



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 49: Liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional

**INICIATIVAS DE POLÍTICAS PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD AÉREA
INTERNACIONAL**

(Nota presentada por India)

RESUMEN

En esta nota se destacan las iniciativas adoptadas por la India en los últimos años con el propósito de mejorar la conectividad aérea hacia diversos destinos internacionales siguiendo una política liberal en las negociaciones bilaterales sobre servicios aéreos, simplificando los requisitos para explotar vuelos chárter de turismo y desreglamentar el régimen jurídico para notificar y aprobar tarifas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D – Eficiencia– Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Conferencia mundial de transporte aéreo, celebrada bajo los auspicios de la OACI en Montreal del 24 al 29 de marzo de 2003, adoptó la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional. En la declaración se recalcó, entre otras cosas, que la liberalización económica en el transporte aéreo debería proceder en forma gradual, progresiva y ordenada, con salvaguardias apropiadas para garantizar la seguridad operacional, la protección de la aviación y la competencia leal.

1.2 En la Resolución A35-18: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, la Organización de Aviación Civil Internacional reafirmó su función primordial de elaborar orientaciones sobre políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional y facilitar la liberalización con salvaguardias. Por consiguiente, en dicha Resolución se instaba a los Estados miembros a que cumplieran los principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional, en especial en la esfera de la reglamentación económica.

1.3 En la India, los derechos de tráfico se intercambian entre dos países soberanos mediante la concertación de acuerdos bilaterales de servicios aéreos sobre una base de reciprocidad, teniendo en cuenta las necesidades de turismo, viajes y comercio. Además de la capacidad otorgada en virtud de los acuerdos bilaterales, a las líneas aéreas extranjeras también se les permite explotar vuelos complementarios a fin de responder a variaciones estacionales repentinas en el volumen de tráfico.

1.4 Desde hace un tiempo, la India está experimentando un crecimiento muy alto en el tráfico. En 2009, el tráfico interior de pasajeros fue de unos 43 millones mientras que el tráfico internacional desde/hacia la India fue de alrededor de 28 millones. India ha estado siguiendo una política liberal en el ámbito del intercambio de derechos de tráfico y además ha adoptado varias medidas destinadas a mejorar la conectividad y atender las necesidades del público viajero. Desde el año 2003, la India se ha orientado hacia un enfoque equilibrado en la liberalización de los servicios de transporte aéreo a fin de garantizar la disponibilidad de asientos hacia y desde la India durante todo el año. Se reconoció que una mayor conectividad tenía un impacto directo en la economía además de que permitía satisfacer las necesidades relacionadas con el comercio y el turismo y generar empleos. Hasta 2008, el Gobierno siguió una política liberal en relación con el otorgamiento de derechos de tráfico sobre una base de reciprocidad. Sin embargo, desde comienzos de 2009, debido a la recesión mundial y al drástico aumento de los precios ATF, la India ha pasado a adoptar un enfoque equilibrado con respecto al otorgamiento de derechos bilaterales de tráfico.

1.5 La India ha concertado acuerdos bilaterales de servicios aéreos con 108 países. El total de derechos bilaterales disponibles para los transportistas nacionales/extranjeros sobre una base de reciprocidad en relación con los vuelos hacia/desde India es el siguiente:

Año	Derechos bilaterales (Asientos/semana)	Porcentaje de aumento en relación con el año precedente
2000	188,115	--
2001	202,582	7,69
2002	214,336	5,80
2003	228,064	6,40
2004	249,078	9,21
2005	335,907	34,86
2006	418,672	24,64
2007	567,959	35,66
2008	656,751	15,63
2009	765,646	16,58

1.6 Actualmente 72 líneas aéreas de 49 países explotan servicios aéreos internacionales hacia/desde la India, además de 7 líneas aéreas exclusivamente de carga.

