



A35-WP/217<sup>1</sup>  
EC/36  
27/9/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**

### **COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia Mundial de Transporte**

#### **LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LOS MIEMBROS DE LA CAAC**

(Nota presentada por Omán en nombre de los miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)<sup>2</sup>)

##### **RESUMEN**

En la presente nota de estudio se informa sobre las medidas adoptadas por los miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) para liberalizar los servicios de transporte aéreo interárabes dentro del contexto de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo (1994) de la OACI. Esa conferencia había reconocido, como parte de sus recomendaciones, que los arreglos liberalizados a escala subregional o regional representaban una valiosa experiencia en relación con el contenido, el proceso y la estructura de los cambios normativos y que esa experiencia se señalaría a la atención de los Estados. El proceso de liberalización también ha sido orientado por la Declaración de principios mundiales de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (2003) de la OACI, en la que se estipuló que cada Estado debía seguir informando a la OACI sobre la evolución de los acontecimientos internacionales en materia de transporte aéreo, incluso los arreglos liberalizados que se han adoptado en los diferentes niveles.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 5.

## **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Al examinar el futuro contenido normativo, la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo puso de relieve la inevitabilidad del cambio y que ese cambio debía alcanzarse de manera

<sup>1</sup> Las versiones en árabe y en inglés han sido suministradas por la CAAC

<sup>2</sup> Arabia Saudita, Bahrein, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, Jordania, Líbano, Marruecos, Omán, Qatar, República Árabe Siria, Sudán, Túnez, Yemen y Palestina

planificada, ordenada y progresiva que respetase la igualdad de oportunidades, y que la cooperación entre los Estados asistirá a hacer efectivo el cambio necesario.

1.2 A escala regional en el mundo árabe, el Consejo Económico y Social de la Liga Árabe invitó en 1996 a las federaciones y órganos especializados a preparar escenarios sobre el grado de su participación en el establecimiento de la zona más amplia de libre comercio árabe. De ese modo, se formó un grupo de expertos constituido por miembros del Comité de transporte aéreo de la CAAC, para elaborar propuestas en materia de transporte aéreo. El grupo de expertos formuló varias recomendaciones en armonía con las recomendaciones de la OACI sobre liberalización progresiva de las políticas de transporte aéreo. Esto debía hacerse elaborando un calendario para la liberalización del transporte aéreo entre los Estados miembros, acompañado del mecanismo jurídico necesario para llevar a la práctica el programa.

## **2. EL CONTENIDO NORMATIVO DE LA LIBERALIZACIÓN**

2.1 El programa de liberalización de los servicios de transporte aéreo, aprobado por los Estados miembros, consta de las siguientes etapas:

- a) la Etapa 1, a partir de noviembre de 2000, consiste en desregular las operaciones de carga y de pasajeros no regulares;
- b) la Etapa 2, a partir de noviembre de 2002, consiste en desregular los derechos de tercera y cuarta libertades para el tráfico de pasajeros, asignando una capacidad de 60% y 40% entre las partes;
- c) la Etapa 3, a partir de noviembre de 2004, implica una desregulación ilimitada de los derechos de tercera y cuarta libertades para el tráfico de pasajeros;
- d) la Etapa 4, a partir de noviembre de 2006, consiste en desregular los derechos de la quinta libertad; y
- e) el programa fue aprobado por la Asamblea de la CAAC y el Consejo de ministros árabes de Transporte. Recibió firme apoyo político de la Conferencia Árabe en la cumbre celebrada en Beirut en 2002.

## **3. MECANISMO DE APLICACIÓN**

3.1 Se estableció un sistema jurídico basado en el régimen bilateral para la firma de un memorando de entendimiento entre dos Estados cualesquiera que deseen intensificar la liberalización con respecto a las tres primeras etapas del programa. Con respecto a la cuarta etapa, se ha preparado un acuerdo regional, que abarca a todos los componentes y controles del proceso de liberalización.

