

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

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

**PROYECTO DE INFORME SOBRE
LAS CUESTIONES 1 Y 1.1 DEL ORDEN DEL DÍA**

Cuestión 1 del orden del día: Panorámica

1.1 Documentación

La **Secretaría (WP/2)** describió brevemente los orígenes administrativos y la convocatoria de la Conferencia, los preparativos de la Secretaría y algunos arreglos y procedimientos administrativos para la misma.

La **Secretaría (WP/4)** proporcionó una descripción general de las tareas de la Conferencia en el marco de la evolución de la industria y la reglamentación, y explicó las labores principales de acuerdo con su orden del día, así como las conclusiones previstas.

1.2 Análisis

1.2.1 Al principio de la Conferencia se expresó un amplio apoyo a la liberalización gradual, progresiva y con salvaguardias y para que la Conferencia se centrara en “cómo” en vez de “si” liberalizar el transporte aéreo internacional.

1.2.2 El significado de “liberalización gradual y progresiva” se aclaró haciendo referencia a la Recomendación de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994, según la cual cada Estado “determinará la dirección a seguir y la cadencia de los cambios introducidos en la reglamentación del transporte aéreo internacional” con “el objetivo general de acceso a los mercados en forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias”. Además, el objetivo de la presente Conferencia se refiere, entre otras cosas, a “un marco para la liberalización progresiva”. Cada Estado puede decidir en qué consistirá su “liberalización gradual y progresiva”.

1.2.3 Es necesario que el proceso de liberalización tenga en cuenta las diferencias entre los Estados, el tamaño y la competencia de las líneas aéreas, la infraestructura del transporte aéreo y los recursos financieros para garantizar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados en el transporte aéreo internacional. En este contexto, el proceso debería poner de relieve la “competencia equitativa” en oposición a la “competencia libre”, ya que existen inquietudes con respecto a que la competencia irrestricta pueda conducir a cambios irreversibles que podrían ir en perjuicio de la red del transporte aéreo internacional.

Cuestión 1.1 del orden del día: Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto**1.1.1 Documentación**

La **Secretaría (WP/5)** presentó varios estudios de casos, que describen de forma resumida experiencias de liberalización en los Estados respectivos, como medio apropiado para el análisis y la difusión de información sobre dichas experiencias de los Estados a nivel nacional, subregional, regional o plurilateral. En la nota de estudio se propone también que la OACI elabore en mayor profundidad y divulgue estudios de casos para asistir a los Estados en el proceso de liberalización.

La **Secretaría (WP/20)** proporcionó una breve descripción general de las iniciativas en materia de comercialización en la industria de las líneas aéreas, incluyendo los cambios en las estructuras de las empresas y los modelos comerciales, así como en la comercialización en los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea. En la nota también se examinan las consecuencias relacionadas con la comercialización de las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea en el contexto más amplio de la experiencia de liberalización.

Francia (WP/88) describió las medidas adoptadas para acompañar la liberalización del transporte aéreo en Francia a fin de atenuar ciertos fenómenos conexos en materia de congestión de aeropuertos y perjuicios medioambientales. Basándose en la experiencia, en la nota se recomendó que es muy conveniente anticiparse, en la medida de lo posible, a ciertos efectos potenciales de la liberalización del transporte aéreo.

Georgia (WP/43) solicitó que se haga un estudio sobre la liberalización, y pidió a la OACI que proporcione a los Estados la información más realista y completa sobre los resultados de la liberalización que ya ha tenido lugar en algunos Estados y regiones y en qué manera la liberalización de la aviación civil influye sobre otros sectores de la economía.

La **India (WP/86)** puso de relieve las medidas adoptadas de forma unilateral por la India al liberalizar las operaciones de carga y los vuelos chárter de turismo y, sobre la base de su experiencia, recomendó este enfoque a otros Estados con respecto a esos dos sectores de la aviación.

La **Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) (WP/98)** presentó una reseña de la liberalización en América latina, que se ha desempeñado con armonización y coordinación para permitir un enfoque gradual por medio de acuerdos bilaterales y subregionales más flexibles, salvaguardando a los países menos desarrollados.

La **Organización Internacional del Trabajo (OIT) (WP/31 revisada)** invitó a la Conferencia a renovar su afirmación de 1994 en el sentido de que los trabajadores son una de las principales partes interesadas en la aviación y que deberían participar en todos los debates sobre la futura reglamentación económica del sector. En la nota también se pidió a la Conferencia que adoptara recomendaciones para que tengan en cuenta la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*, el papel fundamental del trabajo, los efectos del empleo, la promoción del diálogo y la participación social, y el papel del Estado.

