

PARTE A

INTRODUCCIÓN AL QUASAR

8. No hay en la bibliografía actual sobre transporte aéreo un análisis exhaustivo sobre el grado de liberalización de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos. Por ejemplo, no existen estadísticas sobre el volumen de tráfico mundial abarcado por los acuerdos de "cielos abiertos"² ni por los acuerdos regionales o plurilaterales. Se han realizado algunos análisis parciales sobre el tráfico de carga³ y sobre el sector transatlántico.⁴ El único estudio sistemático efectuado hasta la fecha es un análisis llevado a cabo por InterVISTAS Consultants-ga y de reciente publicación, "*Economic impact of air services liberalization*" (septiembre de 2006).⁵ En este estudio se trata de evaluar la repercusión de la liberalización de los servicios aéreos sobre las tarifas y el tráfico aéreos y sobre el crecimiento económico mediante un modelo econométrico basado en una muestra similar a la del QUASAR (aproximadamente 2.000 acuerdos bilaterales), que se aplica en cinco casos a título ilustrativo.

9. De ahí que la mayor parte de los estudios actuales sobre la liberalización de los servicios de transporte aéreo sean de índole "impresionista" y se basen, en el mejor de los casos, en una enumeración de las disposiciones contenidas en los ASA bilaterales que se tratan. Por ejemplo, se ha atribuido más importancia a un acuerdo "clásico de cielos abiertos" entre los Estados Unidos y Burkina Faso, que no abarcaba el tráfico directo, que a un acuerdo semiliberal entre los Estados Unidos y China, que afecta a millones de pasajeros.

10. En la documentación presentada para el primer examen, la Secretaría de la OMC estuvo condicionada por el estado de la documentación disponible en ese momento y aplicó el mismo enfoque "impresionista" (véase la compilación, páginas 186-241).

11. Sin embargo, en el momento de efectuar el segundo examen, ya se disponía también de los datos necesarios para establecer un instrumento equivalente a la Base Integrada de Datos (BID) de la OMC (es decir, las corrientes de intercambio de mercancías, por una parte, y el nivel de los obstáculos al comercio, por la otra) en un formato práctico, *mutatis mutandis*, en relación con el sector de los servicios de transporte aéreo. En mayo de 2006, la OACI publicó en un CD-ROM la base de datos sobre acuerdos de servicios aéreos de todo el mundo (WASA), correspondiente a 2005. Esta base de datos contiene, en un formato que permite realizar búsquedas, resúmenes codificados de las principales disposiciones de los ASA bilaterales.

² La expresión "cielos abiertos" no se ha definido de una manera única aceptada por todos. Al parecer, comprende por lo menos dos tipos de acuerdos. El Departamento de Transporte de los Estados Unidos, que acuñó la expresión, la emplea para referirse a los acuerdos que no contemplan el control de las rutas, las tarifas y la capacidad y conceden derechos de quinta libertad (véase la compilación, páginas 186-190). No obstante, estos acuerdos difieren en ocasiones en función del momento de su firma y de los interlocutores comerciales que intervengan (algunos de ellos se niegan o han negado a calificarlos como "de cielos abiertos"). Otros Miembros de la OMC (por ejemplo, Australia o Nueva Zelandia) también emplean esta expresión, pero en relación con ASA más ambiciosos (que comportan el principal centro de actividad, la séptima libertad y, en ciertos casos, el cabotaje). En vista de estas ambigüedades, la Secretaría ha evitado emplear la expresión "cielos abiertos". O bien la ha matizado, distinguiendo entre los acuerdos "clásicos sobre cielos abiertos" del primer tipo y los acuerdos "que van más allá de los cielos abiertos" del segundo, o bien la ha reemplazado, cuando ha sido posible, por expresiones *sui generis* definidas objetivamente, como acuerdos de "tipo G".