2. **MEDIDAS CON RESPECTO A LOS ACUERDOS BILATERALES DE SERVICIOS AÉREOS**

2.1 Reconociendo los incrementos repentinos en la demanda, la India ha adoptado una política liberal en cuanto al intercambio de derechos de tráfico y ha tomado las siguientes iniciativas:

- a) la India ha adoptado el modelo de Acuerdo bilateral de servicios aéreos de la OACI;
- b) se están examinando y revisando los acuerdos bilaterales existentes para tener en cuenta la designación múltiple de las líneas aéreas en lugar de la doble designación o la designación única;
- c) la India ha seguido sistemáticamente la política de otorgar dos puntos de escala en su territorio con 7 frecuencias a cada punto de escala;
- d) la adopción de una medida significativa ha permitido que los transportistas aéreos de propiedad privada de la India exploten servicios aéreos regulares en varias rutas internacionales;
- e) se ha tomado una decisión de política que consiste en que toda capacidad adicional explotada por líneas aéreas extranjeras en las rutas existentes o nuevas a la India no estará cubierta por los acuerdos comerciales concertados con los transportistas nacionales y, con efecto a partir del 1 de enero de 2010, se están eliminando gradualmente los acuerdos comerciales existentes;
- f) se ha iniciado una política bilateral liberal para los países de la ASEAN en virtud de la cual se otorga a sus líneas aéreas designadas el derecho de efectuar siete vuelos/semana a cuatro metrópolis (Delhi, Mumbai, Kolkata y Chennai) y el acceso ilimitado a dieciocho puntos de interés turístico en la India. Asimismo, se ha eliminado la restricción relativa al número de líneas aéreas.;
- g) se ha concertado un régimen político liberal con los Estados miembros de la Asociación Sudasiática de Cooperación Regional (SAARC) en virtud del cual se permite a sus líneas aéreas designadas operar siete vuelos/semana a seis metrópolis (Delhi, Mumbai, Kolkata, Chennai, Hyderabad y Bangalore) además de otorgarles capacidad ilimitada a dieciocho puntos de interés turístico en la India. No hay restricciones en cuanto al número de líneas aéreas que pueden operar al territorio de cada cual;
- h) se ha suscrito un acuerdo de cielos abiertos entre India y EUA que permite a las líneas aéreas de ambos países tener capacidad ilimitada entre los dos países con un punto intermedio o fuera del mismo;
- i) India ha declarado unilateralmente una política de cielos abiertos para los vuelos de carga, en virtud de la cual se permite a las líneas aéreas extranjeras explotar cualquier número de vuelos de carga exclusivamente hacia/desde cualquier punto en la India;

- j) India también ha liberalizado los arreglos de servicios aéreos con el Reino Unido, que prácticamente podrían denominarse arreglos de cielos abiertos. Bajo estos arreglos, las líneas aéreas designadas de ambos países tienen derecho a explotar 56 servicios/semana en las rutas Delhi/Mumbai – London Heathrow y vice versa. Además, las líneas aéreas designadas del Reino Unido pueden explotar cualquier otra ruta entre el Reino Unido y la India sujeto a una capacidad total límite de 7 servicios/semana hacia/desde cada aeropuerto en India, salvo en los casos de Bangalore y Chennai, únicamente, para los cuales la capacidad total límite es de 14 servicios/semana. Recíprocamente, las líneas aéreas designadas de la India pueden explotar sin límite de capacidad servicios cualquier otra ruta entre India y el Reino Unido. Asimismo, las líneas aéreas designadas de cada una de las partes, pueden operar desde el territorio de cada cual a cualquier punto fuera del mismo; y
- k) India está suscribiendo los acuerdos de servicios aéreos revisados o está tomando las medidas del caso para enmendar los acuerdos de servicios aéreos existentes a fin de incorporar disposiciones actualizadas y más liberalizadas basándose en el modelo de la OACI, es decir, las cláusulas relativas a designación, tarifas, seguridad de la aviación, seguridad operacional, arreglos de compartición de códigos entre líneas aéreas, flexibilidad de rutas, servicios intermodales y cielos abiertos para todas las operaciones exclusivamente de carga.

