



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 32: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Política

**BENEFICIOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA POLÍTICA AÉREA LIBERAL,
A LA LUZ DE LAS RECOMENDACIONES DE LA SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL
DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/6) Y DE LAS DECISIONES
DEL 38º Y 39º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

(Nota presentada por la República Dominicana)

RESUMEN

En esta Nota se presentan los resultados obtenidos por la República Dominicana en la implementación de una política aérea bajo un enfoque liberal que pone de relieve los esfuerzos que realiza la OACI para asistir a los Estados en aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la organización.

Las informaciones destacan los procesos y medidas implementadas bajo un enfoque liberal, los obstáculos rebasados, beneficios obtenidos y se insta a desechar políticas proteccionistas y restrictivas, sobre todo en los países que tienen economías basadas en su mayor parte, en la prestación de servicios o captación de turismo.

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

- instar a que la OACI, en su labor futura y programa de trabajo para el próximo trienio, incluya actividades que sirvan para continuar impulsando el diseño de políticas aéreas públicas y la creación de capacidades que promuevan la liberalización del transporte aéreo, y que fortalezcan la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB); y
- revisar la Resolución A39-15, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <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> | Estarían sujetas a las actividades que apruebe la OACI en relación con este tema, en su presupuesto del Programa regular para el período 2020-2022. |
| <i>Referencias:</i> | Resultados de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6). A39-WP/15, <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte Aéreo</i> . |

¹ Las versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

1. INTRODUCCION

1.1 En marzo de 2003, la Organización de Aviación Civil Internacional celebró la *Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, Retos y Oportunidades de la Liberalización* (Montreal, Canadá, 23 al 24 de marzo de 2003), con el objetivo de instar a los Estados a adoptar medidas que facilitaran el proceso, permitiendo mayor conectividad y acceso a los mercados internacionales. Para facilitar los procesos, la Secretaria de la OACI elaboró una Nota de Estudio contentiva de los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos para una Liberalización Bilateral, Regional o Multilateral. Con estos modelos, se procuraba armonizar la reglamentación del transporte aéreo internacional, y la coordinación mundial del proceso de liberalización en curso. Estas disposiciones fueron recogidas en el documento de orientación *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587).

1.2 Los nuevos modelos, bajo los enfoques tradicional, flexibilizado o liberalizado, contienen orientación sobre aspectos de las negociaciones de acuerdos de servicios aéreos en muchos casos no contemplados, tales como, arrendamientos de aeronaves, salvaguardias, solución de controversias, transparencia y carga aérea.

1.3 Durante la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, “Sostenibilidad del Transporte Aéreo” (ATConf/6), la OACI continúa impulsando el tema de la liberalización del acceso a los mercados, en base a los principios básicos de la organización, a saber, el desarrollo ordenado, regular, eficiente y económico de la actividad, iguales y justas oportunidades, el interés general y el fomento del desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional.

1.4 Durante el 39º período de sesiones de la Asamblea OACI, se aprueba la **Resolución A39-15, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte Aéreo**; en la cual se insta a los Estados a que tengan en cuenta dichas políticas, y que el Consejo y la Secretaria General sigan profundizando sobre la misma.

1.5 También se insta a los Estados a que tengan en cuenta y apliquen la visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional, en sus prácticas, normativas y definición de políticas.

2. DISCUSION

2.1 Análisis: Caso Latinoamérica

2.1.1 El enfoque proteccionista aplicado por varios Estados Latinoamericanos, constituía un elemento de obstáculo al desarrollo del transporte aéreo, que se reflejaba en una débil y deficiente conectividad, y su política aerocomercial estaba basada en la concesión de derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, y en casos excepcionales, se concedían derechos de quinta libertad para puntos específicos y con un número limitado de frecuencias. Por lo general, los Gobiernos latinoamericanos restringían la capacidad e implementaban sistemas de aprobación o desaprobación de tarifas, manteniendo un rígido concepto de propiedad sustancial y control efectivo para la aceptación de aerolíneas designadas; con excepción del caso de Chile, quien venía sustentando desde el año 1979 una política de cielos abiertos. A partir de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, de forma pausada varios países latinoamericanos iniciaron una revisión de sus políticas aerocomerciales, las cuales habían permanecido inalteradas por alrededor de 50 años.