³ Micco, A. y T. Serebrisky, "*Infrastructure, Competition Regimes, and Air Transport Costs: Cross-Country Evidence*" (julio de 2004). World Bank Policy Research Working Paper N° 3355; puede consultarse en SSRN: <http://ssrn.com/abstract=610399>.

⁴ Véase, por ejemplo, The Brattle Group, "The economic impact of an EU-US Open Aviation Area", informe elaborado para la Comisión Europea, diciembre de 2002, que puede consultarse en: <http://www.brattle.com/Publications/PublicationListings.asp?ParentExpertiseID=61&PublicationTableID=2>.

⁵ Véase el tercer documento en http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/dubai2006/Docs.htm, o en <http://www.intervistas.com/4/reports.asp>.

12. El QUASAR combina la información contenida en la base de datos WASA, que contiene acuerdos cuyo nivel de apertura ha sido evaluado en consulta con un grupo de profesionales del sector de la aviación, expertos gubernamentales, funcionarios internacionales y especialistas académicos, con los datos sobre tráfico facilitados por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). Esto ha permitido medir simultáneamente por primera vez la apertura y el volumen de los intercambios de servicios de transporte aéreo a escala mundial.

13. Además, en algunos estudios parciales anteriores, en los que se aplicaban modelos econométricos para medir la repercusión de la liberalización del transporte aéreo sobre el tráfico, los niveles de servicio y los precios⁶, se ha abogado por recopilar más datos económicos y sobre comercio y aviación, con objeto de ampliar estos enfoques a escala universal.⁷ En efecto, el transporte aéreo es un caso especial en el sector de los servicios, en la medida en que tanto su entorno normativo como las diferentes situaciones económicas están ampliamente documentados. Por consiguiente, parece posible establecer las correlaciones y posiblemente las relaciones causales, siempre y cuando se hayan identificado todos los elementos determinantes del tráfico.

14. Para elaborar el QUASAR, la Secretaría ha dado los siguientes pasos: primero, evaluar los principales elementos de acceso a los mercados de los ASA bilaterales y su nivel de apertura; segundo, clasificar estos ASA por tipos; tercero, ponderar los acuerdos en función del tráfico que abarcan; y cuarto, introducir un elemento de "verificación de acuerdo con la situación real" mediante una comparación con los datos comerciales. Además, la Secretaría ha aplicado la misma metodología, *mutatis mutandis*, a los ASA plurilaterales. Cada uno de estos pasos se trata con más detalle a continuación.

1. Principales elementos de acceso a los mercados de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos

a) Fuentes y ámbito geográfico

15. Para identificar los principales elementos de acceso a los mercados de los ASA bilaterales, la Secretaría de la OMC ha empleado la edición de 2005 de la base de datos de la OACI sobre acuerdos de servicios aéreos de todos el mundo (WASA) recientemente publicada, en la que se codifican detalladamente las disposiciones de los más de 2.200 acuerdos bilaterales registrados por la OACI.

16. Eso significa que el QUASAR abarca un número mayor de países que el de los Miembros de la OMC, pues comprende los 184 Estados contratantes de la OACI. Por lo tanto, la Parte C del presente documento contiene 184 perfiles de los correspondientes Estados contratantes.

17. Debido a que los Estados contratantes de la OACI no siempre cumplen plenamente sus obligaciones de notificación (por ejemplo, no notifican sus memorandos confidenciales), los 2.200 acuerdos codificados en la WASA no presentan un panorama completo de todos los

⁶ Véase, por ejemplo, el informe del Brattle Group (*op. cit.*); Gonenc, R. y G. Nicoletti, "Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation" (agosto de 2000), OECD Economics Department Working Paper N° 254, que puede consultarse en SSRN: <http://ssrn.com/abstract=238207>; Harrigan, J. (2005), "Airplanes and comparative advantage" (octubre de 2005), NBER Working Paper N° 11.688.

