



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

CONTINUACIÓN DE LA LABOR SOBRE LA LIBERALIZACIÓN DE LOS MERCADOS

[Nota presentada por Brasil con el respaldo de 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)]¹

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta una contribución a la **Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo** a la luz de los resultados de la encuesta sobre las barreras de acceso a los mercados y a la inversión extranjera en líneas aéreas realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a través de la comunicación a los Estados núm. 2025/10.

En la sección 2 se analizan los hallazgos de la encuesta sobre las consecuencias de la liberalización de la propiedad y control de las líneas aéreas y el interés de los Estados miembros en un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas.

En la sección 3 se presentan las conclusiones, que apuntan a que hay numerosos Estados que aún necesitan más información para definir los beneficios de un convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas, pero que existe un número considerable de Estados que entienden que un convenio de esta naturaleza sería provechoso para el desarrollo de la aviación civil internacional, que es el motivo por el que la OACI debería seguir trabajando en esta iniciativa.

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

- tomar nota de los resultados presentados en el documento de referencia *Informe de cubierta amarilla – Decimoctava reunión del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP/18)*;
- reconocer el interés de varios países en que exista un convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas y su contribución positiva al desarrollo de la aviación civil internacional; y
- solicitar al Consejo que continúe respaldando la liberalización de la propiedad y control de las líneas aéreas mediante la elaboración de un instrumento modelo como parte del modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA) de la OACI que puedan usar aquellos Estados que estén dispuestos a firmarlo y que enmiende la **Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo** como se propone en el párrafo 3.3.

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.*

¹ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184)</i> <i>Comunicación a los Estados núm. 2025/10</i> <i>A42-WP/42, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> <i>Informe de cubierta amarilla – ATRP/18</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La resolución A41-27 de la Organización de Aviación Civil Internacional encargó al Consejo que resolviera las cuestiones pendientes a fin de avanzar con la elaboración de un convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas, con el objetivo de lograr la liberalización de la propiedad y control de las líneas aéreas por la vía multilateral, de conformidad con la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional* (véase la resolución A41-27 de la Asamblea de la OACI).

1.2 Durante sus deliberaciones del último trienio, el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) concluyó que no sería posible finalizar un convenio en su forma actual y que se necesitaba seguir trabajando para resolver cuestiones pendientes.

1.3 El grupo experto decidió también que consultaría a los Estados miembros para comprender mejor su interés en un convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas, así como las disposiciones que deberían incluirse para que los Estados lo firmaran.

2. ANÁLISIS

2.1 En marzo de 2025, la OACI cursó la comunicación a los Estados 2025/10, en la que se les solicitaba que respondieran una encuesta antes del 4 de abril de 2025 sobre las barreras de acceso a los mercados y a la inversión extranjera en las líneas aéreas. Se recibieron 100 respuestas a la encuesta, que comprendieron al 51 % de los Estados miembros de la OACI y representaron el 60 % de las toneladas-kilómetros de pago (RTK) internacionales.

2.2 Cuando se indagó sobre los beneficios de liberalizar las cláusulas de designación de las líneas aéreas en sus acuerdos de servicios aéreos, la mayoría de las respuestas indicaron que se trata de una medición que tiene consecuencias positivas en la conectividad, el bienestar del público consumidor, oportunidades para nuevos explotadores y la inversión en las líneas aéreas, y consecuencias positivas o neutras en las distorsiones del mercado (véase el *Informe de cubierta amarilla – ATRP/18*).

2.3 Los Estados resaltaron que la liberalización de la designación de las líneas aéreas puede estimular la competencia, ofrecer más opciones de rutas al público consumidor y mejorar los servicios. La designación de múltiples líneas aéreas con frecuencia amplía el acceso a los mercados, fomenta la inversión y mejora la conectividad (véase el *Informe de cubierta amarilla – ATRP/18*).

2.4 La encuesta también abarcó una sección específica destinada a detectar los obstáculos percibidos por los países a la liberalización de la inversión directa del extranjero. También se preguntaba directamente a los Estados miembros si firmarían un convenio al respecto en caso de que la OACI llegara a elaborar un mecanismo tal.

2.5 Si bien las respuestas indican que es difícil especular respecto de la firma de un convenio (41 %), muchas respuestas señalan que los Estados miembros estarían dispuestos a adherirse a un instrumento así (32 %). Cabe destacar que un pequeño porcentaje de las respuestas señalaban que los Estados no firmarían un convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas (7 %).

3. CONCLUSIÓN

3.1 Estos resultados demuestran que hay numerosos Estados que aún necesitan más información para definir los beneficios de un convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas, pero que existe un número considerable de Estados que entienden que un convenio de esta naturaleza sería provechoso para el desarrollo de la aviación civil internacional, que es el motivo por el que la OACI debería seguir trabajando en esta iniciativa.

3.2 Sin embargo, teniendo en cuenta las perspectivas divergentes y el número considerable de Estados que siguen teniendo dudas, la elaboración de un instrumento modelo como parte del modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA) de la OACI podría ofrecer una alternativa pragmática para avanzar hacia la liberalización y que al mismo tiempo permita a los Estados explorar y asumir compromisos internacionales en la materia de manera progresiva.

3.3 En consecuencia, para reflejar adecuadamente el respaldo de la OACI a las iniciativas de los Estados en pos de la liberalización del transporte aéreo, se propone que se agreguen los siguientes párrafos a la sección II de la **Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo**:

3.3.1 “*Considerando* que los resultados expuestos en el *Informe de cubierta amarilla – ATRP/18* muestran que existe interés de los Estados miembros en un convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas;”, como último párrafo de los considerandos de la sección II; y

3.3.2 “6. *Pide* al Consejo que elabore, como parte del modelo de acuerdo de servicios aéreos (TASA) de la OACI, un modelo de instrumento multilateral sobre liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos, de modo que los Estados miembros que estén dispuestos a adoptar tal instrumento puedan utilizarla como documento de referencia en sus negociaciones.”, debajo de las cláusulas dispositivas.