La **Secretaría (WP/23 — nota de información)** proporcionó información respecto a la conexión entre el sector del transporte aéreo de rápido crecimiento con la economía general, describió el estado actual de la industrial y presentó un aumento estimado en el tráfico mundial de pasajeros del 4,3% anual hasta 2020.

Camboya, la República Democrática Popular Lao, Myanmar y Viet Nam (CLMV) (WP/58 — nota de información) proporcionaron una reseña sobre la subregión CLMV y el establecimiento de la cooperación subregional CLMV sobre transporte aéreo, inclusive sus elementos integrantes y principios, y examinaron las experiencias y perspectivas futuras.

China (WP/25 — nota de información) proporcionó información sobre el rápido crecimiento del sector de la aviación, que desempeña un papel cada vez más importante en el desarrollo socioeconómico del país y en el impulso para la modernización.

Cuba (WP/54 — nota de información) brindó información sobre la experiencia de Cuba en el desarrollo gradual del transporte aéreo, que es un aspecto primordial de la liberalización. En la nota también se pidió que los Modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA) se basen en cambios uniformes y graduales para la reglamentación, teniendo en cuenta las diferencias en las infraestructuras aeronáuticas de los Estados miembros.

Fiji (WP/45 — nota de información) consideró que, para garantizar la participación sostenida de Fiji en un medio liberalizado y para promover el interés de su transportista nacional, el método más realista e ideal de liberalización de los servicios aéreos internacionales de Fiji es sobre una base bilateral en lugar de multilateral.

Singapur (WP/37 — nota de información) proporcionó una breve reseña sobre la liberalización de los servicios aéreos en el foro de APEC y por medio de acuerdos multilaterales, e instó a los Estados a que siguieran vías paralelas para la liberalización de los servicios aéreos, y para tener en cuenta un enfoque de liberalización por fases cuando fuera necesario, para avanzar al máximo y alentar a la mayor cantidad posible de socios para que se sumen al proceso de liberalización.

Estados Unidos (WP/67 — nota de información) presentó información y conclusiones provenientes de sus estudios empíricos sobre los mercados transatlánticos y de Canadá/Estados Unidos, que demostraron el efecto beneficioso de los acuerdos de servicios aéreos liberalizados.

Estados Unidos (WP/90 — nota de información) proporcionó su Modelo de acuerdo bilateral de cielos abiertos, el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional entre siete Estados APEC (el acuerdo “MALIAT” o “Kona”) y el Protocolo del acuerdo Kona así como ejemplos útiles de recientes instrumentos de liberalización.

Estados Unidos (WP/97 — nota de información) presentó el Modelo de ley de comercio aéreo, que proporcionó un modelo de acuerdo flexible para que los Estados elaboraran sus propias reglamentaciones relativas a los aspectos económicos de la aviación civil, y que los Estados pueden utilizar en cualquier nivel de la liberalización.

La **Conferencia europea de aviación civil (CEAC), la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros (WP/61 — nota de información)** reseñaron la experiencia europea con la liberalización de sus mercados de transporte aéreo, que ha sido positiva con medios para hacer frente a muchas de las preocupaciones que se plantearon al principio del proceso. En los anexos de la nota figura información detallada sobre aspectos específicos de un mercado liberalizado en diferentes Estados miembros.

53 Estados africanos (WP/81 — nota de información) proporcionaron información básica sobre la liberalización en África, centrándose en la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro relativa a la liberalización del acceso a los mercados de transporte aéreo en África. En la nota también se hace referencia a las experiencias operacionales en lo que respecta a las políticas de liberalización de otras regiones.

El **Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APS) (WP/30 — nota de información)** describió el desarrollo, utilizando el consenso y la cooperación de sus ocho opciones, para un servicio aéreo más competitivo a un ritmo compatible con el interés nacional de cada miembro, que fue aprobado en 1999.

La **Secretaría de la Comunidad del Caribe (WP/89 — nota de información)** subrayó las iniciativas del CARICOM para liberalizar su sector del transporte aéreo en el contexto de sus compromisos para el establecimiento de un mercado y economía únicos.

La **Unión Monetaria del África Occidental (UMA) (WP/60 — nota de información)** reseñó su programa de transporte aéreo común que se basa en una serie de medidas integradas que abarcan la seguridad y la protección de la aviación y la infraestructura conducentes a la liberalización de los servicios de transporte aéreo que se proporcionan en los ocho Estados miembros africanos.

La **Cámara de Comercio Internacional (CCI) (WP/35 — nota de información)** examinó la experiencia de la liberalización hasta la fecha a niveles bilateral y regional, que enfrenta obstáculos tales como límites en la inversión extranjera y políticas de competencia divergentes. En la nota también se subrayan varias cuestiones pendientes y se examinan caminos posibles hacia la futura liberalización así como un enfoque pragmático.

