



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO: PUESTA EN MARCHA E IMPLEMENTACIÓN DEL MERCADO ÚNICO AFRICANO DE TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de los 54 Estados miembros)²

RESUMEN

El Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM), lanzado en 2018 como parte de la Agenda 2063 de la Unión Africana, tiene como objetivo liberalizar el sector del transporte aéreo de África, mejorar la conectividad y promover la integración económica. A pesar de los avances, incluida la participación de 38 Estados miembros, el aumento de la conectividad aérea y el desarrollo de las infraestructuras, problemas como las incongruencias reglamentarias y las limitaciones financieras siguen obstaculizando su implementación. Con el fin de derribar las barreras mencionadas, en 2022 se lanzó el proyecto piloto de implementación (PIP del SAATM) para acelerar la liberalización del mercado. En esta nota se subraya la necesidad de que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las organizaciones regionales y las partes interesadas internacionales respalden la armonización reglamentaria y el examen en curso del modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA) de la OACI para que los acuerdos multilaterales de servicios aéreos y los enfoques correspondientes se alineen con las realidades de la aviación moderna en aras del desarrollo sostenible del transporte aéreo

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

- tomar nota de los logros y problemas en la implementación del SAATM;
- alentar a la OACI a acelerar el examen en curso de las cláusulas modelo del TASA para los acuerdos multilaterales de servicios aéreos y enfoques correspondientes; y
- alentar a la OACI y a los asociados internacionales a que apunten las medidas para atender las brechas de capacidad en los Estados mediante la puesta en común de las experiencias entre pares, los estudios de casos y las enseñanzas extraídas, periódicamente y en consonancia con las mejores prácticas mundiales

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.*

¹Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

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

<i>Repercusiones financieras:</i>	Por determinar.
<i>Referencias:</i>	Decisión relativa a la aplicación de la Declaración de Yamusukro sobre la liberalización del acceso a los mercados de transporte aéreo en África [AHG/OUA/AEC/Dec.1(IV)] Y ANEXOS Política Africana de Aviación Civil revisada Informe final sobre el análisis de brechas en las infraestructuras de la aviación de África 2023

1. INTRODUCCIÓN

1.1 África reconoce desde hace mucho tiempo la importancia del multilateralismo para fomentar la integración económica y el desarrollo. La Decisión de Yamusukro (DY) de 1999 y su posterior puesta en marcha a través del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM) siguen siendo cruciales para liberalizar el sector del transporte aéreo del continente. El SAATM, lanzado en 2018, es un proyecto emblemático de la Agenda 2063 de la Unión Africana (UA), que tiene como objetivo crear un mercado de transporte aéreo único y unificado, y representa un paso gigantesco hacia la liberalización del transporte aéreo en África con el objetivo de mejorar la conectividad, facilitar la libre circulación de personas y bienes en todo el continente, promover el crecimiento económico y la integración regional. Desde la creación del SAATM, el número de miembros ha aumentado a 38 Estados comprometidos, lo que demuestra una creciente voluntad política de mejorar el transporte aéreo intraafricano.

1.2 Además, el SAATM desempeña un papel crucial en la puesta en marcha exitosa de la Zona de Libre Comercio Continental Africana (ZLCCAf), otra iniciativa clave de la UA lanzada oficialmente en 2021, diseñada para impulsar la integración intraafricana mediante la mejora del libre comercio y la circulación a través de un mercado de transporte aéreo liberalizado eficaz, competitivo y sostenible.

1.3 Sin embargo, a pesar de estos logros, la implementación del SAATM tropieza con varias dificultades. En consecuencia, en noviembre de 2022 la CAFAC lanzó el proyecto piloto de implementación del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM-PIP) para avanzar en el camino hacia la liberalización africana. El SAATM-PIP es una iniciativa destinada a acelerar la implementación de la DY y el SAATM a través de un enfoque que agrupa a pequeños grupos de países para promover los beneficios y atender los impedimentos de implementación.

