



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

AMPLIACIÓN DEL ACCESO A LOS MERCADOS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MANERA PROACTIVA, PROGRESIVA, ORDENADA Y CON SALVAGUARDIAS

(Nota presentada por China)

RESUMEN

En esta nota de estudio se proporciona información sobre las consideraciones de política de China con respecto a la ampliación del acceso a los mercados, centrándose en particular en el intercambio de derechos de tráfico, así como sobre el avance logrado desde la ATConf/5. China considera que la liberalización of transporte aéreo no debería constituir un fin en sí mismo, sino un medio, y los Estados deberían elegir el contenido, enfoque y ritmo de la liberalización en función de sus circunstancias nacionales.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la información que se presenta en esta nota;
- b) respaldar las conclusiones que figuran en el párrafo 4; y
- c) adoptar las recomendaciones que se presentan en el párrafo 5.

Referencias:	Los textos de referencia de la ATConf/6 se encuentran en www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Teniendo en cuenta la mundialización de la economía, después de la celebración de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5, 2003), China ha tomado medidas para adaptarse a la tendencia hacia la liberalización del transporte aéreo internacional, ampliando gradualmente el acceso del transporte aéreo internacional de su mercado a fin de responder a las necesidades del país de ampliar los intercambios con otros Estados y satisfacer la demanda del público viajero.

¹ La versión en idioma chino ha sido proporcionada por China

2. PERSPECTIVA DE CHINA SOBRE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO Y SUS PRÁCTICAS DE APERTURA DEL ACCESO A LOS MERCADOS

2.1 China considera que la liberalización del transporte aéreo no constituye un fin en sí mismo, sino un medio. El objetivo de la liberalización es crear un entorno normativo en el cual los transportistas aéreos nacionales y extranjeros puedan cooperar y crecer de manera sana y sostenible. La liberalización es un proceso y no un resultado. Los Estados deberían impulsar la liberalización como lo estimen conveniente, siguiendo su propia elección y ritmo en función de la etapa de desarrollo de su aviación civil y teniendo en cuenta las condiciones subjetivas y objetivas. Por consiguiente, la liberalización por sí misma no debería utilizarse como criterio para evaluar si la política de transporte aéreo de un país es positiva o negativa, correcta o incorrecta.

2.2 Basándose en los puntos de vista descritos en el párrafo 2.1, en el último decenio, China ha impulsado un enfoque “proactivo, progresivo, ordenado y con salvaguardias” para la apertura del acceso del transporte aéreo internacional a su mercado. En los 113 acuerdos bilaterales de transporte aéreo que ha concertado, China ha introducido diversos arreglos liberalizados. De estos acuerdos, 86 permiten la múltiple designación de líneas aéreas, 27 contemplan un cuadro de rutas abierto y 12 permiten regímenes de 3ª y 4ª libertades para los servicios de pasajeros y de carga. Además, siete acuerdos bilaterales confieren frecuencias sin restricciones de 3ª/4ª libertad para todas las operaciones de carga, y otros 7 acuerdos prevén cielos abiertos para el tráfico de 5ª libertad para los servicios de carga. Además, 58 acuerdos contienen disposiciones que permiten a las líneas aéreas compartir códigos con terceros países. En 2011, China concertó un acuerdo regional de transporte aéreo con la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), en virtud del cual, de forma mutua, se abren puntos de escala con plenos derechos de 3ª/4ª libertades para los servicios de pasajeros y de carga, así como derechos de 5ª libertad con ciertas restricciones. Separadamente y para responder a las necesidades de desarrollo del turismo de la provincia de Hainan, China ha adoptado unilateralmente una política para abrir plenamente el acceso de las líneas aéreas con 3ª, 4ª y 5ª libertades a esta Provincia para servicios de pasajeros y carga.

2.3 Se reconoce que la OACI ha elaborado un considerable número de orientaciones sobre políticas en el ámbito del acceso a los mercados. China considera que el Modelo de acuerdos de servicios aéreos (MASA) de la OACI ofrece una orientación valiosa para guiar las negociaciones de servicios aéreos con otros países y China ha incorporado cláusulas modelo de los MASA en algunos acuerdos recientemente suscritos o actualizados. En 2005, China fue anfitriona del seminario regional de la OACI sobre política de transporte aéreo, dirigido a los Estados en Asia/Pacífico, que se llevó a cabo en Shanghai. Asimismo, China participó en la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN) celebrada en Jeddah, Arabia Saudita en diciembre de 2012, durante la cual celebró reuniones oficiales y oficiosas con 13 países, aumentando considerablemente la eficiencia del proceso de negociación.