3.2 A pesar de las preocupaciones iniciales acerca de que el mecanismo no era vinculante para todas las partes, ha habido una respuesta positiva a la liberalización del transporte de carga y de pasajeros no regulares entre varios Estados miembros, en forma bilateral. Esto se produjo gracias a las continuas medidas de seguimiento de la CAAC, que ha estado insistiendo en la necesidad de una implantación efectiva del programa de liberalización y en la circulación de informes que demuestren el estado de aplicación. Por su parte, los Estados miembros han mostrado una cooperación positiva y un deseo de mantenerse al tanto de la evolución en la industria del transporte aéreo. Los sondeos de la CAAC también han demostrado que varios otros Estados miembros han cumplido con las disposiciones de la segunda etapa, otorgando derechos de tercera y cuarta libertades a niveles que oscilan entre el 60% y

el 40%. Algunos Estados miembros han adoptado medidas de liberalización que iban más allá de las especificadas en el programa, demostrando así un claro deseo de adoptar la liberalización.

3.3 El acuerdo regional contiene varios elementos importantes de regulación económica, entre ellos:

- a) **Criterios de propiedad de los transportistas.** El acuerdo prevé los principios de propiedad sustancial y control efectivo de uno o más de los Estados miembros o de sus ciudadanos, sujetos al pleno cumplimiento de los criterios de seguridad operacional y protección de la aviación civil que figuran en las recomendaciones de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo.
- b) **Designación múltiple.** El acuerdo permite que un Estado miembro designe uno o más transportistas para explotar servicios de transporte aéreo entre las partes.
- c) **Acceso al mercado.** El acceso liberalizado al mercado incluye el otorgamiento de derechos de tráfico regular bajo las cinco libertades del tráfico hacia y desde los puntos internacionales de operaciones anunciados por cada Estado árabe parte en el acuerdo, con excepción del cabotaje. Los procedimientos para retirar o revocar la autorización estarán sujetos a consultas; sin embargo, ese retiro o revocación tendrá lugar inmediatamente en caso de cualquier violación de los criterios relacionados con la propiedad sustancial, la seguridad operacional y la protección de la aviación.

Capacidad — No hay ninguna restricción sobre la capacidad, excepto por consideraciones ambientales o técnicas o por otras consideraciones relativas a la protección de la aviación y la seguridad operacional.

Arrendamiento — No se aplica ninguna restricción con respecto al arrendamiento de aeronaves, a condición de que se cumplan los criterios de seguridad operacional y protección de la aviación.

Operaciones no regulares — Se añadió al acuerdo un anexo relativo al transporte no regular de pasajeros, carga y correo, para permitir la flexibilidad para desarrollar este sector independientemente de las operaciones regulares.

- d) **Competencia justa y salvaguardas.** Se han incluido en un anexo al acuerdo normas de competencia y salvaguardas para proteger contra toda práctica que pueda limitar el acceso al mercado o socavar las leyes de competencia. Ese anexo incluye también salvaguardas de la competencia justa para asegurar la viabilidad de los transportistas árabes y su participación en el mercado del transporte aéreo internacional.
- e) **Intereses del consumidor y distribución de productos de transporte aéreo.** En este título, se incluyen disposiciones para asegurar el cumplimiento de todas las reglamentaciones y legislación que protegen los intereses del consumidor. También se ha añadido una cláusula que rige las cuestiones de comercio de las líneas aéreas y la aplicación de un código árabe de conducta para la regulación y el funcionamiento de los sistemas de reserva por computadora, basado en el código de conducta de la OACI y teniendo en cuenta el rápido desarrollo de la comercialización de productos por Internet.