⁷ Entre las fuentes de datos del QUASAR cabe citar la OACI (codificación de los acuerdos bilaterales, flota, número de aeropuertos internacionales, etc.), la IATA (estadísticas sobre tráfico, servicios existentes), el Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales (CEPII) (distancias, vínculos históricos, fronteras comunes, etc.), otros organismos de las Naciones Unidas (densidad demográfica, dimensiones) y la OMC (varios datos comerciales de interés para el transporte aéreo).

acuerdos bilaterales vigentes. La base de datos WASA⁸ también contiene algunos acuerdos obsoletos; por ejemplo, los acuerdos bilaterales concertados entre los Estados miembros de las CE (que fueron sustituidos por el Mercado de Aviación Único (MAU) en 1993), que han sido excluidos del análisis de la Secretaría.⁹

18. Con todo, la WASA constituye de lejos el conjunto de datos de mayor calidad y más homogéneo sobre los acuerdos bilaterales. Los cálculos de la Secretaría de la OMC basados en las estadísticas de la IATA sobre el tráfico regular de pasajeros por pares de países muestran que la WASA¹⁰ abarca aproximadamente el 70 por ciento del tráfico regular internacional (349 millones de pasajeros de un total de 496 millones en 2005). Por lo tanto, la WASA es una fuente mucho mejor de lo que se suele suponer. Los expertos estiman que la cobertura de la WASA en términos de número de ASA es del orden del 60 por ciento, lo que representaría una cobertura del tráfico de aproximadamente el 70 por ciento.¹¹

19. Existe por lo menos una fuente que afirma tener mayor cobertura que la WASA, la base de datos Aeroaccords (<http://www.aeroaccords.com>). No está claro si esta base de datos codifica todas las cláusulas de los acuerdos bilaterales que incluye pero, en cualquier caso, carece del rango oficial de la codificación de la OACI.¹²

20. Otra fuente de datos que se superpone sólo parcialmente con el registro de la OACI es la Serie de Tratados de las Naciones Unidas, pero tampoco contiene información "codificada". Asimismo, buscando en la Web se podrían hallar acuerdos más actualizados que los que contiene la WASA, pero esta información no está codificada y podría plantear graves problemas lingüísticos.

21. Por todo ello, la Secretaría ha preferido recurrir a la codificación de la WASA, aunque fuera en detrimento del tamaño de la muestra. Sin embargo, esta labor podría complementarse con datos adicionales tomados de otras fuentes y con la información que le facilitarían los Miembros¹³, si así lo desean. La codificación se haría de una manera transparente, para que los Miembros pudieran realizar correcciones, y con la ayuda de la secretaria de la OACI.

⁸ En todo el presente documento se emplean indistintamente las expresiones "WASA" y "base de datos WASA".

⁹ En el MAU, las CE operan como un mercado cuasiinterno, en el que, por ejemplo, está autorizado el cabotaje autónomo y se han eliminado todas las restricciones a la participación extranjera en la propiedad de las líneas aéreas para los ciudadanos de las CE.

¹⁰ De los 2.204 acuerdos codificados en la WASA, la Secretaría ha incluido en su análisis 1.970 (véase una explicación más completa en las Notas metodológicas de la Parte D). En el presente documento, las expresiones "acuerdos de la WASA" y "tráfico de la WASA" se refieren a estos 1.970 acuerdos y al tráfico que abarcan.

¹¹ Véase, por ejemplo, Earl Scott in *Airline Business*, abril de 2006. Las estimaciones anteriores tienen inevitablemente un margen de incertidumbre.

¹² A pesar de los numerosos mensajes de correo electrónico que ha enviado, la Secretaría no ha recibido respuesta y, por lo tanto, no ha podido acceder a esta base de datos a título de prueba. Sea como fuere, al parecer es más cara que la base de datos WASA.

