



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 32: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Política

ENFOQUE DEL ESTADO DE QATAR CON RESPECTO A LA LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS AÉREOS

(Nota presentada por el Estado de Qatar)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta el enfoque del Estado de Qatar con respecto a la liberalización de los servicios aéreos.

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

- a) instar al Consejo y a la Secretaria General a que prosigan la labor para lograr una mejor comprensión de los beneficios derivados de la liberalización y de la eliminación de las barreras al acceso a los mercados con miras a llegar a un consenso sobre un acuerdo internacional en virtud del cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados; y
- b) instar a los Estados miembros a que consideren las iniciativas de liberalización en curso a nivel regional, tales como el espacio aéreo común de la Unión Europea (UE), el Mercado Único de Aviación de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y el Mercado Único Africano de la Unión Africana (UA), y tomen nota de los enfoques adoptados en los casos que han contribuido a reducir las diferencias y a eliminar las barreras que impiden el continuo acrecentamiento del acceso a los mercados.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota de estudio no tiene repercusiones financieras.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075) <i>Informe de la Comisión Económica del 39º período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 10078) A40-WP/22-EC/7 – <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) reconoce que los Estados tienen soberanía en el espacio aéreo situado sobre sus territorios y que ningún servicio aéreo internacional regular puede explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado.

1.2 Casi 75 años después de la firma del Convenio de Chicago, la globalización ha creado un panorama geopolítico, social y económico muy diferente, que ha dado lugar a un firme deseo de liberalizar los servicios aéreos comerciales para reflejar las demandas de una clase media emergente, un nuevo entorno globalizado y una creciente interdependencia entre los Estados.

1.3 Se han hecho muchos intentos de concertar acuerdos multilaterales sobre liberalización, como el Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional (Washington D.C., 1º de mayo de 2001). Sin embargo, ninguno de los intentos ha sido capaz de superar adecuadamente las objeciones de los Estados miembros. A pesar de los constantes intentos de la OACI de fomentar una mayor liberalización de los servicios de transporte aéreo a nivel multilateral, no se ha llegado a un consenso para que entre en vigor un acuerdo internacional sobre la liberalización de los servicios aéreos. No obstante, Qatar desea expresar su profundo agradecimiento al Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo por los esfuerzos realizados en los últimos cinco años para examinar un acuerdo internacional en virtud del cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados.

1.4 Qatar considera que el desarrollo y el progreso de la aviación internacional requiere una ampliación en el otorgamiento de derechos de tráfico, incluidos los derechos de tráfico de quinta libertad, ya que es un derecho importante para facilitar el comercio y el crecimiento continuo de los países en desarrollo y reforzar la amistad y la cooperación entre las naciones.

2. RETOS ACTUALES

2.1 Qatar participó en la última ronda de reuniones de los grupos de trabajo del ATRP con el objetivo de impulsar el proceso de liberalización mediante la concertación de un proyecto de acuerdo sobre la liberalización de los derechos de tráfico.

2.2 Durante la reunión del ATRP, los Estados se mostraron reticentes a adoptar un enfoque multilateral de liberalización sin una cláusula de "salvaguardia" global que abordara los conceptos de "subvención", "transparencia" y "oportunidades de competir en condiciones leales y de igualdad", mientras que otros Estados consideraron que una cláusula de "salvaguardia" sólo sería necesaria para los acuerdos de derechos de tráfico en entornos plenamente liberalizados.

2.3 No hubo consenso entre los Estados sobre si el acuerdo principal debería conceder únicamente derechos de tráfico liberalizados de tercera y cuarta libertades, y que los derechos de tráfico de quinta libertad para servicios de pasajeros y los derechos de tráfico de séptima libertad para servicios de carga se contemplaran en un protocolo separado que los Estados podrían adoptar en un momento posterior. Otros Estados consideraron que la mejor manera de proseguir era incluir todas las opciones en un solo acuerdo y dejar a los Estados la opción de elegir su nivel de liberalización.

2.4 Estas diferencias han llevado a algunos Estados a centrarse en las esferas en que los Estados miembros no están de acuerdo, en lugar de crear un marco para ampliar la liberalización y aumentar sus beneficios. Si bien el Estado de Qatar considera que la aplicación bilateral del principio de reciprocidad y las reglamentaciones nacionales pueden abordar esos argumentos, reconocemos las inquietudes de los Estados Miembros de que todo acuerdo sobre liberalización sea equilibrado y justo y tenga en cuenta las inquietudes de los Estados miembros.

3. CONCLUSIONES

3.1 Casi setenta y cinco años después de la firma del Convenio de Chicago y sus tratados conexos, el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional y el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, el Estado de Qatar considera que es necesario avanzar hacia el establecimiento de un régimen de servicios aéreos comerciales plenamente liberalizado.

3.2 Qatar reconoce la necesidad de dar mayor impulso y apoyo para establecer en el futuro un acuerdo multilateral entre los Estados miembros, fomentando el apoyo y la comprensión de la liberalización y los beneficios que se derivan de la misma, así como de las barreras al acceso a los mercados.

3.3 Qatar sugiere que, para lograr resultados positivos a este respecto y aprovechar las medidas positivas que ya se han adoptado en pro de la liberalización, se lleve a cabo un examen amplio de las iniciativas que los diversos Estados y bloques regionales han emprendido para liberalizar el transporte aéreo, a fin de que todos los Estados puedan aprovechar los beneficios de la liberalización, necesaria para desarrollar el transporte aéreo internacional y mejorar la conectividad aérea.