



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional

**TRANSPARENCIA EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL — PUBLICACIÓN Y DIVULGACIÓN
DE LOS ARREGLOS DE SERVICIOS AÉREOS**

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

En esta nota se informa sobre la importancia de lograr transparencia en los arreglos de servicios aéreos. El acceso a la información sobre acuerdos de servicios aéreos intensificará el compromiso del sector y la comunidad en general con respecto a estos servicios, y facilitará el comercio y el desarrollo de este sector de actividad. En interés del mismo, Australia describe un conjunto de propuestas que buscan la participación de los Estados y la OACI para mejorar la transparencia en los servicios aéreos.

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

- a) alentar a los Estados a reconsiderar su obligación con respecto al registro en la OACI y el cumplimiento oportuno;
- b) tomar nota de las novedades del Examen del Anexo sobre los servicios aéreos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la preparación del Examen cuantitativo de los acuerdos sobre servicios aéreos; y
- c) pedir al Consejo que estudie el mejoramiento de la accesibilidad, la precisión y la cobertura de la Base de datos de acuerdos mundiales de servicios aéreos (WASA) y la Base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (DAGMAR).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con los Objetivos estratégicos D y F ya que el propósito es aumentar la eficiencia de las operaciones de la aviación y fortalecer las disposiciones que rigen la aviación civil internacional. Las estrategias de implantación básica reiteran la importancia de la transparencia para el sector y la importancia de mantener documentos y material pertinentes.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Chicago, 1944) (Doc 7300)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la nota se describen algunas propuestas e iniciativas para compartir mejor la información y así aumentar la transparencia de los arreglos de servicios aéreos y mejorar la notificación de las novedades en materia de servicios aéreos en todo el sector de la aviación.

1.2 Transparencia se refiere a publicar y compartir la información. En el contexto de los servicios aéreos esto significa asegurar que los interesados tengan acceso y comprendan fácilmente información precisa acerca del sector, en particular con respecto al contenido de los acuerdos y arreglos de servicios aéreos.

1.3 Las propuestas de la nota están respaldadas por la obligación de los Estados de registrar sus acuerdos y arreglos de servicios aéreos en la OACI en virtud de los Artículos 81 y 83 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) (Convenio de Chicago) (Doc 7300).

1.4 En el contexto de la OACI puede lograrse más transparencia a este respecto mediante la distribución de información precisa y oportuna acerca de los acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos mediante los instrumentos con que cuenta la Organización: la Base de datos de acuerdos mundiales de servicios aéreos (WASA) y la Base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (DAGMAR). Los Estados también pueden establecer medidas unilaterales para divulgar la información sobre servicios aéreos y participar en otros foros multilaterales dedicados a la aviación.

2. ANTECEDENTES

2.1 Obligación de registro en la OACI

2.1.1 La obligación de registrar los acuerdos de servicios aéreos de la OACI está claramente establecida en el Convenio de Chicago. Se requiere que los Estados registren sus acuerdos y toda enmienda de los mismos. La obligación de registro es el mecanismo clave que permite lograr la transparencia de los servicios aéreos.

2.1.2 Sin embargo, el sector está cambiando rápidamente; hay nuevos acuerdos y enmiendas que se negocian regularmente y debido a esto muchos Estados están atrasados en lo concerniente al registro. Como consecuencia, el registro de acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos de la OACI está incompleto. DAGMAR y la base de datos WASA no reflejan el panorama completo de la actividad en el sector. La oportunidad de analizar la información del registro para observar tendencias y medir el crecimiento se ha visto, en consecuencia, socavada.

3. ASUNTOS

3.1 Razón de la transparencia

3.1.1 Una amplia gama de interesados se beneficiará si aumenta la transparencia de los arreglos de servicios aéreos y se comparte de mejor manera la información. Más que nunca, las líneas aéreas, los explotadores y la industria del turismo quieren y necesitan comprender las oportunidades que ellos y sus competidores tienen con respecto a los servicios aéreos.

3.1.2 Sector de la aviación

3.1.2.1 Si hay transparencia en los acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos será posible informar y ayudar a las líneas aéreas, proveedores de servicios aéreos e inversionistas a determinar cuáles son los mercados destinatarios y dónde están las oportunidades comerciales. La información clara y precisa sobre los acuerdos de servicios aéreos nuevos y existentes puede facilitar el crecimiento permanente de la aviación, en particular en el caso de las líneas aéreas, proveedores de servicios aeroportuarios e inversionistas que emergen.

3.1.2.2 La transparencia permitirá a las líneas aéreas informar mejor al Gobierno sobre el interés que tienen en posibles rutas y la función de servicios adicionales en las rutas establecidas. A su vez, esta cooperación mutua dará más certeza a las líneas aéreas cuando se trate de la gestión de su flota o de considerar una ampliación. Esto es de particular importancia en el contexto actual, en que la aviación evoluciona rápidamente y en que las líneas aéreas nuevas y en crecimiento tienen una experiencia limitada con respecto a los acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos a menudo complejos. El hecho de contar con información clara y completa puede servir de ayuda a las líneas aéreas y a los inversionistas del sector.

