



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 1 del

orden del día: **Panorama mundial de las tendencias y novedades**

1.1: **La industria y los aspectos normativos**

NOVEDADES RELATIVAS A LA INDUSTRIA Y LA REGLAMENTACIÓN EN LA UE Y LA CEAC

(Nota presentada por Irlanda en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros¹ y por los otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil² (CEAC))

RESUMEN

En esta nota de estudio se describen las novedades principales con respecto a la industria y la reglamentación en los Estados miembros de la UE y la CEAC desde la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo en 2003, centrándose en la reglamentación económica de transporte aéreo. Se abordan asimismo las prioridades clave de la UE-CEAC para la Conferencia.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en las recomendaciones que figuran en el párrafo 4.

<i>Referencias:</i>	Los textos de referencia de la ATConf/6 pueden consultarse en la página web www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	--

1. NOVEDADES EN LA INDUSTRIA

1.1 El tráfico de pasajeros por vía aérea en la Unión Europea (UE) se ha incrementado a una tasa media anual de 3,4% entre 2004 y 2011 en cuanto al número de pasajeros transportados. En este período, la industria, enfrentada a una recesión económica, experimentó un crecimiento anual medio negativo de -0,7% entre 2008 y 2010, en comparación con un crecimiento anual medio del 6% en los cuatro años anteriores. El tráfico de carga en la UE ha aumentado marginalmente más rápido que el tráfico de pasajeros, con una tasa media anual de 3,5% entre 2004 y 2011.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

1.2 Desde 2004, el crecimiento medio anual en el número de rutas de verano ha sido del 4,7% (de 2 852 a 4 119), en tanto que en la temporada de invierno este crecimiento ha sido del 2,6% (de 2 172 a 2 658). Los transportistas aéreos se ven enfrentados a mayor competencia especialmente en la temporada de verano, cuando se ofrecen más opciones a los pasajeros. Las rutas de verano con más de dos transportistas han aumentado en un 40% entre 2004 y 2012, en tanto que el aumento para las rutas de invierno ha sido inferior al 30%.

1.3 En los últimos 20 años, a raíz de la liberalización del mercado del transporte aéreo ha tenido lugar además la consolidación transfronteriza de la industria de las líneas aéreas de la UE/CEAC, que previamente estaba organizada de acuerdo con las fronteras nacionales. Con esto se ha observado una reducción en el número de “líneas aéreas tradicionales” mediante la fusión de algunas y la bancarrota de otras. Después del punto máximo alcanzado en 2003, el número de transportistas aéreos que ofrecen servicios regulares de pasajeros ha disminuido de 224 (2004) a 189 (2012) en los Estados miembros de la CEAC. Es probable que esta tendencia continúe en el futuro cercano. No obstante, la industria de las líneas aéreas en la UE todavía está muy fragmentada, con una docena de transportistas tradicionales más grandes, numerosos transportistas regionales independientes y muchos transportistas de bajo costo o de costo semibajo.

1.4 Los transportistas aéreos compiten también con respecto a los modelos de gestión: los transportistas de bajo costo alcanzaron a tener en 2012 el 45% del mercado dentro de la UE, un aumento en relación con el 20% que tenían en 2004. Esto ha intensificado aún más la competencia dentro de la UE y ha llevado a las líneas aéreas tradicionales a emprender iniciativas importantes para reducir los costos y establecer sus propias filiales de bajo costo para las rutas de corta distancia. Los servicios de larga distancia también se han vuelto más competitivos en algunos mercados. En respuesta a esto, ha continuado la consolidación y los transportistas aéreos se unen a las alianzas o conciertan otros arreglos de cooperación con asociados en otras regiones para aprovechar sinergias del tipo fusión.

2. NOVEDADES IMPORTANTES EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN

2.1 **Mercado interior.** En 2008, la UE fusionó, actualizó y, cuando fue necesario, aclaró adecuadamente las tres reglamentaciones de 1992 que comprendían el “tercer paquete”, es decir, las medidas legislativas que establecieron el mercado de transporte aéreo interior de la UE. Se añadieron algunos elementos nuevos con respecto, por ejemplo, a la transparencia de los precios y los derechos de código compartido, en tanto que se eliminó el requisito de liderazgo en los precios³, entre otros. La nueva reglamentación 1008/2008 sigue representando una base sólida para un mercado de transporte aéreo plenamente abierto e integrado.

