



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión núm. 32: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional – Política

ELABORACIÓN DE UN ACUERDO INTERNACIONAL ESPECÍFICO PARA FACILITAR
LA MAYOR LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

Los Emiratos Árabes Unidos (EAU) hacen referencia a la nota A40-WP/16 EC/1 presentada por el Consejo, en la que, entre otras consideraciones, se concluye que debería ponerse fin al trabajo que venía desarrollando el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) en la elaboración de un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, y que debería usarse el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional como solución transitoria.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de las opiniones de los Emiratos Árabes Unidos sobre la propuesta del Consejo; y
- b) convenir en que, al tomar nota del Informe del Consejo, la Comisión tenga en cuenta las opiniones de los Emiratos Árabes Unidos que figuran en los párrafos 3.1 y 3.2.

<i>Objetivos estratégicos</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene.
<i>Referencias:</i>	A40-WP/16 EC/1 del Consejo de la OACI, Informe sobre el avance en los acuerdos internacionales de liberalización del acceso a los mercados, carga aérea y propiedad y control de los transportistas aéreos AT-WP/2169 del Comité de Transporte Aéreo – Informe de la 15ª reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP/15) ATRP15 – Informe de cubierta amarilla.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 217º período de sesiones del Consejo, el Comité de Transporte Aéreo (ATC) examinó el informe de la 15ª reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo en lo atinente a las tareas asignadas (véase la nota AT-WP/2169). El Comité reconoció la extensa labor del ATRP en el análisis y elaboración de acuerdos internacionales en relación con la liberalización del acceso a los mercados, los servicios de carga aérea y la propiedad y control de las líneas aéreas. Se expresó la preocupación de que, fuera de la formulación de un proyecto de convenio sobre inversión extranjera en líneas aéreas, el grupo de expertos seguía estando dividido respecto a la cuestión del acceso a los mercados y los servicios de carga aérea y sin perspectivas de poder hacer avances sensibles en el corto plazo.

A40-WP/192
EC/15

1.2. En consecuencia, el Comité decidió, entre otras cosas, que el grupo de expertos pusiera fin a la elaboración del acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea. La OACI debería actuar para que se comprendan mejor los beneficios y las dificultades de la liberalización y las barreras que obstaculizan la apertura del acceso a los mercados de transporte aéreo, tanto de pasajeros como de carga, y particularmente para determinar qué necesitan los Estados a fin de ayudarles a avanzar hacia la liberalización.

2. ANÁLISIS

2.1. Los Emiratos Árabes Unidos participan en el trabajo del ATRP desde su creación y recuerdan que el programa de trabajo del grupo se ha nutrido en gran medida de las recomendaciones de la ATConf/6, en las cuales influyó el sólido compromiso de los Emiratos Árabes Unidos con la liberalización del transporte aéreo. Por este motivo, consideramos un logro que el ATRP haya sido capaz de elaborar un proyecto de convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas, pero deseamos poner de relieve que no ha tenido igual éxito su trabajo sobre liberalización de la carga aérea.

2.2. En ese sentido, se hace referencia al párrafo 3.5 de la Sección 3 – Labor futura, de la nota WP/16-EC/1 donde se alude al Acuerdo sobre transporte aéreo internacional (actualmente en vigor entre sus 11 Estados signatarios). El Consejo señala allí que la característica principal del acuerdo de 1944 es permitir a las partes ejercer derechos de tráfico en forma multilateral para los servicios de pasajeros y carga hasta la *5ª libertad del aire*, y a utilizar el criterio de la “propiedad mayoritaria y efectivo control” para designar a las líneas aéreas. En consecuencia, los Estados que estén “dispuestos y en condiciones” podrían usarlo para liberalizar los servicios de carga aérea como solución transitoria hasta tanto se elabore un acuerdo multilateral más completo. “Los Estados podrían, luego de firmar el Acuerdo, hacer reservas por ejemplo con respecto a los servicios de pasajeros y de esa forma limitar el alcance de la aplicación del instrumento a únicamente los servicios de carga aérea en lo que a ellos concierne.”

2.3. Los Emiratos Árabes Unidos han tomado nota de la sugerencia de usar el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional de 1944 como solución transitoria mientras se avanza hacia la liberalización de los servicios de carga, y encuentra que esta idea es de gran utilidad. Sin embargo, tras analizar los antecedentes del instrumento hemos llegado a la conclusión de que puede resultar poco práctico. [Al 6 de marzo de 1947, el acuerdo tenía diecisiete (17) signatarios; la última firma tuvo lugar el 19 de enero de 1968; tras una serie de denuncias el número de signatarios se ha reducido a once]. Ante esta situación, resulta crucial que la OACI actúe con contundencia para promocionar la existencia del Acuerdo y la posibilidad de usarlo para la liberalización del transporte aéreo, alentando así a los Estados a considerar la conveniencia de suscribirlo. A su vez, la OACI debería examinar el Acuerdo en aras de comprender cuáles serían las barreras para que se sumen más Estados signatarios, así como la justificación de las denuncias formuladas por distintos Estados.

3. CONCLUSIÓN

3.1. En esta oportunidad, los Emiratos Árabes Unidos creen que en relación con la elaboración de un acuerdo internacional que facilite una mayor liberalización de los servicios de carga aérea el Comisión no debería manifestar en sus conclusiones sobre el informe del Consejo que el ATRP debe dejar de trabajar en la elaboración de tal acuerdo.

3.2. Los Emiratos Árabes Unidos proponen asimismo, en relación con la elaboración de un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, que la Comisión concluya que:

- a) el ATRP siga colaborando con la Secretaría en la tarea de lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades de la liberalización y las barreras que obstaculizan la apertura del acceso a los mercados de los servicios de carga aérea;
- b) que se pida a la OACI:
 - i) que promocióne activamente la existencia del Acuerdo sobre transporte aéreo internacional de 1944 y su posible utilidad a los fines de la liberalización de los servicios de carga aérea; y
 - ii) examine el citado acuerdo para comprender cuáles son las barreras que obstaculizan el ingreso de nuevos signatarios y la justificación de las denuncias formuladas por algunos Estados.