3.1.3 Gobierno

3.1.3.1 Con la publicación de los acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos los gobiernos podrán evaluar la importancia de los acontecimientos en el ámbito del transporte aéreo. Esto permitirá además informar sobre políticas y dar a conocer al público en general el esfuerzo que deben hacer los gobiernos para facilitar el transporte aéreo. Si no se comparte información vigente, el funcionamiento de los Estados puede seguir basándose en supuestos anticuados de la situación del sector.

3.1.4 Evaluación del desarrollo

3.1.4.1 La disponibilidad de información sigue constituyendo un problema importante para evaluar las novedades en el sector. La transparencia en los acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos permitirá a los Estados y la industria medir con más precisión el alcance del desarrollo en todo el sector. Un mejor conocimiento de las tendencias y datos de la industria con respecto a servicios aéreos asegurará que los éxitos en este ámbito se registren y además será más fácil detectar los aspectos que justifican más inversión o reformas.

3.2 **Logro de la transparencia en los servicios aéreos**

3.2.1 La transparencia en los servicios aéreos puede lograrse con diferentes medidas. La primera de ellas es el registro de acuerdos por los Estados en la OACI y la ulterior disponibilidad de la información del registro mediante las bases de datos WASA o DAGMAR. Sin embargo, los Estados pueden también publicar unilateralmente la información acerca de sus acuerdos de servicios aéreos y compartirla, a menudo con más detalle que la información que se ofrece actualmente mediante la OACI. Finalmente, hay otros foros internacionales dedicados a la aviación, y sus intereses e iniciativas para lograr más transparencia están creando recursos nuevos y herramientas valiosas para lograr el objetivo.

3.2.2 Reconociendo que algunos aspectos de los acuerdos de servicios aéreos son confidenciales y de carácter delicado, la información podría compartirse ya sea publicándola en forma completa o como resumen, mediante la adopción de medidas unilaterales o multilaterales. Los Estados pueden llevar a cabo la publicación según sus inquietudes y sus requisitos de confidencialidad. Además, en sus negociaciones los Estados podrían ponerse de acuerdo con respecto a la publicación de futuros acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos.

3.2.3 Mejoramiento del registro en la OACI

3.2.3.1 El proceso para asegurar más transparencia en los servicios aéreos será lento, pero con el tiempo los Estados reconocerán el valor que tiene mejorar la transparencia en los servicios aéreos y trabajarán para divulgar plenamente los acuerdos y arreglos conexos. Este objetivo podría lograrse si los Estados acuerdan registrar en la OACI sus arreglos de servicios aéreos, denominados a menudo memorandos de acuerdo. Actualmente, las reservas relacionadas con la confidencialidad diluyen el apoyo de la divulgación total; además, los Estados que inician el registro de un arreglo pueden verse inicialmente en desventaja. Sin embargo, a mediano y largo plazos, el hecho de aumentar el acceso a la información sobre servicios aéreos sería beneficioso para la aviación y contribuiría a su desarrollo.

3.2.4 Instrumentos de la OACI: DAGMAR y la base de datos WASA

3.2.4.1 DAGMAR y la base de datos WASA podrían constituir el registro más completo de acuerdos de servicios aéreos. Asimismo, se puede lograr más transparencia mejorando la notificación del registro de acuerdos en la OACI y dando acceso en línea a la base de datos WASA. El mejoramiento de la funcionalidad y precisión de los instrumentos sería beneficioso para el sector y alentaría más a los Estados a proporcionar a la OACI información sobre nuevos acuerdos y enmiendas.

3.2.4.2 En la tabla de resumen de cada acuerdo en DAGMAR podría incorporarse información resumida adicional sobre los acuerdos y arreglos conexos, incluyendo disposiciones sobre capacidad de pasajeros, disposiciones específicas para carga e información sobre rutas. Muchos Estados ya están recopilando y publicando estas estadísticas y otros datos resumidos en sus sitios web nacionales.

3.2.4.3 La base de datos WASA podría mejorarse también dando acceso a ella en línea y garantizando la vigencia de los datos. Actualmente, la información no se actualiza de manera regular (p. ej., una vez por año) y, por eso, tal vez no satisface las necesidades del sector ya que la industria y los acuerdos que la respaldan están en continuo cambio. Los datos deben ser oportunos si su objetivo es informar y servir de guía.

3.2.5 Medidas unilaterales

3.2.5.1 La reticencia a registrar los acuerdos en la OACI no ha impedido que algunos Estados divulguen su información de servicios aéreos por otros medios. Se alienta a los Estados a publicar la información sobre sus acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos en un sitio web nacional adecuado, por ejemplo, el sitio web de sus ministerios de transporte. A continuación se ofrecen ejemplos simples de las medidas que algunos Estados han adoptado para lograr más transparencia:

