

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

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 4.1 DEL ORDEN DEL DÍA

Cuestión 4 del**orden del día: Consideración de un marco mundial para la liberalización en curso****4.1: Mecanismos para facilitar la liberalización en el futuro****4.1.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/18) abordó la función de la OACI en la facilitación de la liberalización y propuso que la función futura de la OACI en la reglamentación económica debería concentrarse en la elaboración de directrices de orientación para la liberalización económica y debería promover y prestar asistencia a los Estados en el aprovechamiento de la liberalización para contar con beneficios más amplios. En su relación con la OMC, la OACI debería continuar recalando los criterios de la Organización en materia de comercio de servicios, destacando al mismo tiempo los vínculos y las interrelaciones entre la seguridad, la protección y la reglamentación económica y el objetivo de la Organización de asistir a los Estados en el proceso de liberalización.

Georgia (WP/43) explicó que era necesario contar con un documento exhaustivo sobre la experiencia acumulada en la liberalización.

El **Pakistán** (WP/57) estimaba que los acuerdos marcos bilaterales y multilaterales podrían coexistir y, cuando los Estados menos desarrollados alcanzaran un determinado nivel de desarrollo, éstos podrían incorporarse gradualmente en el marco multilateral.

La **OMC** (WP/32), haciendo notar que el transporte aéreo en general hacia y desde los mercados de los países menos desarrollados (LDC) tiene un alto costo, precios elevados, con bajos niveles de servicios que impiden un crecimiento sostenible del turismo, propuso un programa de cooperación conjunta con la OACI y otras partes interesadas para estudiar la posibilidad de utilizar servicios aéreos subsidiados en estos mercados, en forma similar a los programas de rutas de servicios aéreos y de interés público esenciales de los países industrializados, como un medio de estimular el crecimiento del turismo.

La **CCI** (WP/35 — nota de información) explicó por qué apoyaba un enfoque pragmático respecto a las posibles trayectorias diferentes hacia una mayor liberalización, que podrían emprenderse paralelamente y en forma complementaria, incluyendo la liberalización dentro del marco bilateral, un enfoque de sector rector, un multilateralismo en fases (plurilateralismo) y multilateralismo completo.

IFALPA (WP/34 — nota de información) explicó por qué, en cualquier programa de trabajo futuro elaborado por la Conferencia, debería existir un reconocimiento explícito de que los trabajadores de las líneas aéreas constituyen una de las partes cuyos intereses deben tenerse presente al evaluar cualquier cambio reglamentario propuesto.

4.1.2 Análisis

4.1.2.1 Se registró un apoyo generalizado respecto a la función rectora de la OACI en el transporte aéreo internacional y se estimó que la Organización debería continuar sus labores sobre reglamentación económica, reorientándose respecto a la liberalización y la asistencia a los Estados contratantes en el aprovechamiento de los beneficios de la liberalización. La OACI debería continuar cooperando con todas

las otras organizaciones que participaban en la liberalización del transporte aéreo internacional, pero la OACI debería seguir concentrándose en la reglamentación económica, cuya responsabilidad en relación con todos los aspectos de la aviación internacional garantiza un enfoque coordinado y coherente. Sin embargo, se expresó la opinión de que algunos Estados consideraban que otras organizaciones, tales como la OMC, tenían una función que desempeñar en algunas esferas del transporte aéreo.

4.1.2.2 La promoción de la liberalización de la OACI que permitía que cada Estado eligiera su propio camino y ritmo se consideró preferible a un enfoque multilateral. Se estimó que la OMC no proporcionaba un conducto beneficioso para que los Estados en desarrollo llevaran a cabo una liberalización gradual, progresiva y ordenada con su participación sostenida en el transporte aéreo internacional. Sin embargo, también se formuló la opinión en el sentido que la OMC, con su anexo sobre servicios de transporte aéreo del AGCS, ofrecía otra oportunidad para la liberalización del transporte aéreo que no debería ignorarse y que la OACI debería trabajar positivamente con esta organización para ampliar la liberalización.

4.1.2.3 La Conferencia aprobó ampliamente la idea de una función futura de la OACI como un foro para que los Estados intercambiaran ideas sobre el acceso al mercado. La Organización debería estudiar en mayor medida este asunto, quedando en claro que la utilización de la misma por parte de los Estados sería voluntaria y que la función de la OACI sería con carácter de marco y fines de facilitación.

4.1.2.4 Se registró un apoyo generalizado respecto al estudio del transporte aéreo subsidiado de los países menos desarrollados (LDC) para estimular el turismo, como se propuso en la nota WP/32, y se consideró que la OACI debería cooperar con la OMC en este proyecto, siempre que se llegara a un acuerdo sobre la metodología propuesta.

4.1.3 **Conclusiones**

4.1.3.1 Basándose en la documentación presentada y las deliberaciones, la Conferencia concluyó que:

- a) Con los años, la labor de la OACI sobre la reglamentación económica se ha intensificado a medida que los Estados se han dirigido a la Organización para obtener criterios de orientación y asistencia, particularmente en respuesta a un mercado de transporte aéreo mundializado y liberalizado que evoluciona rápidamente.
- b) Es necesario reorientar la función de la OACI respecto a la reglamentación económica a fin de dar un impulso mundial a la reforma normativa y a la liberalización. Los criterios de orientación de la OACI, en los que se apoyan los Estados, deberían concentrarse particularmente en la liberalización y la Organización debería facilitar y fomentar el proceso de liberalización mediante su labor y su asistencia a los Estados.
- c) Con la mirada puesta en el largo plazo, la OACI debería explorar la posibilidad y los beneficios que se obtendrían, de servir como un mercado mundial, en el que la OACI provea las instalaciones y los especialistas que sean necesarios para que los Estados examinen e intercambien el acceso a los mercados a nivel bilateral o multilateral.
- d) En sus relaciones con todas las organizaciones que tienen interés o que participan en los asuntos normativos mundiales, la OACI debería cooperar para asegurarse de que esos órganos tienen en cuenta su mandato y su función y los intereses más amplios de

la comunidad de la aviación. Además, la OACI y sus Estados contratantes deberían proveer la coordinación con esas organizaciones para armonizar los esfuerzos a escala mundial y evitar la duplicación de los mismos. Como un objetivo de primordial importancia en sus relaciones con otras organizaciones que participan en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, la OACI debería cerciorarse de que la seguridad y protección de la aviación no resulten comprometidas.

4.1.4

Recomendación**RECOMENDACIÓN 4.1/1****LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:**

- a) la función futura de la OACI respecto a la reglamentación económica debería concentrarse en la elaboración de criterios de orientación para la liberalización económica, lo que permite a los Estados elegir su propio camino y ritmo, y garantiza la seguridad y la protección del transporte aéreo internacional. Esta función también debería incluir la facilitación, promoción y suministro de asistencia a los Estados en el aprovechamiento de la liberalización para mayor beneficio de los mismos;
- b) en sus relaciones con la OMC, la OACI debería continuar señalando la política de la Organización sobre el comercio de servicios, reflejada actualmente en la Resolución A33-19, destacando al mismo tiempo el vínculo y la interrelación entre seguridad operacional, seguridad de la aviación y reglamentación económica y la concentración de las actividades de la Organización para facilitar, promover y proveer asistencia a los Estados en el proceso de liberalización.