La **Organización Internacional del Trabajo (OIT) (WP/66 — nota de información)** presentó el resumen ejecutivo de un estudio de la OIT con el título de *Impacto de la reestructuración de la aviación civil en el empleo y las prácticas sociales*.

La **Secretaría del Foro de las Islas del Pacífico (WP/72 — nota de información)** explicó la razón que fundamenta la iniciativa de elaborar el Acuerdo de Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico (PIASA), reseñó los beneficios esperados de un posible acuerdo, respondió a algunas de las cuestiones que se habían planteado en otros foros, y describió los pasos siguientes para el desarrollo continuo del mercado único de la aviación para el Pacífico.

1.1.2 Análisis

1.1.2.1 La Conferencia tomó nota y consideró útiles las presentaciones sobre las experiencias de la liberalización en los Estados y regiones.

1.1.2.2 Según la experiencia de varios Estados, la liberalización unilateral de determinados aspectos del transporte aéreo, como los servicios de carga y los chárter de turismo, sin necesidad de un acuerdo bilateral, de reciprocidad o de cambio en los criterios de propiedad y control, ha demostrado ser beneficiosa, aunque otros Estados indicaron que prefieren utilizar enfoques bilaterales y reciprocidad al liberalizar esos servicios.

1.1.2.3 La Conferencia tomó nota de que varios enfoques regionales y subregionales para la liberalización habían demostrado ser exitosos mientras que en algunas otras regiones los esfuerzos para la liberalización habían encontrado dificultades al tratar de obtener los recursos necesarios para la infraestructura, y la seguridad y protección de la aviación. Algunos Estados seguían prefiriendo una política bilateral pragmática hacia la liberalización en vez de un enfoque regional.

1.1.2.4 Varios delegados señalaron que los estudios de casos sobre las experiencias de la liberalización deberían incluir tanto los resultados positivos del proceso como los negativos.

1.1.2.5 Se señaló que la liberalización que incluye la oferta de tráfico de cabotaje plantea algunas cuestiones en relación con el reconocimiento de la certificación de aeronaves e impuestos nacionales con respecto a las líneas aéreas extranjeras que explotan servicios nacionales.

1.1.2.6 Se expresó la opinión de que las repercusiones de la reestructuración de la aviación civil sobre el empleo y las prácticas sociales indicaban la necesidad de tener en cuenta las normas de trabajo pertinentes, y de reorganizar la importancia de una fuerza de trabajo bien capacitada y motivada para relaciones laborales armoniosas. Se consideró que la futura liberalización de la industria podría encontrarse con diversos grados de resistencia por parte de los grupos laborales. Por lo tanto, era necesario adoptar medidas para evitar la ruptura del diálogo social y para que los trabajadores desempeñen un papel activo en el proceso de liberalización.

1.1.3 Conclusiones

1.1.3.1 De la documentación y debates realizados en el marco de la cuestión 1.1 del orden del día sobre los antecedentes y la experiencia de la liberalización, la Conferencia concluyó que:

- a) un enfoque sobre las experiencias de liberalización basado en estudios de casos, si bien tendrá necesariamente un alcance limitado, constituye un medio adecuado para el análisis y la divulgación de información sobre las experiencias de los Estados a escala nacional, subregional, regional o plurilateral. Los estudios de casos sobre la liberalización pueden ayudar a los Estados a desarrollar aún más sus enfoques y opciones de políticas respecto de la liberalización;
- b) la OACI debería seguir desarrollando y difundiendo estudios de casos e información sobre las experiencias de liberalización por los medios que estime adecuados. Se debería instar a los Estados a que presenten esa información a la OACI para su difusión general;
- c) durante más de un decenio, las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea han llegado a ser más comercializados en un entorno cada vez más competitivo. El desarrollo dinámico de la comercialización y la difusión de la liberalización continuarán teniendo efectos y consecuencias recíprocas;

- d) aunque las líneas aéreas, y los proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea son interdependientes, su comercialización y privatización en un entorno liberalizado tiene varias consecuencias en la competencia y repercusiones financieras para ambas partes. La cooperación a largo plazo entre las líneas aéreas y los proveedores de servicios constituyen una forma de aportar estabilidad a este entorno. Aún más, la utilización de consultas debería constituir una parte esencial de sus relaciones;
- e) los Estados deberían evaluar previamente y prever, en la medida de lo posible, ciertos efectos de la liberalización en la infraestructura y el medio ambiente que pueda tener el proceso de liberalización del transporte aéreo; y
- f) la liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como importante parte interesada en el desarrollo de la industria del transporte aéreo. Los Estados deben cumplir y respetar la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo* y su correspondiente seguimiento, y adoptar las medidas necesarias para promover el diálogo social con la participación activa de los trabajadores como medio para encontrar soluciones innovadoras y socialmente responsables.

— FIN —