2.2 **Derechos aeroportuarios.** La UE adoptó la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias en 2009⁴ cuyo propósito principal es introducir más transparencia en el cálculo de las tasas aeroportuarias y garantizar que se apliquen sin discriminación. Se basa en las políticas establecidas de la OACI con respecto a derechos aeroportuarios que figuran en el Doc 9082 (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*) y se aplica a todos los aeropuertos de la Unión Europea por los que pasan más de 5 millones de pasajeros anualmente, y también a los aeropuertos más grandes de un Estado miembro que no tiene aeropuertos que satisfagan este criterio.

³ Es decir que solo los transportistas de la UE podían introducir productos nuevos o tarifas inferiores en las rutas aéreas dentro de la UE.

⁴ Directiva 2009/12/EC del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 11 de marzo de 2009 relativas a las tasas.

2.3 La aplicación de la Directiva por los Estados miembros de la UE contribuye además a mejorar la planificación y utilización de nueva infraestructura, perfeccionar la previsibilidad tanto para aeropuertos como transportistas y en general, lograr más eficiencia y utilización racional de los recursos aeroportuarios.

2.4 **Ruido de los aeropuertos.** A medida que el público desea viajar con más frecuencia y las economías se vuelven incluso más globales, el impacto del ruido del tránsito aéreo se transforma en un problema cada día más serio. Los Estados miembros de la UE y la CEAC están adoptando medidas para proteger a los ciudadanos del ruido excesivo y promover más un “crecimiento sostenible del tránsito aéreo” en concordancia con el enfoque equilibrado de la OACI.

2.5 **Aspectos económicos de los servicios de navegación aérea.** La UE ha abordado los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea en el contexto del cielo único europeo, ajustándose al enfoque de puerta a puerta y elaborando los conceptos de la aviación del futuro. Los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea abordan el rendimiento y los derechos de tales servicios al igual que las inversiones en infraestructura de gestión del tránsito aéreo. Los aspectos económicos están reglamentados en concordancia con los principios de la OACI. En otra nota de estudio (ATConf/6-WP/52) se ofrece más información sobre el tema.

2.6 **Protección del consumidor.** El desarrollo evolutivo de los derechos de los pasajeros por vía aérea desde 2003 ha sido un elemento clave para equilibrar el impacto en los pasajeros de un mercado del transporte aéreo interior plenamente liberalizado, proporcionándoles la confianza en su derecho de viajar y respaldando además el crecimiento sostenible de dicho mercado.

2.7 El amplio espectro de derechos que se introdujo durante este período y que permitió mejorar el acceso a los viajes por vía aérea de los pasajeros discapacitados y los pasajeros con movilidad reducida, la transparencia en el precio de las tarifas pagadas y la asistencia en situaciones en que no se permite a los pasajeros abordar o en que hay cancelaciones o esperas prolongadas con breve preaviso, ha cambiado fundamentalmente la relación entre los pasajeros y la industria del transporte aéreo. Aunque reconocemos que hay un costo para los transportistas aéreos, el hecho de que haya una relación de mayor igualdad entre las partes ha favorecido el mejoramiento de los servicios que se ofrecen y ha aumentado las opciones de los consumidores. La cooperación mejorada entre las líneas aéreas, los aeropuertos y los agentes de asistencia en tierra para prestar dichos servicios también ha generado, en parte, mejoras consiguientes en la eficiencia de la industria y en el uso y asignación de recursos limitados.

2.8 Las recomendaciones de la UE/CEAC en relación con los derechos del consumidor se incluyen en otra nota de estudio (ATConf/6-WP/55).

2.9 **Competencia y ayuda estatal.** En la UE se han aplicado reglas de competencia y ayuda estatal para que haya condiciones igualitarias para los explotadores en un entorno liberalizado y para evitar distorsión en el mercado. Las novedades en cuanto a políticas de competencia y ayuda estatal en la UE se presentan en otra nota de estudio (ATConf/6-WP/51).