¹³ El anexo D-II de la Parte D contiene una plantilla para los Miembros que deseen facilitar a la Secretaría información complementaria acerca de los ASA que han concluido o modificado, pero que no están registrados como tales en la base de datos WASA.

b) Selección de los principales elementos de acceso a los mercados y elaboración de un índice de liberalización aérea

22. Entre las numerosas disposiciones codificadas por la OACI en la WASA, la Secretaría de la OMC ha seleccionado las que ha considerado de especial importancia desde el punto de vista del acceso a los mercados, es decir, designación, denegación¹⁴, tarifas, capacidad, derechos de tráfico, ausencia de intercambio de estadísticas y autorización de arreglos de cooperación. Atribuye "puntos" a las diferentes variables de estas disposiciones (por ejemplo, a la doble aprobación en materia de tarifas, una disposición muy restrictiva, no se le atribuye ningún punto, mientras que la libertad de fijación de precios, la disposición más liberal en materia de precios, recibe ocho puntos). Tanto la selección como la ponderación se han llevado a cabo en colaboración con un grupo de profesionales, especialistas académicos y negociadores en la esfera del transporte aéreo.

23. Los puntos atribuidos pueden modificarse para tener en cuenta la situación específica de un país, concediendo un peso mayor a los derechos de tráfico de quinta libertad (5^a+, por ejemplo, en el caso de Australia y Nueva Zelandia), a las disposiciones liberales sobre denegación/propiedad (PROP+, por ejemplo, Suiza y Hong Kong, China) o designación múltiple (DES+, por ejemplo, el Reino Unido, los Estados Unidos, la India, China y el Brasil). El programa informático utilizado en la elaboración del CD-ROM del ASAP ("Flash") no ha permitido dar mayor flexibilidad a la ponderación, pero puede ser un objetivo a largo plazo para las posibles versiones futuras del QUASAR.

24. El Índice de liberalización aérea (ILA (ALI)) es la suma de puntos que puede obtener determinado acuerdo sobre servicios aéreos. El valor del ILA (ALI) oscila entre 0, para los ASA muy restrictivos, y 50, para los muy liberales. Con este sistema de valoración se quieren cumplir los cuatro objetivos siguientes:

- la fácil conversión a un índice del nivel de restricción que oscile entre 0 y 1 a efectos de regresión;
- la consideración de elementos adicionales codificados por la OACI que no se han incluido en el QUASAR y cuya inclusión podrían desear los Miembros (por ejemplo, rutas, oportunidades comerciales de venta y comercialización o servicios de escala, acceso y utilización del equipo y la infraestructura, etc.);
- la posibilidad de codificar nuevos elementos que surjan en el futuro, como los que figuran en los mercados aeronáuticos comunes "que van más allá de los cielos abiertos"; y
- la futura atribución de puntos a los servicios de carga y a los servicios no regulares, cuando se disponga de datos sobre ambos sectores comparables a los relativos al tráfico regular de pasajeros.

25. En el cuadro A1 se indica el número de puntos atribuidos a cada elementos en virtud de los diferentes sistemas de ponderación: normalizado, 5^a+, PROP+, y DES+. Pueden hallarse las definiciones de los elementos de acceso a los mercados, tomadas de las notas explicativas de la WASA, en las Notas metodológicas de la Parte D. Las definiciones tomadas del Manual sobre

¹⁴ La OACI emplea la expresión "cláusula de denegación", pero esta cláusula se designa frecuentemente como "de designación" o, más a menudo, como "cláusula de propiedad", puesto que el requisito "ordinario" es que, para que un Estado contratante autorice a una línea aérea a emplear los derechos otorgados por un ASA, la línea aérea debe "ser de propiedad mayoritaria y estar bajo control efectivo" de ciudadanos de ese Estado contratante.

reglamentación de la OACI (2004) también se reproducen en la compilación, cuyas referencias se indican en la segunda columna del cuadro A1.

26. La base de datos del QUASAR no contiene los datos pormenorizados de la codificación de la OACI debido a las limitaciones en materia de derecho de autor. Sin embargo, los Miembros pueden volver a calcular su ILA (ALI) adquiriendo la base de datos WASA¹⁵, y extrayendo y manipulando los datos pertinentes. La Secretaría está dispuesta a ayudar a este respecto a los Miembros que así lo soliciten.

