



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 32: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Política

MERCADO ÚNICO AFRICANO DE TRANSPORTE AÉREO: SISTEMA NORMATIVO SOSTENIBLE

[Nota presentada por los 54 Estados contratantes², miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

RESUMEN

Esta nota de estudio trata sobre el Mercado único africano de transporte aéreo (SAATM), que representa una aplicación acelerada de la Decisión de Yamusukro (Decisión de Yamusukro) en el marco de la Agenda 2063 de la Unión Africana. En esta nota se señalan los esfuerzos de liberalización en curso de los Estados africanos bajo la gestión y supervisión de la Comisión Africana de Aviación Civil, en calidad de Organismo de ejecución de la Decisión de Yamusukro. La CAFAC, el organismo especializado de la Unión Africana en todas las cuestiones inherentes a la aviación civil, ha cooperado y sigue cooperando con las partes interesadas de la industria de la aviación y con los socios de desarrollo en la creación de un sistema normativo plurilateral.

El crecimiento previsto en el marco del SAATM y del libre comercio continental y libre circulación de personas en África exige una revisión sostenida de las relaciones de aviación, incluyendo inversión, comercio, turismo e incremento de la capacidad.

Por lo tanto, esta nota de estudio insta a fortalecer la cooperación e impulsar la implementación del Plan de acción conjunto de carácter prioritario elaborado por las partes interesadas para el establecimiento y la implementación del SAATM.

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

- a) tomar nota del SAATM y del pleno funcionamiento del Organismo de ejecución de la Decisión de Yamusukro;
- b) encargar al Consejo que fortalezca la colaboración de la OACI con la CAFAC en su carácter de Organismo de ejecución de la Decisión de Yamusukro en todas las cuestiones inherentes a transporte aéreo; y
- c) encargar al Consejo que acelere las actividades de la OACI en pos de la implementación del Plan de acción conjunto de carácter prioritario para el desarrollo sostenible del sistema del transporte aéreo en África, incluido el Plan maestro para el desarrollo de la capacidad de transporte aéreo en África.

¹ Versiones en inglés y en francés facilitadas por los 54 Estados contratantes miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC).

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centrafricana, República del Congo, República Democrática del Congo, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, República Unida de Tanzania, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se realizarán con los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, incluido el Fondo voluntario de transporte aéreo (VAFR).
<i>Referencias:</i>	<i>Resolución A39-15 de la OACI - Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> <i>Declaración de la Unión Africana sobre el establecimiento de un Mercado único africano de transporte aéreo DOC.EXCI/871(Xxvi)</i> <i>Plan de acción conjunto de carácter prioritario para 2019-2021 en pos de la implementación del SAATM</i> <i>Decisión de Yamusukro</i> <i>Reglamentos en materia de atribuciones, funciones y operaciones del Organismo de ejecución</i> <i>Reglamentos en materia de competencia en servicios de transporte aéreo dentro de África</i> <i>Reglamentos en materia de protección del consumidor de servicios de transporte aéreo</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 África está implementado un sistema de transporte aéreo sostenible en el marco del Mercado único africano de transporte aéreo (SAATM). Para garantizar el crecimiento y la sostenibilidad a largo plazo del mercado africano, es necesario fortalecer la colaboración convocando a todas las partes interesadas en la cadena de valor.

1.2 El SAATM es un proyecto emblemático de la Agenda 2063 de la Unión Africana (UA), una iniciativa que pretende crear un mercado único de transporte aéreo en África, liberalizar la aviación civil en el continente e impulsar la integración económica.

1.3 Los proyectos de la Agenda 2063 incluyen el área de libre comercio continental, la libre circulación de personas y la adopción de un pasaporte africano, entre otras cuestiones. En 2015, la Asamblea de Jefes de Estado y de Gobierno de la UA adoptó la Declaración [Doc. de la Asamblea/UA/Decl.1 (XXIV)] sobre la creación de un mercado único africano de transporte aéreo, comprometiéndose también (Asamblea/Comisión de la UA/Obligación/XXIV) a aplicar de inmediato los principios de la Decisión de Yamusukro y lanzar el SAATM en el año 2018.

2. ANÁLISIS

2.1 LA CAFAC Y EL MERCADO ÚNICO AFRICANO DE TRANSPORTE AÉREO

2.2 El 29 de enero de 2018, los Jefes de Estado y de Gobierno de África lanzaron el SAATM y adoptaron los reglamentos para la aplicación de la Decisión de Yamusukro y la entrada en funcionamiento del SAATM. Estos reglamentos incluyen:

- a) Reglamentos en materia de atribuciones, funciones y operaciones del Organismo de ejecución;
- b) Reglamentos en materia de competencia en servicios de transporte aéreo dentro de África; y

- c) Reglamentos en materia de protección del consumidor de servicios de transporte aéreo.

2.3 En su carácter de Organismo de ejecución, la CAFAC tiene la responsabilidad de articular la liberalización del transporte aéreo en África. Esta responsabilidad abarca al SAATM, que asegura que la aviación asuma la posición y función que legítimamente le corresponde, y facilite las conexiones dentro del continente africano. El SAATM pone de relieve la integración social, económica y política de África y dinamiza el comercio y el turismo dentro del continente, de acuerdo con la Agenda 2063 de la UA.

2.4 Como proyecto emblemático de la Agenda 2063 de la UA, el SAATM está intrínsecamente relacionado con el libre comercio continental, la libre circulación de personas y una mayor facilitación en el continente. El 30 de mayo de 2019, entró en vigencia el Acuerdo del Área Continental Africana de Libre Comercio (AfCTA).

