



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas

AVANCES EN LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN ÁFRICA

[Presentada por 54 Estados contratantes² que son miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

RESUMEN

En esta nota se presentan los avances en la liberalización del transporte aéreo en África mediante la Decisión de Yamoussoukro (DY) hacia el establecimiento de un mercado único africano de transporte aéreo para 2017 y se busca colaboración para el cumplimiento íntegro de la DY.

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

- tomar nota del avance en la liberalización del transporte aéreo en África;
- instruir al Consejo para que vele por la correcta alineación de las actividades de Transporte Aéreo de acuerdo con los objetivos estratégicos de la OACI y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
- pedir al Consejo que continúe colaborando en la facilitación de seminarios teóricos y prácticos regionales sobre la liberalización del transporte aéreo de conformidad con la Resolución A38-14 de la OACI; y
- procurar la colaboración de asociados e instituciones financieras para trabajar en la creación de capacidad para atender a las necesidades de un mercado único liberalizado de transporte aéreo en África.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico D – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas aquí se emprenderán con recursos del presupuesto del Programa regular para 2017–2020 y/o contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Resolución A38-14, Apéndice D, de la Asamblea Informe de la Conferencia de jefes de Estado y gobierno de la Unión Africana, Accra, Ghana, 29 de junio de 2007 Declaración de la Unión Africana sobre el establecimiento de un mercado único de transporte aéreo en África, DOC.EXCI/871(Xxvi)

¹ Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

² 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, Mauritania, Mauricio, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo tiene la capacidad de contribuir al crecimiento económico y el desarrollo sostenibles en África. Abre y conecta mercados, facilita el comercio, permite que las industrias se conecten con las cadenas mundiales de suministro. Tiene un papel central en la producción mundial sincronizada a la demanda y para agilizar el transporte de alimentos perecederos de las comunidades agrícolas productoras a los mercados mundiales.

1.2 Una mejor conectividad aérea ayuda a aumentar la productividad, incentiva la inversión y la innovación y contribuye al mejor funcionamiento y eficiencia de las empresas.

1.3 El transporte aéreo es el medio preferido por el turismo internacional, ya que con su conveniencia facilita el turismo regional y nacional.

1.4 A diferencia de muchos mercados de transporte aéreo entre África y otras regiones que ya están sensiblemente liberalizados, la mayoría de los mercados aéreos en el interior de África siguen cerrados en gran medida por los términos restrictivos de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos (BASA). Esta situación ha afectado a la conectividad aérea dentro del continente y limitado la capacidad del transporte aéreo de motorizar el crecimiento económico y el desarrollo.

1.5 Reconociendo que los términos restrictivos de los BASA limitaban el crecimiento y la conectividad aérea en la región, en 1999 los Estados africanos adoptaron la Decisión de Yamoussoukro (DY) para promover la liberalización del acceso a los mercados de transporte aéreo dentro de África.

2. ANÁLISIS

2.1 El proceso de liberalización del transporte aéreo en África mediante el efectivo cumplimiento de la DY ha sido lento en el pasado por la ausencia de un marco jurídico, económico e institucional efectivo para la Decisión, la falta de voluntad política de los Estados que ha protegido a las líneas aéreas nacionales, la existencia de regímenes restrictivos de visado y de aduanas e impuestos internos y una excesiva carga fiscal, entre otros factores.

2.2 En un esfuerzo por superar estas dificultades y hacer realidad la idea de un mercado liberalizado de transporte aéreo, se encomendó a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) la responsabilidad de actuar como organismo de ejecución de la DY.

2.3 Ya se dispone de todos los instrumentos reglamentarios necesarios para la ejecución integral de la DY, lo que incluye las reglas para la competencia, defensa del consumidor y mecanismo de solución de controversias. El tan esperado marco institucional del organismo de ejecución se ha legalizado y tiene el pleno respaldo de los jefes de Estado africanos.

2.4 Para avanzar en la concreción del proyecto emblema de la Agenda 2063 de la Unión Africana, que mediante la DY busca crear un mercado único africano de transporte aéreo para 2017, catorce Estados africanos se han comprometido a proceder a instaurar el mercado único africano de transporte aéreo y muchos otros se disponen a presentar sus compromisos solemnes ante la Comisión de la Unión Africana (CAU).

2.5 Se está profundizando la colaboración y la cooperación con todos los intervinientes en todas las áreas, especialmente para la promoción de la DY, la creación de programas de sensibilización sobre la eliminación de las barreras no físicas que restringen el movimiento de personas y bienes (lo que incluye las restricciones de visado y los regímenes aduaneros y de impuestos internos), infraestructura

aeroportuaria de mala calidad, instalaciones inadecuadas de transporte interno, altos costos de funcionamiento y problemas de seguridad operacional y protección.

2.6 Milita a favor del mercado único africano de transporte aéreo la necesidad de facilitar el movimiento de personas y bienes en el continente. La aspiración que la Unión Africana plasmó en su Agenda 2063 de que las personas gocen de libertad de movimiento en todo el continente exhorta a quienes conducen los países a instaurar un pasaporte africano y eliminar los requisitos de visado para todos los ciudadanos africanos en todos los países africanos para 2018. La mayoría de las comunidades económicas regionales ya han comenzado a permitir la libre circulación de personas dentro de sus regiones, y algunas ya expiden una visa única a quienes visitan su región. Diversos Estados africanos otorgan la visa a los ciudadanos africanos en el puerto de entrada.

2.7 Se insta constantemente a todos los Estados africanos a armonizar sus políticas y reglamentos con la Política común africana de aviación civil a fin de que exista complementariedad y uniformidad, no sólo en aspectos relativos a la seguridad operacional y la protección de la aviación sino también en cuanto respecta al desarrollo sostenible del transporte aéreo en África.

2.8 La CAFAC diseñó un programa de creación de capacidad para los expertos africanos que tendrán a su cargo llevar a la práctica el mercado único africano de transporte aéreo mediante la efectiva ejecución de la DY por parte de las comunidades económicas regionales y el organismo de ejecución.

2.9 El objetivo del programa es buscar colaboración para atender a las necesidades de un mercado único liberalizado de aviación en África en materia de reglamentación económica y la aplicación de reglamentos de defensa del consumidor y la competencia y un mecanismo de solución de controversias.

2.10 También se necesitará colaboración en la facilitación de seminarios teóricos y prácticos regionales sobre la liberalización del transporte aéreo de conformidad con la Resolución A38-14 de la OACI.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Un sistema de transporte aéreo eficaz es un gran catalizador del crecimiento económico y el desarrollo sostenible. Es un componente esencial de la integración regional que además garantiza la participación activa y viable de los Estados en el transporte aéreo internacional.

3.2 En este sentido, para la liberalización completa del transporte aéreo en África se requiere el apoyo, compromiso y colaboración de todos los intervinientes de la industria.

4. DECISIÓN

4.1 Por todo ello, se invita a la Asamblea a tomar nota del avance en la liberalización de los mercados de transporte aéreo en África y considerar las recomendaciones que se formulan en el resumen de esta nota de estudio.