2.10 **Acuerdos de transporte aéreo.** El mercado del transporte de la UE ha sido la base de una mayor integración a un nivel paneuropeo más amplio. La “Zona común de aviación” se estableció mediante acuerdos de aviación globales entre la UE y sus vecinos⁵ y se basa en los mismos principios de mercados abiertos, armonización de reglamentación y la aplicación de reglas de competencia compatibles para garantizar la competencia justa. Buenos ejemplos de los efectos positivos de la liberalización del

⁵ Se han negociado acuerdos de la “Zona común de aviación” entre la UE y los asociados siguientes: Albania, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Israel, Jordania, Kosovo conforme a la Resolución 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, La ex República Yugoslava de Macedonia, Marruecos, Montenegro, República de Moldova y Serbia.

acceso al mercado son Marruecos y los Estados de los Balcanes Occidentales. Con el establecimiento de acuerdos comunes de aviación, el tráfico de pasajeros entre los Estados miembros de la UE y Marruecos se ha duplicado a partir de 2005 y el crecimiento anual medio en el volumen de pasajeros fue del 11,2% entre 2006 y 2011. Un crecimiento similar en el tráfico de pasajeros se ha observado entre los Estados miembros de la UE y los asociados del EACE en los Estados de los Balcanes Occidentales, donde el crecimiento anual medio en el mismo periodo fue de 7,7% en cuanto el número de pasajeros.

2.11 Más aún, la UE ha negociado acuerdos de aviación globales con otros asociados clave en el ámbito de la aviación más allá de Europa. Los acuerdos con Estados Unidos y Canadá, respectivamente, consideran la apertura del mercado, la liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos y la convergencia de los reglamentos.

2.12 Finalmente, se ha convenido en la armonización de la legislación de la UE (“designación de la UE”) con respecto a cerca de 1 000 acuerdos bilaterales de servicios aéreos (ASA) entre los Estados miembros de la UE y 117 países asociados. Esto genera seguridad jurídica y contribuye a relajar las cláusulas de designación restrictivas en los ASA.

3. PRIORIDADES DE LA UE Y LA CEAC

3.1 La sexta Conferencia mundial de transporte aéreo constituirá una buena oportunidad de examinar y promover el desarrollo futuro de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional. Los Estados miembros de la UE y la CEAC consideran que los puntos siguientes son sus prioridades para la Conferencia:

- a) con sujeción a medidas que puedan garantizar una competencia abierta y justa, favorecemos, y pedimos que la OACI promueva activamente, la liberalización en curso del transporte aéreo internacional;
- b) esperamos que la OACI elabore principios básicos para una competencia abierta y justa e instrumentos para ayudar a garantizar que se logre (incluyendo el estímulo y apoyo activos para que todos los Estados miembros de la OACI adopten la reglamentación de competencia aplicable al transporte aéreo internacional y reglas de ayuda estatal claras, transparentes y ejecutables);
- c) asimismo alentamos a la OACI a promover la liberalización de la propiedad y control de las líneas aéreas bilateralmente, intrarregionalmente o de región a región de manera recíproca, gradual y sostenible (asegurando al mismo tiempo el mantenimiento del control reglamentario efectivo). Esto contribuiría significativamente a la “normalización” del sector de la aviación y ayudaría a facilitar, por ejemplo, una mayor consolidación;
- d) instamos a la OACI a elaborar un conjunto de principios mínimos clave que se necesitan para la protección de los pasajeros que viajan por vía aérea (por ejemplo, en relación con la información proporcionada a los pasajeros desde el momento de hacer la reserva hasta la llegada, transparencia en los precios, denegación de embarque, cancelación con breve preaviso, demora prolongada y asistencia a los pasajeros de movilidad reducida). Evidentemente, un conjunto de principios clave mínimos aceptado a escala mundial no impediría que algunos países o grupos de países exigieran normas más rigurosas.

4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de:

- a) las novedades con respecto a la industria y la reglamentación en los Estados miembros de la UE y la CEAC, según lo descrito en esta nota;
- b) la prioridades de los Estados miembros de la UE y la CEAC para la Conferencia.

— FIN —