



CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.1: Acceso a los mercados

FUNCIÓN DE LA OACI EN LA REGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por Venezuela)

RESUMEN

Esta nota de estudio plantea la necesidad de realizar análisis y estudios de casos que permitan conocer de manera metodológica el impacto de la liberalización en los servicios de transporte aéreo internacional, tomando en cuenta las grandes desigualdades que presentan los Estados, a fin de garantizar el desarrollo seguro y ordenado de los servicios de transporte aéreo internacional, y permitir que este proceso sea una herramienta para el desarrollo económico para todos los Estados signatarios del Convenio de Chicago.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) que alcance un acuerdo sobre las recomendaciones que se presentan en el párrafo 4.

Referencias:

Doc. 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional

1. INTRODUCTION

1.1 El Convenio de Chicago en su Artículo 44 (particularmente en sus incisos “D”, “E”, “F”, “G” e “I”), establece que entre los fines y objetivos de la Organización se encuentran: satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico, evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva; así como también asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

1.2 Los acuerdos multilaterales/bilaterales de cielos abiertos podrían ser de gran importancia para el desarrollo comercial de cada uno de los Estados miembros. Sin embargo, estos acuerdos podrían

Revisión

también brindar más beneficios para unos Estados que para otros. Si aceptamos como un hecho que el denominado “proceso de liberalización” del transporte aéreo internacional ofrece una base de igualdad de oportunidades para brindar servicios y abre muchas puertas al desarrollo comercial de los Estados, tal como lo establece el preámbulo del Convenio de Chicago, no menos cierto que resulta preocupante la ausencia de indicadores que muestren los concretos efectos de estos procesos de liberalización y las consecuencias que se derivan del hecho de no someterlos a una adecuada metodología, con el objeto de evitar que una política de cielos abiertos se convierta en una amenaza con consecuencias negativas para ciertos Estados. En consecuencia, esta Nota se plantea cómo la OACI podría elaborar estudios o desarrollar una guía metodológica que a su vez garantice que exista una competencia leal entre países con grandes desigualdades en el campo económico y tecnológico en el mundo de la aviación, de manera tal que todas las partes se puedan beneficiar al aplicarse una política liberalizadora.

2. ANALISIS

2.1 La OACI debería tener en cuenta la necesidad de un equilibrio entre las expectativas de los Estados, la industria y los usuarios, pero también tomar en consideración las diferentes realidades que ellos presentan. Si bien es cierto que el proceso de liberalización brinda como punto de partida una base de igualdad de oportunidades con el objeto de poder desarrollar el transporte aéreo de manera sana y económica, tal como lo establece el preámbulo del Convenio, también se debe tomar conciencia de la realidad de la desigualdad de condiciones entre los diversos actores. **Esta desigualdad de condiciones limita la igualdad de oportunidades en virtud de las realidades de cada Estado.** Así, un Estado con una aviación no desarrollada que compita con un Estado con una aviación fortalecida, aunque tiene igualdad de oportunidades, no tiene las mismas condiciones para competir y ello conspira para que el proceso de liberalización pueda desarrollarse de manera óptima.

2.2 Hay aspectos muy importantes que deben **considerarse al momento de promover la liberalización del transporte aéreo**, entre los cuales **se destacan las siguientes acciones:**

- a) tomar en cuenta **la necesidad de un equilibrio** entre las expectativas de los Estados, la industria y los usuarios, las realidades del mercado mundial y las numerosas perspectivas que existen en cuanto a reglamentación y los recursos disponibles;
- b) **conocer adecuadamente los distintos niveles de desarrollo aeronáutico de cada país y cómo esta situación pudiera traducirse en barreras o catalizadores que impacten de forma positiva o negativa al momento de desarrollarse el proceso de flexibilización de los servicios de tráfico aéreo;** entre las variables a considerar se destacan, con respecto al país: la infraestructura aeronáutica, los niveles de tráfico de pasajeros, carga y correo, la ubicación geográfica, la población, el ingreso, la capacidad de viaje, las relaciones económicas, el Producto Interno Bruto (PIB), y las políticas internas hacia empresas del sector;
- c) elaborar orientaciones sobre **políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional** que permita a los Estados ir flexibilizando sus servicios de transporte aéreo y evitar que esto se convierta en un escenario donde se acreciente la desigualdad de oportunidades; y
- d) manejar indicadores que estén diseñados para explicar el impacto de la liberalización de los servicios aéreos en el tráfico, así como estudios econométricos, debido que los tres tipos de indicadores que maneja la organización son estadísticas descriptivas simples y no están diseñadas para explicar el impacto de la liberalización de los

servicios aéreos. No conocemos la existencia de estudios que, mediante adecuados algoritmos o técnicas estadísticas, demuestren fehacientemente que el aumento de pasajeros, tráfico aéreo y consecuentes beneficios al desarrollo de la aviación civil sea consecuencia de la liberalización del transporte aéreo. Resulta a tal efecto imprescindible poder determinar si existe una relación de causalidad entre el volumen o crecimiento del tráfico y la adopción, por parte de un Estado o región, de Acuerdos de Servicios Aéreos liberalizadores. Ello debería lograrse a través de análisis econométricos **que cuenten con las características ya señaladas** (manejo de algoritmos y adecuadas técnicas estadísticas), por cuanto no contamos con conocimiento de que actualmente existan estudios de tal naturaleza. De igual forma, es necesario que exista un monitoreo constante del sistema de transporte aéreo, mediante el seguimiento de los indicadores que permitan conocer y vigilar la evolución de este sistema.

2.3 Esta desigualdad de condiciones, así como la falta de información científica al respecto, de hecho limitan la igualdad de oportunidades, crean falsas expectativas y/o condicionan una mayor desconfianza para competir en las condiciones previstas por el Convenio de Chicago, y conspiran para evitar que el proceso pueda desarrollarse de óptima, eficaz y eficiente, con beneficios para todos los actores e intereses involucrados.

3. CONCLUSION

3.1 La necesidad de los Estados de contar con información y herramientas adecuadas a los fines expuestos, tales como indicadores y guías de orientación – que incluso podrían llegar a convertirse oportunamente en métodos recomendados se fundamenta, a su vez, en la necesidad de cumplir los mandatos que fueron confiados a la OACI, a saber: promover el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo internacional, garantizar que todas las partes intervinientes puedan tener beneficiarse igualmente, y que asegurar que el transporte aéreo se convierta una herramienta para el desarrollo económico para los países en vías de desarrollo.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) pedir a la OACI que continúe cumpliendo su función de liderazgo en materia de transporte aéreo, especialmente a través de la realización de estudios y la elaboración de guías de orientación metodológica que permitan conocer y mensurar los efectos de la liberalización en dicha área, así como también indicar a los Estados la manera de llevar a cabo un proceso de flexibilización de los servicios de transporte aéreo internacional, sin afectar su industria aeronáutica ni los intereses de los Estados; y
- b) pedir a la OACI que diseñe indicadores de impacto, así como estudios econométricos y desarrolle un sistema de monitoreo y seguimiento, que estén dirigidos a explicar y evaluar los efectos de la liberalización de los servicios aéreos en el tráfico internacional y la evolución de los servicios de tráfico internacional.