



## NOTA DE ESTUDIO

### CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

#### SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

#### Cuestión 2 del

orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.1: Acceso a los mercados

### ASIGNACIÓN DE TURNOS Y SUS REPERCUSIONES EN LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

[Nota presentada por Bahrein en nombre de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC<sup>2</sup>)]

#### RESUMEN

En esta nota de estudio se analizan las políticas que rigen la asignación de turnos y las incongruencias de dichas políticas con la tendencia mundial hacia la liberalización del transporte aéreo internacional, en general, y hacia la participación de los países en desarrollo, en particular.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a acordar las recomendaciones del párrafo 4.

#### Referencias:

Los textos de referencia de la ATConf/6 están disponibles en:  
[www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) promueve la cultura de la liberalización en el transporte aéreo internacional, en cooperación con otras organizaciones y federaciones internacionales y regionales, en especial con la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), que siempre ha pedido que se permita a los transportistas aéreos llevar a cabo sus actividades comerciales en el campo del transporte aéreo sin restricciones ni obstáculos por parte de los gobiernos, como se hace con los otros sectores.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Se sabe perfectamente que la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4), celebrada en 1994, se concentró en la cuestión de la liberalización del transporte aéreo y

<sup>1</sup> Bahrein proporcionó la versión en árabe.

<sup>2</sup> Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Palestina, Qatar, Siria, Sudán, Túnez y Yemen.

adoptó recomendaciones importantes, concretamente, la de implantar para los transportistas aéreos de los países en desarrollo medidas preferenciales para permitirles participar en este proceso.

2.2 En la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5), celebrada en marzo de 2003, se reiteraron las recomendaciones de la ATConf/4. La tendencia a la liberalización se transformó en una política mundial y estudios de la IATA confirmaron los beneficios económicos que obtuvieron todos los Estados que adoptaron esa política.

2.3 Por lo tanto, muchos países en desarrollo destinan cientos de miles de millones de dólares a la infraestructura del transporte aéreo (aeropuertos, líneas aéreas, servicios de navegación aérea, instrucción, etc.) para mantenerse a la altura del crecimiento de tráfico asociado al concepto de “cielos abiertos”. Estos países han celebrado muchos acuerdos de transporte aéreo basados en el principio de “cielos abiertos”, lo que implica no imponer restricciones en términos de volumen de tráfico, tipos de aeronaves y frecuencia de vuelos.

2.4 Sin embargo, el problema de la asignación de turnos ha impedido la implantación de esos acuerdos y ha hecho que éstos queden sin validez, en especial en lo que respecta a los vuelos que dan servicio a los principales mercados, como el europeo. Por otra parte, el tráfico que sale de Europa a los países en desarrollo no sufrió ninguna restricción.

2.5 Los estudios realizados por organizaciones y federaciones europeas revelan que el problema de la capacidad aeroportuaria en los países europeos se exacerbará para 2020 en virtud del crecimiento de la demanda en más de 20 aeropuertos importantes. Esto tendría repercusiones negativas en la participación de las líneas aéreas de los países en desarrollo en lo que respecta a utilizar estos aeropuertos, considerando el aumento en el tráfico que entra en estos países.

2.6 Los Estados han venido solicitando en conferencias y seminarios que la OACI desempeñe un papel activo para elaborar un marco reglamentario para la asignación de turnos que garantice la participación de los países en desarrollo en la industria del transporte aéreo sin imponer cargas o costos adicionales en un sector ya agobiado.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 La comunidad internacional espera reducir los problemas relacionados con la asignación de turnos y el comercio aumentando la capacidad aeroportuaria y dando un trato prioritario a los transportistas de los países en desarrollo. La finalidad es evitar que la asignación de turnos se aproveche como instrumento para cerrar el espacio aéreo y poner fin a las políticas de “cielos abiertos”.

### 4. RECOMENDACIONES

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) adoptar las recomendaciones en materia de políticas que garanticen que a los transportistas aéreos de los países en desarrollo se les dé trato preferencial en la asignación de turnos; y
- b) pedir a la OACI que tenga en cuenta el inciso a) anterior en sus textos de orientación.