- f) **Subsidios gubernamentales.** En el proyecto de acuerdo se reconoce que los subsidios pueden tener efectos negativos sobre los servicios de transporte aéreo ofrecidos por otras líneas aéreas. En consecuencia, se prohíbe que el Estado subsidie sus líneas aéreas, salvo que lo requieran circunstancias excepcionales. En este último caso, esos subsidios deberían canalizarse por un mecanismo transparente y específico, que actualmente está elaborando la CAAC, y que permitiría a los Estados afectados formular consultas en caso de que sus líneas aéreas hayan sufrido impactos negativos como resultado de los subsidios concedidos por cualquier Estado a sus líneas aéreas.
- g) **Solución de controversias.** Este es un mecanismo amplio que abarca medios de solución progresiva de controversias (consulta, mediación y arbitraje). Abarca todo tipo de controversias dimanantes de la interpretación o aplicación del acuerdo o de sus anexos.
- h) **Transparencia y registro.** Como medio de aumentar la transparencia, el acuerdo y toda enmienda del mismo se depositarán en la Secretaría General de la Liga Árabe y en la OACI.

3.4 El proyecto de acuerdo regional fue finalizado después de que las autoridades jurídicas de los Estados miembros lo examinaran. Fue aprobado en julio de 2004 por la Asamblea de la CAAC. Antes de fin de año se celebrará una conferencia diplomática de ministros de aviación civil y altos funcionarios, para examinar y firmar el acuerdo. Se prevé que el acuerdo se aplicará a los Estados que ratifiquen o adhieran al mismo, de conformidad con las normas jurídicas y constitucionales del Estado. El proyecto prevé que el acuerdo entrará en vigor una vez ratificado por cinco Estados. El objetivo es evitar algunos de los intentos infructuosos que se han producido en el pasado. En consecuencia, los Estados que se encuentren dispuestos a liberalizar aplicarán el acuerdo y serán seguidos por los otros Estados, merced a la convicción de que les resultará provechoso hacerlo.

#### 4. OBJETIVOS DEL ACUERDO REGIONAL

4.1 Facilitar la plena liberalización, eliminando todas las restricciones al acceso al mercado y fomentando el transporte de pasajeros, bienes y capital, y promoviendo el turismo entre los países árabes.

4.2 Responder a la tendencia general adoptada por la cuarta y quinta conferencias mundiales de transporte aéreo, o sea, desarrollar un marco de referencia práctico para la progresiva liberalización del transporte aéreo internacional, ofreciendo salvaguardas para asegurar una competencia justa, seguridad operacional y protección de la aviación.

4.3 Fomentar la liberalización del transporte aéreo de manera ordenada a base de la igualdad de derechos. El acuerdo regional incluye un conjunto de derechos de tráfico y facilidades para las líneas aéreas de los Estados participantes en el acuerdo. Este acuerdo ha cubierto así todas las cuestiones relativas a la concesión de derechos y autorizaciones, la competencia, los derechos impuestos, los subsidios, la solución de controversias, las salvaguardas y el seguimiento posterior a la implantación. Esto significa que las líneas aéreas de los Estados miembros recibirán un trato igual. Ningún Estado reclamaría así un carácter distinto para sus líneas aéreas, como es el caso ahora, cuando se han difundido diferentes tipos de protección y discriminación y algunas líneas aéreas han estado recibiendo subsidios en desmedro de otras.

4.4 Que el sector de la aviación civil contribuya efectivamente a la promoción de un área de libre comercio árabe más amplia, cuyo establecimiento ha sido proclamado entre los Estados árabes.

4.5 Asegurar la armonía con los requisitos del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS) con respecto a la liberalización del comercio en los servicios relativos al transporte aéreo entre los Estados árabes (derechos comerciales) con miras a la realización de una integración económica.

4.6 Encarar el constante crecimiento del transporte aéreo entre los países árabes y entre esta región y otras regiones.

## 5. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la experiencia de los Estados árabes miembros de la CAAC en materia de liberalización del transporte aéreo;
- b) pedir la asistencia de la OACI para implantar la liberalización del transporte aéreo en los Estados árabes, de conformidad con la recomendación de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo.