



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo Económico del Transporte Aéreo

NECESIDAD DE DESARROLLAR UNA HERRAMIENTA O METODOLOGÍA PARA UNA LIBERALIZACIÓN EQUITATIVA DEL TRANSPORTE AÉREO

[Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por 9 Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC²)]

RESUMEN

La presente Nota de Estudio subraya la necesidad de que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desarrolle herramientas y metodologías para asegurar que la liberalización del transporte aéreo, si bien busca la igualdad de oportunidades, no profundice las desigualdades económicas y tecnológicas existentes entre los Estados. Es importante que la OACI analice exhaustivamente los niveles de desarrollo aeronáutico de cada país, para identificar y mitigar los impactos negativos, promoviendo una competencia justa y garantizando que los beneficios de los acuerdos de cielos abiertos sean equitativos y contribuyan al desarrollo sostenible para todas las naciones, en línea con los principios del *Convenio sobre la Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago).

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

- tomar nota de la presente nota de trabajo; y
- delegar al Consejo la responsabilidad de que OACI adopte medidas y herramientas que midan y propicien el crecimiento equitativo, no discriminatorio, de la industria aérea mundial en el marco de la liberalización de transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Convenio de Chicago, <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)

¹ La versión en español proporcionada por Venezuela (República Bolivariana de).

² Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica y Nicaragua.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio de Chicago en su Artículo 44 (particularmente en sus incisos “D”, “E”, “F”, “G” e “I”), establece que entre los fines y objetivos de la Organización se encuentran: satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico, evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva; así como también asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

1.2 Los acuerdos de cielos abiertos, tanto multilaterales como bilaterales, poseen un enorme potencial para impulsar el desarrollo comercial de los Estados miembros. Sin embargo, la realidad demuestra que no todos los países se benefician de la misma manera. Aunque el preámbulo del Convenio de Chicago establece que el transporte aéreo internacional crea una base de igualdad de oportunidades y abre nuevas vías para el comercio, nos inquieta la ausencia de estudios que evalúen los verdaderos impactos de este proceso. Dejar de lado una metodología adecuada para analizar estos acuerdos podría transformar una política de cielos abiertos en una posible amenaza con resultados perjudiciales para ciertos Estados. Esta preocupación se intensifica al observar que, a pesar de que esta política se ha desarrollado durante más de veinte años, hay países que han avanzado significativamente en sus objetivos mientras que otros aún están en proceso, en gran parte debido a la falta de herramientas que permitan consolidar el transporte aéreo bajo las condiciones que plantea la OACI.

1.3 En este sentido, esta nota se propone investigar cómo la OACI podría desarrollar análisis exhaustivos o una guía metodológica que garantice una competencia justa entre países con grandes disparidades económicas y tecnológicas en el sector de la aviación, asegurando que todas las partes puedan obtener ventajas de una política liberalizadora.

2. ANÁLISIS

2.1. La OACI debe sopesar las expectativas de los Estados, la industria y los usuarios, sin perder de vista sus diversas realidades. Aunque el proceso de liberalización busca generar igualdad de oportunidades para un desarrollo sano y económico del transporte aéreo, tal como lo establece el preámbulo del Convenio de Chicago, es crucial reconocer la desigualdad de condiciones entre los distintos actores. Esta disparidad inherentemente limita la igualdad de oportunidades. Por ejemplo, un Estado con una aviación incipiente, a pesar de tener las mismas oportunidades teóricas, no está en igualdad de condiciones para competir con uno que ya posee una posición dominante, esta realidad puede obstaculizar el desarrollo óptimo del proceso de liberalización.

2.2. Además de las disparidades económicas generales, la competencia inherente a la liberalización aérea no se da en términos equitativos entre Estados. Los países con industrias aeronáuticas más desarrolladas, flotas de aeronaves modernas y eficientes, y una amplia red de rutas preestablecidas poseen una ventaja competitiva abrumadora. Esto se traduce en menores costos operativos por asiento/kilómetro, mayor capacidad para ofrecer precios competitivos y una capacidad de expansión superior. Por el contrario, los Estados con aerolíneas incipientes, flotas más antiguas o infraestructuras menos desarrolladas se encuentran en una posición de desventaja estructural. Estas diferencias marcadas en las capacidades operativas y tecnológicas, puede llevar a una concentración del tráfico aéreo en manos de unas pocas aerolíneas dominantes, limitando la capacidad de las aerolíneas de menor envergadura para crecer y competir eficazmente.

2.3 Hay aspectos muy importantes que deben considerarse al momento de promover la liberalización del transporte aéreo, entre los cuales se destacan las siguientes acciones:

- a) Equilibrio de Intereses y Realidades: Es crucial balancear las expectativas de los Estados, la industria y los usuarios, a la vez que se toman en cuenta las realidades del mercado global, las diversas perspectivas regulatorias y los recursos disponibles.
- b) Niveles de Desarrollo Aeronáutico: Es esencial comprender a fondo los distintos niveles de desarrollo aeronáutico de cada país, ya que estas diferencias pueden actuar como barreras o catalizadores que impacten positiva o negativamente la flexibilización de los servicios de tráfico aéreo. Para ello, es crucial analizar variables como la infraestructura aeronáutica, los niveles de tráfico (pasajeros, carga y correo), la ubicación geográfica, la población, el ingreso, la capacidad de viaje, las relaciones económicas, el Producto Interno Bruto (PIB) y las políticas internas hacia las empresas del sector. A su vez, el análisis de la conectividad aérea (medida en número de rutas y frecuencias), el volumen de carga aérea y la evolución de las tarifas aéreas en mercados liberalizados versus no liberalizados permitirá un seguimiento preciso de los beneficios y desafíos, identificando dónde la liberalización realmente impulsa el crecimiento y dónde podría estar generando desequilibrios.
- c) Falta de estudios especializados que permitan explicar el impacto de la liberalización de los servicios aéreos en el tráfico. No conocemos la existencia de estudios que, mediante adecuados algoritmos o técnicas estadísticas, demuestren fehacientemente que el aumento de pasajeros, tráfico aéreo y consecuentes beneficios al desarrollo de la aviación civil sea consecuencia de la liberalización del transporte aéreo. Esta desigualdad de condiciones, así como la falta de información científica al respecto, de hecho, limitan la igualdad de oportunidades, crean falsas expectativas y/o condicionan una mayor desconfianza para competir en las condiciones previstas por el Convenio de Chicago, y conspiran para evitar que el proceso pueda desarrollarse de óptima, eficaz y eficiente, con beneficios para todos los actores e intereses involucrados. Se han desarrollado estudios que indican las ventajas de la liberalización, sin embargo, estos solo están limitados y no permiten medir la magnitud del proceso. Por otra parte, este tipo de estudio permitiría a su vez conocer las causas y los efectos de la competencia desleal entre los actores del sistema. Por otra parte, permitiría a los Estados ir flexibilizando sus servicios de transporte aéreo y evitar que esto se convierta en un escenario donde se acreciente la desigualdad de oportunidades.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La necesidad de los Estados de contar con información y herramientas adecuadas a los fines expuestos, y guías de orientación, con el objeto de cumplir los mandatos que fueron confiados a la OACI, a saber: promover el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo internacional, garantizar que todas las partes intervinientes puedan tener beneficiarse igualmente, y que asegurar que el transporte aéreo se convierta una herramienta para el desarrollo sostenible para los Estados.