2. ANÁLISIS

2.1 Logros de la implementación del SAATM

2.1.1 La implementación de la DY y el SAATM continúa progresando de forma constante. La CAFAC, en su carácter de organismo de ejecución de la Decisión de Yamusukro y el SAATM, trabaja en estrecha colaboración con los Estados miembros, las comunidades económicas regionales (CER) y las partes interesadas clave para avanzar en la liberalización del transporte aéreo en África. Algunos de los principales logros son los siguientes:

- a) Crecimiento de la membresía: Hasta la fecha 38 Estados miembros de la UA se han inscrito en el SAATM, lo que representa más del 80 % del tránsito aéreo intraafricano;

- b) Mayor conectividad: El SAATM ha facilitado un aumento en la conectividad aérea intraafricana del 14,5 % al 23 %, y los explotadores africanos han lanzado 108 nuevas rutas entre septiembre de 2022 y abril de 2025, incluidas 19 rutas de quinta libertad;
- c) Desarrollo de infraestructuras: La Comisión de la Unión Africana (CUA), la CAFAC, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otros asociados realizaron un análisis de brechas de infraestructuras de aviación de África para 2023, incluido un pronóstico de tránsito aéreo para los próximos 25 años, en el que se identificaron brechas que requieren actividades de colaboración para poder resolverlas y respaldar el SAATM;
- d) Alineación de las políticas con las normas mundiales: El SAATM se alinea con las políticas de la OACI sobre seguridad operacional, protección y sostenibilidad ambiental, en aras de la integración de África en la red mundial de aviación;
- e) Armonización reglamentaria: La CAFAC ha lanzado el SAATM-PIP, que tiene como objetivo eliminar las barreras para la plena implementación mediante la armonización de los marcos de reglamentación según las disposiciones de la DY;
- f) Mejora de las infraestructuras y la conectividad: Algunos aeropuertos clave y proveedores de servicios de navegación aérea se están actualizando para encarar el aumento de los flujos de tránsito en el SAATM;
- g) Creación de capacidad y promoción: La CAFAC ha intensificado sus esfuerzos de promoción, trabajando con los Estados miembros, las CER y las partes interesadas de la industria para acelerar la firma del compromiso solemne del SAATM y fomentar la colaboración de las líneas aéreas; y
- h) Resolución de problemas: La CAFAC resuelve varios problemas de acceso al mercado, autorización y designación entre los Estados.

2.2 Dificultades en la implementación del SAATM

2.2.1 Todavía hay importantes obstáculos, como las incongruencias reglamentarias que dificultan la plena liberalización debido a unos acuerdos bilaterales de servicios aéreos (BASAS) restrictivos. Existe cierta inquietud por la competencia, la protección de los transportistas nacionales, las brechas de infraestructura y capacidad, las restricciones financieras, las restricciones de visado al cruzar las fronteras y la lenta armonización de las políticas, que limitan la plena implementación del SAATM.

2.2.2 Dada la naturaleza evolutiva del transporte aéreo mundial, existe una creciente necesidad de examinar y modernizar la DY para que se alinee con las exigencias de la aviación contemporánea. Una actualización integral es necesaria para incorporar las nuevas políticas de la UA, el auge de las plataformas digitales, las amenazas de ciberseguridad y los servicios de aviación impulsados por el comercio electrónico, que requieren una adaptación reglamentaria. Esto también abarca los compromisos ambientales de la OACI, los avances tecnológicos y las enseñanzas extraídas de las crisis mundiales. El fortalecimiento del marco de reglamentación mejorará la competitividad y la sostenibilidad del desarrollo del transporte aéreo.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El éxito de las iniciativas regionales depende de la cooperación internacional y regional. La OACI podría desempeñar un papel fundamental en la promoción de inversiones financieras para respaldar el desarrollo del transporte aéreo. La armonización efectiva del marco de reglamentación puede lograrse mediante la colaboración entre la OACI, las organizaciones regionales y los Estados miembros. El examen y la modernización del modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA) de la OACI para los acuerdos multilaterales de servicios aéreos y los enfoques correspondientes será fundamental para hacer frente a los problemas contemporáneos. La OACI también puede organizar eventos de intercambio técnico

o evaluación entre pares en los que el público participante evalúa los sistemas de los demás y brinda comentarios constructivos, basándose en puntos de referencia internacionales para fomentar su reproducción y generar credibilidad en torno al aprendizaje entre pares.

3.2 Con estas medidas, las organizaciones regionales, la OACI y la comunidad internacional pueden obrar para que las iniciativas regionales alcancen su máximo potencial, impulsando el crecimiento económico, ampliando la conectividad y mejorando la competitividad en el transporte aéreo.

— FIN —