- a) las decisiones unilaterales y legislaciones de algunos Estados y regiones, como la prohibición de que las líneas aéreas extranjeras exploten servicios en el espacio aéreo de otro Estado o grupo de Estados, los ETS (sistemas de comercio de derechos de emisión), la asignación de turnos y la prohibición de vuelos nocturnos; y
- b) la falta de uniformidad de los términos y condiciones para la adquisición de aeronaves, la financiación y los seguros, ya que la asegurabilidad es la base de la aviación civil moderna.

4. CONCLUSIONES/RECOMENDACIONES

4.1 Los Estados africanos instan:

- a) a los Estados y bloques regionales a no tomar medidas unilaterales ni establecer reglamentaciones que afecten negativamente al transporte aéreo internacional;
- b) a los Estados a tomar en consideración la disparidad en el desarrollo y establecer salvaguardias y mecanismos apropiados bajo la orientación de la OACI antes de tomar dichas medidas o adoptar dichas reglamentaciones;
- c) a la OACI a seguir siendo la única organización que determine, en última instancia, todas las cuestiones relativas al transporte aéreo, incluida la liberalización;

- d) a la OACI a prestar apoyo y asistencia a las CER y a los bloques regionales en sus iniciativas y programas de liberalización, y a reafirmar su función de liderazgo para asegurar la equidad y justicia en la liberalización del transporte aéreo internacional; y
- e) a la OACI a elaborar orientaciones sobre mecanismos de solución de controversias en el transporte aéreo internacional.

— FIN —