

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 aéreo

REGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos(ACI)]

RESUMEN

El ACI apoya la liberalización gradual del transporte aéreo internacional. Asimismo apoya la función de liderazgo mundial de la OACI y el marco para el proceso de liberalización, incluyendo salvaguardias para asegurar la competencia justa, y altos niveles de seguridad operacional y protección.

La liberalización debería contribuir al crecimiento del transporte aéreo en forma estable, eficiente y económica. La continuidad y la estabilidad también son vitales para los explotadores aeroportuarios que deben financiar y explotar las instalaciones de aeropuertos con un horizonte de planificación a largo plazo.

La disponibilidad de suficiente capacidad en los aeropuertos es fundamental para la liberalización. Las limitaciones a la capacidad de los aeropuertos, incluyendo las limitaciones ambientales y las necesidades de infraestructura a largo plazo deben tenerse en cuenta. Por consiguiente, los aeropuertos deberían participar y estar representados en el proceso de liberalización y en la determinación de los servicios aéreos.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 9.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El ACI reconoce el éxito logrado por la OACI en hacer avanzar el transporte aéreo internacional hacia una liberalización cada vez mayor, según se indica en el informe del Consejo sobre la primera Conferencia mundial de transporte aéreo en la WP/9. Sobre la base de una considerable labor

¹ Las versiones en español, francés e inglés fueron suministradas por el ACI.

preparatoria por la OACI después de la Conferencia de 1994, se alcanzó un fuerte consenso en la Conferencia con respecto a un marco completo para la liberalización gradual. Este marco incluyó un paquete completo con salvaguardias para asegurar la competencia justa, altos niveles de seguridad operacional y protección y medidas para garantizar la participación efectiva y sostenida de los países en desarrollo.

2. LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

2.1 La OACI, al ejercer su función de liderazgo mundial, tuvo éxito en alcanzar un consenso mundial sobre la liberalización que permite a cada Estado avanzar a su propio ritmo con adecuadas salvaguardias, sobre la base de principios convenidos de la OACI así como políticas y orientación de la organización. El ACI apoya la labor llevada a cabo por la OACI con respecto a la reglamentación del transporte aéreo, en la que ha participado, y apoya las medidas de seguimiento adoptadas por la Conferencia de 2003.

2.2 En principio, el ACI ve con agrado la continuación de una liberalización gradual y progresiva, pero es fundamental que se creen condiciones que garanticen el desarrollo del transporte aéreo internacional en forma estable, eficiente y económica. Este requisito se refleja en el párrafo 4.1 de la Declaración de principios globales (ATConf/5) y es coherente con el Preámbulo del *Convenio de Chicago*. La continuidad y la estabilidad son fundamentales para los explotadores de aeropuertos que deben financiar la ampliación de la capacidad aeroportuaria a largo plazo.

2.3 La Conferencia convino en que al liberalizar el transporte aéreo, los Estados deberían considerar las limitaciones a la capacidad de los aeropuertos y las necesidades de infraestructura a largo plazo. También convino en que cualquier sistema de asignación de turnos en los aeropuertos debería ser justo, no discriminatorio y transparente y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes (que incluye a los aeropuertos). La asignación de turnos debería ser compatible a nivel mundial, dirigida a maximizar el uso eficaz de la capacidad aeroportuaria, sencilla, práctica y económicamente sostenible. Las limitaciones ambientales a las operaciones de los aeropuertos y a la ampliación de la capacidad también deberían considerarse (este aspecto se destaca más en la nota WP/153 del ACI).

2.4 La liberalización plantea a los aeropuertos nuevos desafíos para su operación, desarrollo y financiación. Los aeropuertos deben contar con la flexibilidad y los recursos financieros para enfrentar estos desafíos. A efectos de mejorar su aptitud para ajustar la capacidad aeroportuaria a la demanda de tráfico, los aeropuertos deben estar involucrados en el proceso de liberalización y determinación de los servicios aéreos por los gobiernos, estando representados en las delegaciones nacionales a las negociaciones bilaterales o multilaterales sobre servicios aéreos.

2.5 En el marco de la liberalización, también se insta a los Estados a que consideren la carga, en particular los servicios exclusivamente de carga, para lograr una liberalización acelerada. A esos efectos, se proporciona una cláusula modelo sobre servicios de carga aérea y, en los últimos años, varios Estados han avanzado para liberalizar los servicios exclusivamente de carga. Las operaciones de carga pueden ayudar a optimizar el uso del espacio aéreo y la capacidad aeroportuaria, especialmente en aeropuertos secundarios, y también proporcionar beneficios comerciales y económicos. El ACI continúa apoyando la liberalización de la carga, ya sea con carácter unilateral, bilateral o multilateral.

2.6 El ACI también apoya que, en las ulteriores actividades de liberalización, se preste atención general a las fuerzas del mercado que determinan las corrientes de tráfico dentro del marco total.

2.7 El ACI invita a la Asamblea a adoptar la decisión que figura en el párrafo 9 sobre varios elementos clave que considera importantes para el éxito del proceso de liberalización.

3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 El ACI invita a la Asamblea a adoptar las medidas siguientes:

- a) tomar nota de que el ACI apoya plenamente la continuación de los esfuerzos de la OACI por ejercer su función de liderazgo mundial en la facilitación y coordinación del proceso de liberalización económica del transporte aéreo internacional, asegurando al mismo tiempo la competencia justa, la seguridad operacional, la protección y el cuidado del medio ambiente;
- b) alentar a los Estados a dar acelerada consideración a la liberalización de los servicios exclusivamente de carga, con arreglo a la cláusula modelo sobre servicios de carga aérea, reconociendo los posibles beneficios comerciales y económicos;
- c) reafirmar que la liberalización avance en forma estable, eficiente y económica, sin comprometer la seguridad operacional y la protección, lo cual es esencial para los transportistas aéreos, los aeropuertos y la economía mundial;
- d) tomar nota de la importancia para los Estados, al introducir la liberalización, de considerar la limitación de la capacidad de los aeropuertos, incluyendo las limitaciones ambientales y las necesidades de infraestructura a largo plazo; y
- e) instar a los Estados a que incluyan a los aeropuertos en el proceso de liberalización y determinación de los servicios aéreos y en las negociaciones sobre servicios aéreos.

— FIN —