2.1.2 En los años posteriores, varios países latinoamericanos entre los que se cuentan, Uruguay, República Dominicana, Colombia, Brasil, Paraguay y Ecuador, iniciaron un proceso de liberalización de sus políticas aerocomerciales, obteniéndose como resultado positivo, un aumento de tráfico hacia sus

territorios a través de aerolíneas nacionales y extranjeras, y que se caracteriza además, por una ausencia de intervención *en cuanto a la capacidad y la fijación de tarifas*, las cuales son determinadas libremente por las aerolíneas, basadas en consideraciones del mercado.

Resultados de la aplicación de una política más liberalizada por parte de los Estados Latinoamericanos:

2.1.3 Varios Estados latinoamericanos, en procura de fortalecer sus economías, basadas en su gran mayoría en el turismo y la prestación de servicios, promueven el aumento del tráfico de pasajeros y el comercio hacia su territorio y la ampliación de su conectividad, a través de la creación de rutas directas que posibiliten que el transporte aéreo se realice de forma más rápida y económica.

2.1.4 La aplicación de una política liberalizada en los países latinoamericanos ha contribuido a ampliar la oferta de servicios, disponer de precios más competitivos, incrementar la captación de divisas, lograr un mejor posicionamiento como destino turístico mediante el aumento del número de asientos disponibles, así como, a la creación de más empleos.

2.2 Caso República Dominicana

2.2.1 La política de transporte aéreo aplicada por la República Dominicana, procura expandir su participación en los mercados internacionales a partir de la concertación acuerdos de servicios aéreos bajo el enfoque liberal o flexibilizado, donde se conceden derechos de hasta sexta libertad del aire para vuelos de pasajeros, carga y combinados, y de séptima libertad para vuelos exclusivamente de carga. En la actualidad, posee acuerdos formales con 66 Estados y Gobiernos.

2.2.2 Además del principio de reciprocidad, aplica la cortesía para la promoción de rutas no servidas o insuficientemente servidas, así como el otorgamiento de permisos de explotación en base a la cortesía, y se contempla permitir el ejercicio de derechos de hasta séptima libertad del aire para vuelos de pasajeros, regulares y chárter en operaciones donde no exista servicio, y que ello no constituya una competencia desleal.

2.2.3 En las operaciones en Código Compartido, aplica las recomendaciones de la Circular 269-AT/110 de la OACI, facilitando que las aerolíneas dispongan de una mayor presencia en el mercado internacional, en rutas que por el poco volumen de tráfico no justifican explotaciones individuales, lo cual abarata los costos de su explotación.

2.3 Caso Estudio

2.3.1 Los resultados del Caso Estudio realizado por la Regional Norte de la OACI en colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), sobre los avances mostrados por la aviación civil en el país, han determinado que el mercado de transporte aéreo en la República Dominicana ha crecido constantemente en un promedio de 5.28% anual en los últimos 20 años, lo que nos convierte en uno de los mercados de transporte aéreo más grandes en el Caribe. El número de pasajeros extranjeros transportados ha aumentado a un ritmo más rápido en comparación con los nacionales dominicanos movilizados, alcanzando el 78% del total de pasajeros en el año 2018, en comparación con el 70% en 1996.

2.3.2 Según las proyecciones, se espera que los pasajeros y el número de vuelos que salen de República Dominicana se dupliquen para el año 2035. El factor de carga previsto será de alrededor del 85%, que es más alto que el promedio mundial (81%).

2.3.3 El país cuenta con siete (7) aeropuertos habilitados, categorizados como públicos (administración directa y concesiones) y privados. Los aeropuertos internacionales son administrados por el sector privado, ya sea a través de concesiones (5), o de propiedad privada (3).

3. CONCLUSION

3.1 De conformidad con la iniciativa OACI de que *Ningún país se quede atrás* (NCLB), es necesario que la Organización se continúe concientizando a los gobiernos de los Estados, sobre la importancia y beneficios que pudieran percibir sus países al implementar medidas que permitan un mayor acceso al mercado internacional; por lo que:

- a) Se insta a la OACI para que en su labor futura y programa de trabajo para el próximo trienio, incluya actividades que sirvan para continuar impulsando el diseño de políticas aéreas públicas y la creación de capacidades que promuevan la liberalización del transporte aéreo.

— FIN —