

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 32: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional – Política****ACUERDO INTERNACIONAL SOBRE LIBERALIZACIÓN DEL ACCESO A LOS MERCADOS**

(Nota presentada por el Brasil y Chile con el respaldo de los Estados miembros de la CLAC¹)

RESUMEN

Reconociendo que la aviación es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenible tanto en el plano nacional como internacional, y que el multilateralismo en el ámbito de los derechos comerciales en la mayor medida posible sigue siendo uno de los objetivos de la Organización, la Asamblea de la OACI, en su 39º período de sesiones, aprobó la Resolución A39-15, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo. Entre otras cosas, en esa resolución se pedía al Consejo que concluyera el examen de un acuerdo internacional en virtud del cual los Estados pudieran liberalizar el acceso a los mercados.

El Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) se hizo cargo de esta tarea, pero no pudo llegar a un consenso sobre cuestiones fundamentales y estimó que era necesario seguir trabajando en la justificación y la comprensión de la liberalización y de los beneficios que de ella se derivan para los Estados a fin de impulsar y apoyar en mayor medida la elaboración de un acuerdo multilateral a medio y a largo plazos.

El Brasil entiende que no deben escatimarse esfuerzos para que la liberalización del acceso a los mercados sea lo más amplia posible.

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

- a) tomar nota de la posición planteada por el Brasil; y
- b) pedir al Consejo que analice formas alternativas para continuar la elaboración de un acuerdo internacional que permita a los Estados liberalizar el acceso a los mercados, valiéndose de la labor que ya ha realizado el ATRP; y elaborar una estrategia para abordar las cuestiones fundamentales planteadas por el Grupo de expertos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requiere financiación adicional.

¹ Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Perú, Venezuela.

<i>Referencias:</i>	Resolución A39-15 de la Asamblea – <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> A39-WP/8 – <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> <i>Resumen de decisiones (AT-SD 217/3) de la tercera sesión del 217º Período de sesiones del Comité de Transporte aéreo</i>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la Resolución A39-15 de la Asamblea – *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, se alienta a los Estados miembros a que promuevan la liberalización del acceso a los mercados y se pide al Consejo que finalice el examen de un acuerdo internacional en virtud del cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados.

1.2 En la misma Resolución se pide al Consejo que: “siga elaborando un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos y un acuerdo internacional específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta las metas de la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional* y la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo acuerdos existentes de liberalización del acceso a los mercados concluidos a nivel bilateral, regional y multilateral, así como las diversas propuestas presentadas durante la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6)”.

1.3 Huelga señalar que estas peticiones demuestran que la Asamblea reconoce sin lugar a dudas la importancia de la liberalización del acceso a los mercados para el desarrollo del transporte aéreo internacional.

2. EL AVANCE DE LAS TAREAS

2.1 El ATRP se encargó de esta tarea y comenzó su labor en su 12ª reunión (ATRP/12, mayo de 2014). Posteriormente se constituyó un Grupo de trabajo para analizar y preparar los proyectos de los diversos acuerdos, asignados a diferentes coordinadores.

2.2 Se ha realizado una labor muy importante tanto en las reuniones de los grupos de trabajo como en las reuniones decimotercera, decimocuarta y decimoquinta del ATRP. Se tropezó con dificultades para llegar a un consenso en tres esferas, debido a los dispares niveles de preparación para la apertura de mercados entre los miembros del Grupo de expertos que participan en la tarea.

2.3 El Acuerdo sobre la propiedad y el control contó con más apoyo de los miembros del Grupo de expertos y se encuentra muy avanzado, si bien es posible que algunos Estados no lo firmen.

2.4 Por otra parte, el Acuerdo sobre el acceso a los mercados suscitó muchas controversias, entre ellas las relativas a los derechos de tráfico, la necesidad de salvaguardias y garantías, las cuestiones laborales y sociales, así como el rumbo que ha de seguirse a corto plazo para la consecución de la liberalización del acceso a los mercados de forma multilateral. Hasta el momento no ha habido consenso sobre estas cuestiones.

2.5 Como resultado del Informe de la ATRP/15, el Comité de Transporte aéreo, en la tercera sesión de su 217º período de sesiones, (Resumen de Decisiones AT-SD 217/3):

- a) hizo suya la recomendación del ATRP relativa a la finalización de la elaboración del proyecto de convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas;

- b) decidió que el ATRP debería dejar de trabajar en la elaboración de un acuerdo internacional para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea;
- c) tomó nota de que el ATRP ha concluido su examen de un acuerdo internacional sobre acceso a los mercados y encomendó al ATRP que trabaje para:
 - i) lograr una mejor comprensión por parte de los Estados y la OACI de los beneficios y desafíos de la liberalización y las barreras para abrir el acceso a mercados de pasajeros y carga;
 - ii) identificar deficiencias en la orientación y las herramientas de la OACI para dar a los Estados las herramientas que necesitan para promover la liberalización y el desarrollo de sus mercados de transporte aéreo; y
- d) decidió que solo se organice la próxima reunión del ATRP de ser necesario, sujeto al avance de la labor del Grupo de expertos por correspondencia.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El Brasil reconoce que la finalización del proyecto de convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas representa un avance importante hacia el desarrollo del transporte aéreo internacional, pero que aún persiste la apremiante necesidad de avanzar en lo tocante a la liberalización del acceso a los mercados.

3.2 El Brasil también reconoce las dificultades que plantean las diferentes etapas de desarrollo de la aviación civil en todo el mundo y las muy valiosas iniciativas emprendidas por el ATRP para tratar de lograr el mayor grado de entendimiento posible entre los Estados representados en el Grupo de expertos, en cuyo seno se estimó que era necesario seguir trabajando en la justificación y la comprensión de la liberalización y de los beneficios que de ella se derivan para los Estados a fin de impulsar y apoyar en mayor medida la elaboración de un acuerdo multilateral a medio y a largo plazos.

3.3 En consonancia con la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*, el Brasil espera que la OACI aproveche la labor realizada por el ATRP y siga trabajando para lograr el mayor nivel posible de liberalización del acceso a los mercados.