

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO:
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

(Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003)

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización

2.2: Acceso a los mercados

**OPINIÓN DE GEORGIA SOBRE CIERTOS ASPECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN
(EL TÉRMINO “TRANSPORTE” Y LAS SEXTA, SÉPTIMA, OCTAVA Y NOVENA
LIBERTADES DEL AIRE)**

(Nota presentada por Georgia)

RESUMEN

En esta nota se presenta la opinión de Georgia sobre el término “transporte”, su influencia en el acceso a los mercados (y, en particular, respecto del derecho de transporte) y en las llamadas sexta, séptima, octava y novena libertades del aire.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 2.

REFERENCIAS

Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional
(Doc 9626)

*Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica
del transporte aéreo internacional* (Doc 9587)

La experiencia de Georgia en la reglamentación del mercado.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El elemento más importante del derecho de acceso a los mercados es el derecho de transporte que, a su vez, se expresa en las cinco libertades oficiales y en las cuatro “llamadas libertades” (sexta, séptima, octava y novena). Se sabe que la más “escandalosa” de ellas es la sexta libertad. Ello se debe a que prevé oportunidades prácticamente ilimitadas para el desarrollo del mercado aeronáutico de otros Estados a través

del “país del explotador”. Eso conlleva un proceso de desarrollo del mercado basado en oportunidades desiguales y, por consiguiente, “por regla general”, son los Estados en desarrollo los que sufren.

1.2 Consideramos que el principal “culpable” de esa situación es la vaguedad del concepto de “transporte” a nivel internacional y el enfoque ambiguo respecto de él.

1.3 Algunos Estados consideran que “transporte” significa el transporte del pasajero desde el punto de origen hasta el punto de destino con el uso de documentos de transporte. Otros consideran que se trata del transporte desde el punto de origen hasta el primer punto en el que se desembarca. De allí deriva también la teoría no oficial del uso de la sexta libertad como suma de las tercera y cuarta libertades del aire y, en última instancia, el transporte de pasajeros se realiza a través del “país del explotador” hacia un tercer país, con el consecuente efecto financiero sobre los Estados “débiles”, que constituyen al mismo tiempo los puntos iniciales (o finales) de los servicios aéreos.

1.4 En nuestra opinión, se debería definir claramente que, para un transportista extranjero, el otorgamiento de derechos de aterrizaje para el embarque de pasajeros y el **transporte** de esos pasajeros significa, o bien:

- a) llevar al pasajero desde el punto de embarque inicial hasta el país que designa al transportista en cuestión; o
- b) llevar al pasajero a través del “país del explotador” hasta un tercer país.

1.5 Además de estas consideraciones, cabe señalar que, al examinar una cuestión comercial relativa al acceso a los mercados, los conceptos de las llamadas sexta, séptima, octava y novena libertades del aire se han afianzado tanto en la práctica que creemos útil analizar si se debe conceder a esas libertades el rango de términos oficiales (aunque tenemos en cuenta el hecho de que, desde el punto de vista teórico, es posible “concebir” una décima, undécima o demás libertades del aire).

2. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

2.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la opinión de Georgia acerca del término “**transporte**” y del rango de las llamadas sexta, séptima, octava y novena libertades del aire;
- b) encargar al Secretario General de la OACI la creación de un grupo de trabajo para el estudio de las cuestiones que se plantean en la presente nota para que luego las examine el Consejo de la OACI.