



A37-WP/318
EC/28
29/9/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 49

El texto adjunto sobre la cuestión 49 se presenta a la Comisión Económica para que lo examine.

Cuestión 49: Liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional

49.1 La Comisión consideró esta cuestión en el marco de los dos temas siguientes: Informe del Consejo y labor futura, y otros asuntos relacionados con reglamentación.

Informe del Consejo y labor futura

49.2 En la nota WP/5, el Consejo rindió informe a la Asamblea acerca del importante trabajo realizado por la OACI desde la última Asamblea en el marco de su programa de política económica y describió brevemente las principales novedades en la industria y las normas en el campo de la reglamentación económica y la liberalización del transporte aéreo internacional. Además, en la nota se identificaron los retos que la Organización enfrentó y se presentó su plan de acción para el próximo trienio. El plan incluyó, entre otras cosas, la cooperación con los Estados, organizaciones internacionales y otros participantes en la aviación para abordar asuntos de interés común, la conveniencia de celebrar una conferencia mundial de transporte aéreo, el mantenimiento del suministro de instalaciones y servicios de la Conferencia de negociación de servicios aéreos de la OACI (ICAN) y la asistencia a los Estados en asuntos relacionados con la reglamentación del transporte aéreo. Se invitó a la Asamblea a apoyar el plan.

49.3 En la nota WP/242, 53 Estados africanos, Miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), informaron sobre sus esfuerzos y logros respecto de la liberalización de los servicios de transporte aéreo en África. En la nota se presentó además la postura de África con respecto a la liberalización a escala mundial y se consideraron ciertos obstáculos que podrían perjudicar excesivamente a los países en desarrollo. En consecuencia, los Estados africanos instaron a los Estados y bloques regionales a abstenerse de tomar medidas unilaterales que puedan afectar negativamente al transporte aéreo internacional y respaldaron a la OACI como la única organización que determina, en última instancia, los asuntos de transporte aéreo, comprendida la liberalización. Pidieron al Consejo que ayude a los Estados africanos en la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro, según sea necesario, y sugirieron que la OACI elabore directrices sobre liberalización para su normalización y aplicación a escala mundial, incluyendo aquellas relativas a mecanismos de solución de controversias.

49.4 En la nota WP/190, Estados Unidos expresó que la OACI debía seguir fomentando la consideración de opciones para facilitar el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capitales internacionales, como un medio para aumentar las contribuciones del transporte aéreo internacional al comercio, al turismo, a la creación de empleo y al crecimiento económico. En la nota se incluyó un proyecto de convenio relativo a un instrumento multilateral por medio del cual los miembros de la OACI, si así lo desearan, podrían contraer obligaciones recíprocas para eliminar las barreras a las inversiones transfronterizas, comprometiéndose a renunciar a la aplicación de la cláusula de nacionalidad. Estados Unidos propuso que el Consejo añada el tema “Facilitación del acceso de las líneas aéreas a los mercados de capitales internacionales” a los programas de trabajo de la Organización y considere la elaboración de un acuerdo o instrumento jurídico multilateral vinculante, al que los Estados puedan adherirse.

49.5 En la nota WP/303, Venezuela subrayó los objetivos del Convenio de Chicago que constituyen el marco conceptual y jurídico en el cual la OACI trabaja para mantener su liderazgo en el campo del transporte aéreo y, específicamente, en la elaboración de orientaciones sobre la reglamentación de las políticas de transporte aéreo. En la nota, se señaló la necesidad de que la OACI proporcione a los Estados en desarrollo las herramientas necesarias para llevar a cabo un proceso gradual de liberalización del transporte aéreo internacional y para pasar paulatinamente de un sistema de negociación bilateral a

uno multilateral, en función de los intereses de los Estados. Venezuela respaldó las actividades de la OACI en el ámbito del transporte aéreo y propuso que se celebre una conferencia internacional de transporte aéreo de la OACI.

49.6 En la nota WP/129, la Organización Mundial del Turismo (OMT) destacó la necesidad de promover la liberalización de la reglamentación de transporte aéreo internacional, en particular, con respecto a la reglas sobre propiedad y control de los transportistas aéreos. La OMT estima que la OACI puede desempeñar una función proporcionando el estímulo necesario para la liberalización y sugirió algunos métodos que podrían ser factibles, como la utilización de las instalaciones y servicios ICAN para promover la liberalización plurilateral o multilateral. La OMT consideró que la celebración de una conferencia mundial de transporte aéreo de la OACI ayudaría en la aplicación de la orientación sobre políticas de la OACI para la liberalización y, en particular, la designación de explotadores aéreos más allá de la propiedad y control nacionales o regionales.

49.7 En la nota de información WP/172, la India destacó las iniciativas que ha adoptado en los últimos años con el propósito de mejorar la conectividad aérea hacia diversos destinos internacionales siguiendo una política liberal en las negociaciones bilaterales sobre servicios aéreos, simplificando los requisitos para explotar vuelos chárter de turismo y desreglamentar el régimen jurídico para notificar y aprobar tarifas.

