



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 43: Datos de Aviación — Seguimiento y análisis

IMPACTO DEL PROCESO DE LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

[Nota presentada por Venezuela (la República Bolivariana de)]

RESUMEN

Esta nota 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. Ello, 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.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a alcanzar un acuerdo sobre las recomendaciones que se presentan en el párrafo 4.

<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300)</i> ATConf/6-WP/103, Rev. 1 Función de la OACI en la Reglamentación del transporte aéreo
---------------------	--

¹ La versión en español fue proporcionada por Venezuela.

1. INTRODUCCIÓN

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 también, dadas las condiciones de su sistema aeronáutico, 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 que abre muchas puertas al desarrollo comercial de los Estados, tal como lo establece el preámbulo del Convenio de Chicago, no es menos cierto que resulta preocupante la falta de estudios que permitan conocer efectos de estos procesos de liberalización y las consecuencias que se derivan del hecho. Una metodología tendría el objeto de analizar y prever las posibles consecuencias de una política de cielos abiertos, para que no se convierta en una amenaza para ciertos Estados. En consecuencia, en esta nota se plantea cómo la OACI podría elaborar estudios o desarrollar una guía metodológica que a su vez coadyuve en garantizar 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.

1.3 En la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo se aprobaron la actualización de los indicadores de la liberalización del transporte aéreo. Consideramos que estos no serían suficientes para entender y evaluar el proceso de manera integral.

2. ANÁLISIS

2.1 La OACI debería tener en cuenta un equilibrio entre las expectativas de desarrollo de los Estados, por un lado, y la industria y los usuarios, por el otro. 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 es una limitante en la participación y aprovechamiento de oportunidades, en virtud de las realidades de cada Estado. Así, un Estado con una aviación no desarrollada que compita con un Estado con mayor capacidad operativa, aunque tiene igualdad de oportunidades, no tiene las mismas condiciones para competir y ello impide 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 un equilibrio entre las expectativas de desarrollo de los Estados, por un lado, y la industria y los usuarios, por el otro, dadas las realidades del mercado mundial y las numerosas perspectivas que existen en cuanto a reglamentación y los recursos disponibles;

- b) conocer con precisión 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:
- 1) la infraestructura aeronáutica;
 - 2) los niveles de tráfico de pasajeros, carga y correo;
 - 3) la ubicación geográfica;
 - 4) la población;
 - 5) el ingreso;
 - 6) la capacidad de viaje;
 - 7) las relaciones económicas;
 - 8) el Producto Interno Bruto (PIB) y las políticas internas hacia empresas del sector, sobre la propiedad sustancial y el control efectivo; y
 - 9) la prohibición de vuelos nocturnos y la competencia desleal, entre otras:
- 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 condiciones; y
- d) realizar estudios econométricos donde se evalúen las causas, y los efectos de la liberalización de los servicios aéreos en el tráfico, que a su vez permitan explicar el impacto en el desarrollo del transporte aéreo internacional. No conocemos la existencia de estudios que, mediante algoritmos o técnicas estadísticas, demuestren fehacientemente que el aumento de pasajeros, tráfico aéreo y 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. De igual forma, es necesario que exista un seguimiento constante de los indicadores del sistema de transporte aéreo, 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, son una limitante para la participación y aprovechamiento de oportunidades, crean falsas expectativas y/o condicionan una mayor desconfianza para competir en las condiciones previstas por el Convenio de Chicago y evitan que el proceso pueda desarrollarse de manera óptima, eficaz y eficiente, con beneficios para todos los actores e intereses involucrados. Se han desarrollado estudios que indican las ventajas de la liberalización; sin embargo, estos son limitados y no permiten medir la magnitud del proceso.

2.4 Por otra parte, este tipo de estudio permitiría, a su vez, conocer las causas y los efectos de posibles casos de la competencia desleal entre los actores del sistema.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Es necesario que los Estados cuenten con información sobre la situación de la industria aeronáutica y del transporte aéreo, en cuanto a infraestructura, índices económicos y políticas, así como metodologías y guías de orientación a los fines expuestos, con el objeto de cumplir los mandatos que fueron confiados a la OACI, a saber:

- a) promover el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo internacional;
- b) garantizar que todas las partes intervinientes puedan beneficiarse igualmente; y
- c) asegurar que el transporte aéreo se convierta en una herramienta para el desarrollo económico de los países en vías de desarrollo

3.2 En este sentido, los estudios econométricos permitirán conocer cómo las variables influyen en el proceso de implementación de programas de liberalización del transporte aéreo y darán una orientación clara a aquellos Estados que no han adoptado este modelo.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Se invita a la Asamblea a que:

- a) pida a la OACI que continúe cumpliendo su función de liderazgo, en materia de transporte aéreo, especialmente a través de la realización de estudios metodológicos y la elaboración de guías de orientación 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; y
- b) pida a la OACI que realice estudios econométricos y desarrolle un sistema de seguimiento, que estén dirigidos a explicar y evaluar, respectivamente, los efectos de la liberalización de los servicios aéreos en el tráfico internacional y su evolución, tomando en cuenta todas las variables que intervienen en el proceso.