Cuadro A1
Sistemas de ponderación del Índice de liberalización aérea

Elemento	Referencias	Índice de liberalización aérea				
		Normalizado	5 ^a +	PROP+	DES+	
CONCESIÓN DE DERECHOS						
Quinta libertad	Compilación, página 216, párrafo 28	6	12	5	5,5	
Séptima libertad	Compilación, páginas 218 y 219, párrafo 40	6	5	5	5,5	
Cabotaje	Compilación, páginas 219 y 220, párrafos 44-48	6	5	5	5,5	
CAPACIDAD	Compilación, página 241, párrafos 107 y 108 y páginas 226 y 227, cuadro A2					
Predeterminación		0	0	0	0	
"Otras disposiciones restrictivas" ¹⁶		2	1,5	1,5	1,5	
Bermudas I		4	3,5	3,5	3,5	
"Otras disposiciones liberales" ¹		6	5	5	5,5	
Libre determinación		8	7	7	7,5	
TARIFAS	Compilación, páginas 224-226, cuadro A2					
Doble aprobación		0	0	0	0	
País de origen		3	2,5	2,5	2,5	
Doble desaprobación		6	5	5	5,5	
Fijación de precios por zonas		8	4 7	7 3,5 6	7 3,5 6	7,5 3,5 6,5
Libertad de fijación de precios		8	7	7	7,5	
DENEGACIÓN	Compilación, página 231, párrafo 66					
Propiedad mayoritaria y control efectivo	Compilación, página 231, párrafos 66 y 68	0	0	0	0	
Comunidad de intereses	Compilación, página 233, párrafo 78	4	3,5	7	3,5	
Principal centro de actividad	Compilación, página 233, párrafo 77	8	7	14	7,5	
DESIGNACIÓN	Compilación, página 231, párrafo 65					
Designación única		0	0	0	0	
Designación múltiple		4	3,5	3,5	7,5	

¹⁵ La base de datos WASA puede encargarse en el siguiente sitio Web: <http://icaodsu.openface.ca/documentItemView.ch2?ID=9515>.

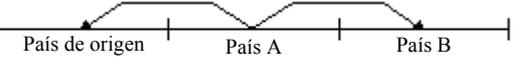
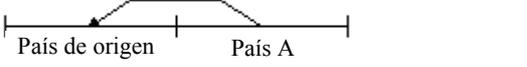
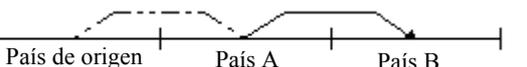
¹⁶ Véanse las Notas metodológicas, Parte D.

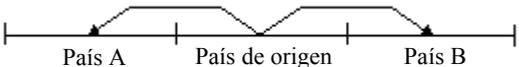
Elemento	Referencias	Índice de liberalización aérea			
		Normalizado	5 ⁺	PROP+	DES+
ESTADÍSTICAS	Compilación, página 222, cuadro A2				
Intercambio de estadísticas		0	0	0	0
No intercambio de estadísticas		1	1	1	1
ACUERDOS COOPERATIVOS	Compilación, páginas 250 y 251, párrafos 16-20				
No autorizados		0	0	0	0
Autorizados		3	2,5	2,5	2,5
TOTAL		50	50	50	50

Fuente: Secretaría de la OMC.

27. Para los lectores que no estén familiarizados con el concepto de las libertades del aire y el ámbito de aplicación exacto de algunos elementos, en el cuadro A2 se recuerdan las definiciones de las nueve libertades y se indica en qué medida se han tenido en cuenta en el análisis.

