



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política

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

[Nota presentada por 54 Estados contratantes¹, miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

RESUMEN

En esta nota se presentan los avances logrados por los Estados africanos sobre la liberalización del transporte aéreo internacional en África y la posición africana sobre algunos de los resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6), incluyendo aspectos de salvaguardias, competencia leal, asignación de turnos, prohibición de vuelos nocturnos, autorización de operaciones de carga, derechos y gravámenes en la aviación y aplicación eficaz de las políticas y directrices de la OACI relativas al transporte aéreo.

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 la liberalización y desarrollo sostenible del transporte aéreo;
- encargar al Consejo que continúe proporcionando apoyo y asistencia a los Estados sobre la liberalización mediante instrucción, seminarios regionales o actividades similares;
- instar a los Estados miembros a que utilicen los textos de políticas y orientación de la OACI sobre liberalización del transporte aéreo con respecto al acceso a los mercados, asignación de turnos, prohibición de vuelos nocturnos y salvaguardias;
- instar a los Estados miembros a que continúen apoyando a la OACI como punto central para coordinar el desarrollo de sistemas de transporte aéreo sostenible; y
- encomendar al Consejo que continúe facilitando la liberalización del transporte aéreo internacional y apoyando el crecimiento del desarrollo sostenible del transporte aéreo en los Estados en desarrollo.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico *Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo*.

¹ Angola, Argelia, 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, 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, Sudán del Sur, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a que se hace referencia en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular 2014–2016 o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/56, Resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo Política Africana de Aviación Civil (AFCAP) Decisión de Yamoussoukro

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sistema de transporte aéreo sigue siendo una de las fuerzas impulsoras más importantes de la mundialización. Al mismo tiempo, esta mundialización ha continuado influyendo la transformación del sistema de transporte aéreo. Esta transformación no sólo se ve impulsada por factores internos como la tecnología, la comercialización y la privatización de los componentes del sistema, incluyendo los proveedores de servicios aeroportuarios, proveedores de servicios de navegación aérea y líneas aéreas, sino que también el surgimiento de las políticas de reglamentación y liberalización del transporte aéreo ha afectado la forma y manera en que funciona la industria.

1.2 Un desarrollo liberalizado, armonizado y económicamente viable del transporte aéreo promueve su sostenibilidad y, como tal, África continuará apoyando y auspiciando la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional. No obstante, es importante señalar que para que la liberalización logre sus objetivos deseados, deben aplicarse algunas medidas de salvaguardia para asegurar la competencia leal, la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la protección del medio ambiente, la protección del consumidor y los mecanismos de solución de controversias para que todos los Estados contratantes participen eficazmente y obtengan beneficios óptimos.

2. IMPLANTACIÓN DE LA LIBERALIZACIÓN

2.1 A efectos de promover la liberalización utilizando el marco de la Decisión de Yamoussoukro, África, a través de la CAFAC y de los Grupos económicos regionales ha logrado considerables avances proporcionando un marco reglamentario e institucional armonizado para gestionar la liberalización. Recientemente, la Política Africana de Aviación Civil (AFCAP) ha sido avalada por los Jefes de Estado y de Gobierno de los países africanos y proporcionará un conjunto de reglas o principios comunes aplicables de manera uniforme en todo el continente. Se espera que esta política facilite la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro que constituye el marco para la liberalización del transporte aéreo en África.

2.2 Cabe señalar que África continúa realizando considerable esfuerzos para gestionar plenamente el proceso de liberalización mediante la aplicación completa de la Decisión de Yamoussoukro. Todavía existen retos relativos a barreras indirectas para el acceso al mercado como los requisitos de visado, restricciones aduaneras, carácter monopólico de los servicios proporcionados por aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, servicios de escala, etc. El grado de acceso al mercado deseado sin la eliminación de tales barreras sigue constituyendo un freno para el desarrollo sostenible de los servicios de transporte aéreo en África y en el mundo en general.

3. ANÁLISIS

3.1 Al tratar la sostenibilidad del sistema de transporte aéreo, ciertos aspectos que provocan disparidades y distorsiones como las prohibiciones de vuelos nocturnos, la asignación de turnos, la

competencia desleal y la proliferación de impuestos y gravámenes, entre otras cosas, deberían resolverse aplicando las directrices proporcionadas por la OACI y realizando consultas entre Estados.

3.2 Los Estados africanos son conscientes del resultado de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo donde estos temas fueron extensamente analizados y se formularon recomendaciones de largo alcance; no obstante cabe señalar que estos problemas han continuado creando desequilibrios y distorsiones del mercado que constituyen especialmente una desventaja para los Estados en desarrollo cuyas líneas aéreas operan en aeropuertos fuera del continente donde el asunto de los turnos afecta considerablemente sus operaciones, dado que los derechos de tránsito sin asignación de turnos no pueden considerarse como tales. Esta situación ha puesto en desventaja a la mayoría de los transportistas africanos que operan hacia aeropuertos fuera del continente.

3.3 Los Estados africanos encomian a la OACI y apoyan el resultado de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, incluyendo las prioridades establecidas para la aplicación de las recomendaciones. No obstante, estos Estados opinan que será más prudente que a las siguientes recomendaciones se otorgue prioridad A en el Apéndice C de A38-WP/56, EC/6, dado que resultan críticas para la sostenibilidad del transporte aéreo especialmente en África:

- a) Recomendación 2.6/1 d) sobre “analizar y orientar sobre el efecto que tienen los impuestos y demás gravámenes en el transporte aéreo”; y
- b) Recomendaciones 1.1/1 e), 2.1/3 d), 2.2/1 b), 2.5/1 c), 2.8/1 d) y Recomendaciones 1.1/2 e), 2.6/1 c), 2.7/3 c) sobre “promover y alentar a los Estados a que usen las orientaciones de política de la OACI sobre la reglamentación y liberalización del transporte aéreo y asistir a los Estados en la liberalización a través de cursos, seminarios regionales o actividades similares según los recursos disponibles”.

4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Los Estados africanos piden a la Asamblea que:

- a) encargue al Consejo que continúe proporcionando apoyo y asistencia a los Estados sobre la liberalización mediante instrucción, seminarios regionales o actividades similares;
- b) inste a los Estados miembros a que utilicen los textos de política y orientación de la OACI sobre la liberalización del transporte aéreo con respecto al acceso a los mercados, asignación de turnos, restricciones de vuelos nocturnos y salvaguardias;
- c) inste a los Estados miembros a que continúen apoyando a la OACI como punto central para coordinar el desarrollo de sistemas de transporte aéreo sostenibles; y
- d) encomiende al Consejo a que continúe facilitando la liberalización del transporte aéreo internacional y apoyando el crecimiento del desarrollo sostenible del transporte aéreo en los Estados en desarrollo.