3. **LA CAFAC Y LAS REGLAMENTACIONES MULTILATERALES EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO**

3.1 Los Jefes de Estado y de Gobierno de África señalaron que la existencia de múltiples acuerdos bilaterales de servicios aéreos (BASA) y las diferencias entre ellos afectan al transporte aéreo en el continente africano. Por ende, la armonización de los BASA conforme a lo dispuesto en la Decisión de Yamusukro es una de las medidas concretas para la implementación del SAATM.

3.2 Sobre la base de la Decisión de Yamusukro, el 28 de mayo de 2018, la UA y el Organismo de ejecución (CAFAC) llegaron a un acuerdo sobre el memorando de implementación (MOI) de los Estados contratantes de la Decisión sobre el establecimiento del SAATM. El MOI procura garantizar la armonización y uniformidad entre los BASA y la Decisión de Yamusukro.

4. **IMPACTO DE LA LIBERALIZACIÓN Y ADHESIÓN AL COMPROMISO SOLEMNE**

4.1 Actualmente, 28 Estados han formalizado un compromiso solemne con el SAATM. La evidencia indica que la liberalización del acceso al mercado ha generado una transformación exitosa en los mercados de transporte aéreo. Los 28 Estados que se adhieren al SAATM representan el 51% de los Estados miembros de la UA, y en 2018 tenían una población total de más de 750 millones de personas, que representa el 61% de la población del continente africano.

4.2 En 2018, el Producto Interno Bruto (PIB) combinado de estos Estados era apenas superior a 1,5 billones USD, lo que representa aproximadamente el 65% del PIB de África. Por otra parte, los Estados que se adhieren al SAATM también tenían un ingreso per cápita promedio de 2 000 USD, apenas superior al ingreso per cápita promedio de 1 875 USD de todo el continente. [Fuente: Perspectivas de la Economía Mundial (WEO) del FMI, abril de 2019].

4.3 En el campo de la aviación, en 2018 África transportó unos 140 millones de pasajeros en términos de origen-destino. Esta cifra es 1,2 veces superior a la registrada en 2013 (cinco años atrás). En otras palabras, el número de pasajeros se incrementó en 25 millones en ese lapso de tiempo. Cabe destacar que los Estados que se adhieren al SAATM representan el 89% de todo el tránsito aéreo dentro del continente africano. (Fuente: DDS - IATA)

4.4 En 2018, se estima que hubo 78,4 millones de llegadas de turistas internacionales en África. Los 28 Estados que se adhieren al SAATM solo representaron el 55% de este total. [Fuente: Oxford Economics].

4.5 Sobre la base de esta información, se vislumbra que un número adicional de Estados contratantes del MOI tiene posibilidad de captar unos 28 millones de pasajeros adicionales dentro del grupo de países que se adhieren al SAATM.

4.6 Para desplegar este potencial y materializar los beneficios implícitos, el Organismo de ejecución está lanzando una serie de herramientas informáticas inteligentes para evaluar el impacto del crecimiento en trabajos de tiempo completo y generación de empleo, crecimiento de nuevos pares de ciudades, conexiones y reducción de tarifas, así como también cambios reales en las rutas existentes, considerando la relación geográfica de los Estados que se adhieren al SAATM.

4.7 El establecimiento de transportistas nacionales sólidos y la designación de transportistas africanos aptos pondrá en evidencia las oportunidades inexploradas a escala nacional, regional y continental, e impulsará mejoras en las condiciones del mercado.

5. ACTIVIDADES EN CURSO DEL ORGANISMO DE EJECUCIÓN

5.1 Se pone énfasis en la liberalización del transporte aéreo de África a través de un Plan de acción conjunta de carácter prioritario en el que participen todas las principales partes interesadas, a saber: la Comisión de la Unión Africana (CUA), la Asociación de Líneas Aéreas Africanas (AFRAA), la OACI, la Unión Europea, la IATA, el Banco Mundial y el Banco Africano de Desarrollo. Junto con la CAFAC, la OACI tiene la función asignada en el Plan de acción conjunta de carácter prioritario 2019-2021 de elaborar un Plan maestro para el desarrollo de la capacidad de transporte aéreo en África (ATCMP) y un Plan maestro para el desarrollo de infraestructura. Estas funciones son claramente coherentes con lo dispuesto en la Resolución A39-15, Apéndice A, Sección IV, 6(a) de la OACI, donde se solicita al Consejo que siga desempeñando una función de liderazgo mundial al facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica, resguardando al mismo tiempo la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la protección ambiental en el transporte aéreo internacional.

5.2 La acción inmediata del Organismo de ejecución consiste en ayudar a los Estados miembros que están por debajo del promedio mundial en términos de implementación efectiva (EI) de SARPS en seguridad operacional y seguridad de la aviación y de los objetivos regionales, a solucionar estas deficiencias.

5.3 Existen varias iniciativas de apoyo en curso que apuntan al cumplimiento de las orientaciones de la OACI, los manuales y políticas sobre vigilancia económica, derechos aeronáuticos, e impuestos, como también iniciativas de creación de capacidad para incorporar e implementar el marco jurídico, institucional y normativo de la Decisión de Yamusukro de cara a la implementación del SAATM. Actualmente, la CAFAC está colaborando con la OACI en programas conjuntos de creación de capacidad, supervisión económica y regulación del transporte aéreo y en un programa de concientización sobre las políticas de la OACI.

6. CONCLUSIÓN

6.1 Existe una necesidad imperiosa de fortalecer la cooperación entre la CAFAC y la OACI para seguir impulsando la liberalización del transporte aéreo en África y la implementación del plan de acción conjunto de carácter prioritario para el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

6.2 La CAFAC está comprometida a seguir trabajando con la OACI para brindar asistencia técnica a sus Estados miembros con miras a favorecer la implementación efectiva de los SARPS de la OACI.