49.8 En la nota de información WP/211, Sudáfrica describió el avance logrado en la liberalización de los servicios aéreos, respaldando la postura común de África respecto de la liberalización y la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro. Se alentaba a los Estados africanos a fortalecer las Comisiones económicas regionales con el propósito de establecer un solo mercado africano de la aviación. Se les instaba, además, a liberalizar los servicios aéreos mediante la cooperación regional y a tomar la iniciativa en el desarrollo de la industria de la aviación.

49.9 En la nota de información WP/261, 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) proporcionaron información sobre el avance de la liberalización del transporte aéreo en la región latinoamericana en el marco de la CLAC, comprendida la labor relativa al proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos regional, en concordancia con el Modelo de acuerdo de servicios aéreos multilateral de la OACI.

49.10 Al examinar el informe del Consejo en la nota WP/5, la Comisión expresó su reconocimiento por la labor emprendida y llevada a cabo por la OACI desde la última Asamblea. En su examen de las tendencias y novedades, la Comisión observó que los Estados habían avanzado considerablemente en la liberalización y que muchos de ellos habían utilizado la política y los textos de orientación elaborados por la OACI como, por ejemplo, los Modelos de acuerdo de servicios aéreos. No obstante, algunos señalaron que todavía falta enfrentar numerosos desafíos y que la labor de la OACI debe mantenerse y fortalecerse según sea necesario.

49.11 Con respecto a la labor futura de la Organización, se respaldó enérgicamente el mantenimiento de la función de liderazgo de la OACI en la liberalización, conforme a la Resolución A36-15 de la Asamblea. Asimismo, se apoyó la idea de que la liberalización del transporte aéreo debía ser uno de los objetivos estratégicos de la Organización, y que la OACI debía seguir siendo el único organismo mundial que se encargue de los asuntos de transporte aéreo.

49.12 El respaldo fue amplio también con respecto al plan del Consejo de considerar la celebración de otra conferencia de transporte aéreo en el próximo trienio. Se sugirió que, a diferencia de la conferencia realizada en 2003 que había tenido una cobertura global, esta conferencia debía centrarse más en asuntos nuevos o clave, como la liberalización del acceso al mercado y la propiedad y control de los transportistas aéreos. Algunos opinaron que la conferencia debía examinar la situación actual y abordar cuestiones de importancia mundial, teniendo en cuenta los cambios ocurridos, las necesidades de los Estados y los principios básicos establecidos en el Convenio de Chicago para el desarrollo del transporte aéreo internacional.

49.13 Considerable fue el apoyo expresado respecto de la propuesta de la nota WP/190 en cuanto a que el Consejo debía añadir al programa de trabajo de la Organización el tema de la facilitación del acceso de las líneas aéreas al mercado de capitales internacionales, y considerar la posibilidad de añadir un instrumento jurídico vinculante al respecto. No obstante, se expresó que tal vez era prematuro en este momento considerar un instrumento jurídico vinculante. La Comisión convino en que el Consejo debía examinar más a fondo esta propuesta al igual que aquella de la nota WP/129, al considerar su labor futura y la celebración de la conferencia de transporte aéreo.

49.14 Se expresó cierta inquietud con respecto a las repercusiones de la liberalización, en particular para los países en desarrollo, dada la disparidad en las etapas de desarrollo y la fuerza competitiva de sus líneas aéreas. Se sugirió que la OACI debía seguir proporcionando orientación y asistencia a estos Estados en el proceso de liberalización. Se sugirió, además, que la OACI debía considerar seguir trabajando en la elaboración de indicadores adicionales para ayudar a medir el alcance y el progreso de la liberalización en todo el mundo.

49.15 Para concluir su análisis, la Comisión apoyó la labor futura de la Organización en este campo y pidió al Consejo que considerara debidamente las propuestas formuladas y las opiniones expresadas en relación con la ejecución de su programa de trabajo. La Comisión tomó nota de la información contenida en las notas WP/172, 211 y 261.

Otros asuntos de reglamentación

49.16 En la nota WP/151, Brasil se refirió al problema de transparencia de los precios que se produce porque las prácticas de las líneas aéreas para mostrar sus tarifas, recargos e impuestos son diferentes. Brasil considera que estas prácticas pueden crear distorsiones que tienen un efecto negativo en el bienestar de los consumidores y la eficiencia económica. Brasil ha adoptado una reglamentación para abordar este problema y sugiere que otros Estados adopten una reglamentación similar.

49.17 En el debate subsiguiente respecto de esta nota, el acuerdo fue general en cuanto a la importancia que tiene la transparencia y la necesidad de reforzarla, incluyendo los precios de las líneas aéreas, en beneficio del público viajero. En consecuencia, se sugirió que la OACI debía ayudar a los Estados a promover la transparencia. La Comisión convino en que el Consejo debía considerar este asunto en el marco de su labor futura.