2.2 Como resultado de las medidas arriba mencionadas, los derechos de capacidad intercambiados desde 2004 entre la India, por una parte y los países extranjeros, por otra, son los siguientes:

2005:	86,829 asientos por semana para cada parte
2006:	82,765 asientos por semana para cada parte
2007:	149,287 asientos por semana para cada parte
2008:	88,792 asientos por semana para cada parte
2009:	108,895 asientos por semana para cada parte

3. OTRAS MEDIDAS

3.1 Aparte de la liberalización en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, se han introducido las siguientes medidas adicionales:

- a) Se han liberalizado las directrices de la Carta de turismo de modo tal que ahora se permite a los titulares de un pasaporte de la India a viajar en vuelos chárter y también se les exime del requisito obligatorio de cambio de moneda para gastos en la India;
- b) Desde el año 2000, la India ha estado aplicando unilateralmente una política de cielos abiertos durante la temporada de punta, desde noviembre hasta marzo, con el objeto de responder al incremento estacional de la demanda, permitiendo a las líneas aéreas extranjeras operar con la capacidad adicional que deseen sin imponerles restricciones u obstáculos; y
- c) Se ha desreglamentado por completo el régimen de tarifas dejando que la determinación de las tarifas responda a las fuerzas del mercado.

4. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.

4.1 India ha adoptado varias estrategias innovadoras para mejorar sus servicios aeroportuarios. Estas incluyen la reestructuración de los aeropuertos de Delhi y Mumbai recurriendo a

una modalidad de sociedad pública-privada. Esta estrategia ha permitido obtener inversiones adecuadas para mejorar la totalidad de estos aeropuertos y de otras instalaciones y servicios afines. Se ha introducido una nueva política aeroportuaria para la construcción de aeropuertos totalmente nuevos a fin de promover y facilitar la construcción de nuevas infraestructuras aeroportuarias tanto en el sector privado como en el público. En 2008 se pusieron en servicio dos aeropuertos completamente nuevos en Hyderabad y Bangalore que están atendiendo satisfactoriamente tanto vuelos interiores como internacionales. El Gobierno ha establecido una Autoridad de reglamentación económica aeroportuaria (AERA) independiente para vigilar las operaciones económicas de aviación civil en sus aeropuertos. La India también ha iniciado los procedimientos necesarios para establecer una autoridad de aviación civil independiente.

4.2 El Gobierno se está enfocando al desarrollo de centros aeroportuarios en los aeropuertos de Delhi y Mumbai así como centros aeroportuarios regionales en Kolkata, Chennai y Hyderabad para distribuir el tráfico que viene a la India desde el extranjero hacia diferentes ciudades con transportistas interiores y viceversa. Esta medida tiene por finalidad primordial generar actividades comerciales para los transportistas nacionales que operan en rutas internacionales. Considerando la posición estratégica de la India, el tráfico del centro aeroportuario de Delhi y Mumbai será un elemento clave del crecimiento futuro. La puesta en funcionamiento de la nueva Terminal T3 en Delhi, que fue inaugurada por el Honorable Primer Ministro de la India el 3 de julio de 2010, constituye un paso importante hacia el desarrollo de Delhi como centro aeroportuario y el transportista nacional de la India, Air India, ya ha iniciado medidas para utilizar el aeropuerto de Delhi como centro aeroportuario y de rutas radiales para sus operaciones internacionales. La ubicación de Delhi tiene una ventaja singular y alentará el tráfico tributario de los aeropuertos de la India que no están ubicados en metrópolis.

5 CONCLUSIÓN

5.1 Con la decisión de política descrita en la presente nota, la India ha podido responder a las necesidades del público viajero y al mismo tiempo asegurar que no se produzca una competencia desleal de capacidad con los consiguientes problemas de competencia, reducción artificial de tarifas y disminución del rendimiento que podría ocasionar un deterioro de la industria de la aviación en general y la eliminación de los transportistas menos fuertes, en particular. Se ha creado un perfecto equilibrio de oportunidades para las líneas aéreas y además este entorno competitivo ha redundado en beneficios para los consumidores.