

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 1 del

orden del día: Panorámica

1.1: Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto

4: Consideración de un marco mundial para la liberalización en curso

4.1: Mecanismos para facilitar la liberalización en el futuro

PUNTO DE VISTA DE GEORGIA SOBRE CIERTOS ASPECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN (NECESIDAD DE PUBLICAR UN DOCUMENTO COMPLETO SOBRE LIBERALIZACIÓN)

(Nota presentada por Georgia)

RESUMEN

En la presente nota figura el punto de vista de Georgia sobre la necesidad de examinar la experiencia en materia de liberalización de la aviación civil en diversos Estados y regiones del mundo y publicar un documento completo sobre liberalización.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 2.

REFERENCIAS

Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626)
Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587)
Informe de la Conferencia mundial del transporte aéreo sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: presente y futuro (Doc 9644)
Experiencia de Georgia en materia de reglamentación del mercado

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la actual etapa del desarrollo de la aviación civil mundial, la liberalización está ejerciendo una creciente y verdadera influencia en todo el sector de transporte aéreo. Ha llegado a ser vital evaluar las oportunidades de liberalización, la necesidad de su desarrollo y las correspondientes consecuencias. Georgia considera que la OACI ha evaluado correctamente la situación en el mundo de la

aviación civil mundial al proponer como tema principal de la Conferencia: **Retos y oportunidades de la liberalización** y, al mismo tiempo, ha definido uno de sus principales objetivos: **elaboración de un sistema de salvaguardias para la efectiva y sostenible participación de los Estados en desarrollo en el proceso de liberalización**. Por consiguiente, la OACI ha desempeñado una función dinámica con objeto de que todos los Estados, tanto desarrollados como en desarrollo, participen activamente en la labor de la Conferencia.

1.2 Sin plena conciencia de los resultados finales previstos y sin reglamentación (en el sentido correcto de dicho término), el proceso de liberalización podría tener repercusiones desastrosas para los países que son Estados en desarrollo desde el punto de vista de la aviación.

1.3 Por consiguiente, si bien apoyan plenamente el proceso de liberalización, los “Estados desarrollados” mantienen, no obstante, una actitud de gran reserva respecto al proceso mundial de liberalización y, en particular, respecto al nivel de liberalización el día de mañana.

1.4 A este respecto, debe tenerse en cuenta el factor más importante y fundamental para que la liberalización se lleve a cabo con éxito: **el procedimiento y el formato de la liberalización deben ser favorables tanto para los consumidores como para las empresas que participan en la aviación civil**, o sea, los participantes en el proceso de liberalización deben estar **interesados** en su futuro desarrollo.

1.5 El mayor adversario de la liberalización y, por ende, del logro de las enormes posibilidades de la aviación civil, podría ser nuestra propia **manera de pensar** y no sin motivo.

1.6 Es muy difícil deshacer los fundamentos, “legitimados” por decenios, de la reglamentación del sector. Si el transportista aéreo u otras empresas de aviación, según el deseo del consumidor, encuentran maneras diferentes (tanto legales como ilegales) de satisfacer los intereses de los consumidores, entonces podrán crearse, dentro de los límites de lo razonable, todas las condiciones (**ante todo, las condiciones jurídicas**) para satisfacer la demanda del consumidor. Al respecto, con objeto de lograr lo que se desea y, aún más importante, los resultados objetivos de la liberalización, es ante todo necesario modificar el modo de pensar de los adversarios de la liberalización y para ello debe contarse con la información más precisa sobre los resultados finales (tanto positivos como negativos) del proceso de liberalización que ya ha tenido lugar en algunos Estados y regiones. Esto proporciona la posibilidad de pensar, evaluar y tomar la decisión correspondiente (que hasta puede ser una decisión fundamental). Al respecto, la OACI debería proporcionar a los participantes en el foro mundial y a los gobiernos de los Estados la información más realista y completa sobre el tema propuesto de la Conferencia, la **liberalización**.

1.7 Al mismo tiempo, debe tenerse en cuenta el hecho de que la aviación civil no constituye un sector cerrado, sino todo lo contrario. Su desarrollo contribuye al desarrollo del comercio, el turismo, los sectores de servicios y otros dentro de la economía. Por consiguiente, sería sumamente apropiado que la mencionada información sobre la liberalización abarcara textos en que se indique la manera en que la liberalización de la aviación civil tiene repercusiones en otros sectores de la economía.

2. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

2.1 Se invita a la Conferencia a reconocer la necesidad de examinar la experiencia en materia de liberalización de la aviación civil en diversos Estados y regiones del mundo y publicar un documento completo al respecto.