3. RETOS QUE ENFRENTA CHINA EN EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

3.1 Una de las conclusiones a las que llegó la ATConf/5 es que “cada Estado determinará la dirección y el ritmo que seguirá respecto a los cambios para liberalizar el transporte aéreo internacional, de modo flexible y empleando enfoques bilaterales, subregionales, regionales, plurilaterales o mundiales de acuerdo con las circunstancias”. De hecho, el enfoque gradual adoptado por China para

la apertura de su mercado se basa precisamente en el actual estado de desarrollo de su aviación civil. Junto con un desarrollo económico y social más amplio, en los últimos 30 años el sector del transporte aéreo de China ha mantenido una tasa de crecimiento anual de 17,3 %, que ha llevado a que su sistema de transporte aéreo sea el segundo más importante del mundo. En el año 2012, las líneas aéreas de China transportaron 319 millones de pasajeros y 5,4 millones de toneladas de carga y correo. El Aeropuerto Capital de Beijing y el Aeropuerto Pudong de Shanghai se encuentran actualmente entre los aeropuertos de más tráfico y de recursos más limitados en el mundo. Actualmente existen 21 aeropuertos en China que han logrado despachar un tráfico anual de 10 millones de pasajeros.

3.2 A pesar de estos logros, China enfrenta muchos retos para desarrollar su transporte aéreo. En primer lugar, desde la perspectiva del entorno externo que afecta su desarrollo, el reto más importante es la falta de capacidad de espacio aéreo, lo cual ha creado un problema de embotellamiento que perjudica el crecimiento de la aviación civil. Además de los cuatro aeropuertos situados en las tres grandes ciudades de Beijing, Shanghai y Guangzhou que experimentan una grave falta de espacio aéreo, hay 17 aeropuertos adicionales que despachan más de 10 millones de pasajeros anualmente y que enfrentan problemas similares, pues ya casi han alcanzado su punto de saturación en cuanto a capacidad de espacio aéreo utilizable. La contradicción entre la necesidad de desarrollo del transporte aéreo y los límites de espacio aéreo disponible se está convirtiendo en un problema grave. En segundo lugar, desde una perspectiva de la situación interna, el desarrollo del sector exige ampliaciones y mejoras. En este sentido, el reto que enfrenta el país incluye la falta de infraestructura, de profesionales y talentos clave, así como de calidad de la gestión, todo lo cual está lejos de poder satisfacer las necesidades del sector. En tercer lugar, desde la perspectiva de abrir su mercado de transporte aéreo, el mercado interno de China no se ha abierto plenamente y, por lo tanto, no resulta posible alcanzar el estado de plena liberalización del acceso a los mercados del transporte aéreo internacional. Basándose en las circunstancias citadas, de carácter subjetivo y objetivo, a las que se enfrenta el país, China considera que no le es posible liberalizar el acceso a los mercados de transporte aéreo de la noche a la mañana y sólo puedes hacerlo como un proceso gradual que le permita lograr un equilibrio entre la necesidad de operaciones seguras y de apertura del mercado. Este proceso ayudará a garantizar que su transporte aéreo internacional se desarrolle de modo seguro, eficiente y sostenible.

4. CONCLUSIONES

4.1 Del análisis expuesto, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- a) La liberalización del transporte aéreo no constituye un fin en sí mismo, sino un medio. Cada Estado debería elegir el contenido, enfoque y ritmo de la liberalización en función de sus circunstancias nacionales; y
- b) La liberalización del transporte aéreo es un proceso. Desde la ATConf/5, junto con la mundialización de la economía, muchos Estados, incluida China, han introducido diversos grados de liberalización del acceso a los mercados al formular sus políticas de transporte aéreo internacional. Debido a la disparidad en las etapas de desarrollo y la situación de su transporte aéreo, los países presentan características y elementos diferentes en cuanto al proceso de liberalización del transporte aéreo.

5. RECOMENDACIONES

5.1 Se someten a la consideración de la Conferencia las siguientes recomendaciones:

- a) debería apoyarse a la OACI en su función primordial de elaborar propuestas de políticas normativas relativas al transporte aéreo internacional. En vista de los diversos estados de desarrollo del transporte aéreo, se recomienda que la OACI prepare más opciones de política para consideración de los Estados;
- b) considerando las conclusiones que figuran en el párrafo 4.1, se recomienda que al promover la liberalización del transporte aéreo internacional, la OACI tenga en cuenta los diversos estados de desarrollo del transporte aéreo en los distintos Estados y evite impulsar una opción de política uniforme;
- c) siempre que sea factible y teniendo en cuenta los intereses de todos los Estados y partes interesadas de la aviación, debería apoyarse a la OACI para que estudie diversas opciones para la elaboración de un acuerdo multilateral sobre acceso a los mercados; y
- d) se recomienda que la OACI celebre consultas sobre cuestiones que incluyan políticas de transporte aéreo internacional y cuando analice cuestiones específicas de reglamentación. Estas consultas contribuirían a lograr un entendimiento común y un consenso entre los Estados, lo cual reforzaría las orientaciones de política de la OACI sobre transporte aéreo internacional.

— FIN —