- La Oficina de Transporte del Canadá publicó un informe de acuerdos bilaterales entre el Canadá y otros países [*Report of bilateral agreements between Canada and other countries*] (http://www.cta-otc.gc.ca/air-aerien/agreements/main_e.html), en que se describen los derechos de tráfico, la designación y capacidad de los acuerdos establecidos hasta marzo de 2007. Un resumen en forma de tabla con todos los acuerdos se ofrece en línea en un sitio centralizado de información sobre tratados del Canadá.
- Australia está trabajando para aumentar la accesibilidad de sus políticas de servicios aéreos y arreglos de servicios aéreos con la actualización del sitio web del Ministerio de transporte (DOTARS) (<http://www.dotars.gov.au>). Siguiendo las recomendaciones de un informe de la Comisión de productividad de Australia, DOTARS publicará todos sus arreglos de servicios aéreos, con sujeción al acuerdo de sus asociados bilaterales. DOTARS ya publica información estadística detallada sobre aviación

(<http://btre.gov.au/statistics/statsindex.aspx>) y sobre la disponibilidad y asignación de capacidad/frecuencia entre las líneas internacionales de Australia (<http://dotars.gov.au/aviation/international/capacity.aspx>). Asimismo, DOTARS trabaja para reducir el retraso en los registros de acuerdos de servicios aéreos en la OACI. El Ministerio de asuntos exteriores y comercio de Australia mantiene además una *Base de datos sobre tratados australianos* en que se efectúa el seguimiento de todos los tratados firmados, adheridos o que han entrado en vigor (<http://www.dfat.gov.au/treaties/index.html>).

- La Dirección General de Aviación Civil de la India publica en línea todos sus acuerdos bilaterales, comprendidos los memorandos de acuerdo, hasta mayo de 2007 (http://dgca.gov.in/bilateral/bil_ind.htm). Además, publica una tabla resumida de derechos extranjeros y de la India en cuanto a frecuencias, tipo de aeronave y designaciones de líneas aéreas para cada país con los que tiene acuerdos.

3.2.6 Organización Mundial del Comercio

3.2.6.1 El examen del Anexo de servicios sobre transporte aéreo (Examen), es un proceso quinquenal que actualmente se lleva a cabo en la Organización Mundial del Comercio (OMC). La Secretaría de la OMC produce el Documento sobre la evolución en el sector de transporte aéreo (PARTE DOS) — Examen cuantitativo de los acuerdos sobre servicios aéreos (QUASAR)¹ [*Developments in the Air Transport Sector (PART TWO) — Quantitative Air Services Agreements Review (QUASAR)*] para informar sobre el debate en el Examen con respecto al nivel de liberalización de los servicios aéreos a escala mundial. Con los datos de WASA, QUASAR evalúa la apertura de los acuerdos mundialmente incluyendo arreglos sobre capacidad, derechos de ruta, designación y propiedad.

3.2.6.2 Sin embargo, como en QUASAR se utilizaba la base de datos WASA, en su forma actual no refleja plenamente las condiciones presentes de los servicios aéreos a escala mundial. Se alienta a los miembros de la OMC a transmitir información y correcciones de sus acuerdos a la Secretaría de la OMC a tiempo para la tercera reunión sobre el Examen, prevista del 2 al 3 de octubre de 2007.

3.2.6.3 QUASAR es un producto valioso que ya ha permitido más transparencia en el sector y que tiene el potencial de ser muy útil en la OMC y más ampliamente en todo el sector. Los miembros de la OMC no deberían desaprovechar la oportunidad de actualizar este documento para que podamos comprender mejor la evolución del sector y lograr cada vez más transparencia.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Los Estados y la comunidad en general deben comprender el sector y para esto es necesario tener acceso en forma oportuna y precisa a una amplia gama de informaciones sobre los acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos.

4.2 Los Estados, unilateralmente, han demostrado que quieren conseguir transparencia en el sector y registrar su evolución. Para ello, las medidas deben ser flexibles y específicas, además de estar más accesibles a los participantes locales de la industria de la aviación y a la comunidad en general. De manera similar, los foros internacionales, como la OMC, seguirán participando en el sector y necesitarán información estadística precisa para orientar las actividades de sus miembros.

¹ Distribuido por la OMC como documento S/C/W/270/Ad.1, del 30 de noviembre de 2006 (http://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_air_s.htm)

4.3 La OACI es la organización mejor preparada para ser la depositaria de la información sobre acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos y para divulgar ampliamente dicha información. Sin embargo, si los Estados no vuelven a considerar y no enmiendan sus registros en la OACI, la viabilidad a largo plazo de la práctica, y el mérito de DAGMAR y de la base de datos WASA, se verán disminuidos y otras organizaciones internacionales como la OMC y organizaciones del sector privado podrían llegar a desempeñar estas funciones. Si los Estados no registran la información, la OACI podría quedar al margen de las deliberaciones y debates sobre la evolución del sector.

4.4 Para lograr sin demora transparencia con respecto al sector, los Estados tendrían que utilizar tanto los instrumentos de la OACI como las medidas unilaterales con que cuentan para publicar y compartir la información sobre acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos. Las medidas fundamentales son, entre otras, las siguientes:

- registro en la OACI de los acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos;
- publicación a nivel nacional de los acuerdos de servicios aéreos y arreglos conexos; y
- actualización de los datos entregados para el Examen cuantitativo de los acuerdos sobre servicios aéreos de la OMC.