Cuadro A2
Definiciones de las libertades del aire e incorporación de las mismas en el Índice de liberalización aérea

Definiciones de las libertades del aire	Inclusión en el ILA (ALI)
 <p>PRIMERA LIBERTAD Sobrevolar un país en una ruta hacia otro</p>	La primera y segunda libertades están reguladas por un instrumento multilateral, el IASTA de la OACI (véase la compilación, páginas 205-214, párrafos 1 a 16), o por regímenes unilaterales.
 <p>SEGUNDA LIBERTAD Hacer una escala técnica en otro país</p>	No están codificadas en la WASA y por lo tanto no se incluyen en el QUASAR.
 <p>TERCERA LIBERTAD Transportar carga y pasajeros desde el país de origen a otro país</p>	Estas libertades no reciben ningún punto <i>per se</i> , pues son el objeto principal de los ASA bilaterales.
 <p>CUARTA LIBERTAD Transportar desde otro país carga y pasajeros al país de origen</p>	Lo que se refleja en el QUASAR son los diversos elementos relacionados con la capacidad, las tarifas, la designación, la denegación/propiedad, las estadísticas y los acuerdos cooperativos, que se aplican principalmente a la tercera y cuarta libertades y sólo marginalmente, desde el punto de vista estadístico, a la quinta y séptima libertades.
 <p>QUINTA LIBERTAD Transportar carga y pasajeros entre dos países mediante una compañía aérea de un tercer país en ruta con origen/destino en su país de origen</p>	Se tiene en cuenta como un elemento autónomo. Ha resultado imposible desglosar estadísticamente el tráfico de quinta libertad como tal. Por lo tanto, las cifras presentadas en el QUASAR se refieren al tráfico abarcado por los acuerdos en virtud de los que se conceden derechos de quinta libertad, y no cifras sobre el tráfico de quinta libertad.

Definiciones de las libertades del aire	Inclusión en el ILA (ALI)
 <p>SEXTA LIBERTAD Transportar carga y pasajeros entre dos países mediante una compañía aérea de un tercer país en dos rutas que enlazan en su país de origen</p>	<p>Aunque algunos acuerdos bilaterales abordan explícitamente la sexta libertad, no tienen influencia real sobre este tipo de tráfico "puente", ya que está regulado por la combinación de un derecho de cuarta libertad en virtud de un primer acuerdo bilateral (de A a B) y de un derecho de tercera libertad con arreglo a un segundo acuerdo bilateral (de B a C). Por lo tanto, la sexta libertad no se trata en el QUASAR.</p>
 <p>SÉPTIMA LIBERTAD Transportar carga y pasajeros entre dos países mediante una compañía aérea de un tercer país en una ruta sin enlace con su país de origen</p>	<p>Se tiene en cuenta como un elemento autónomo.</p> <p>Ha resultado imposible desglosar estadísticamente el tráfico de séptima libertad como tal. De ahí que las cifras dadas en el QUASAR se refieran al tráfico abarcado por los acuerdos en virtud de los cuales se conceden derechos de séptima libertad, y no cifras sobre el tráfico de séptima libertad.</p>
 <p>OCTAVA LIBERTAD O CABOTAJE Transportar carga y pasajeros en un país mediante una compañía aérea de otro país en ruta con origen/destino en su país de origen</p>	<p>Las cláusulas en virtud de las cuales se conceden derechos de tráfico de octava y novena libertades son relativamente raras en los acuerdos bilaterales¹⁷, aunque, por ejemplo, la versión bilateral del Modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI¹⁸ les dedica una disposición especial¹⁹, en previsión de su futura difusión, y aunque pueden encontrarse en varios acuerdos plurilaterales, algunos de los cuales se aplican efectivamente. También pueden concederse excepcionalmente a los operadores extranjeros en virtud de las reglamentaciones nacionales sobre la propiedad.</p>
 <p>TOTALMENTE NACIONALES Transportar carga y pasajeros en un país extranjero sin conexión con el país de origen</p>	

Fuente: Manual sobre reglamentación de la OACI (2004) y Secretaría de la OMC.

¹⁷ Figuran en los siguientes ASA: China-Albania (OACI N° N0109, 28 de marzo de 1972), Nueva Zelandia-Brunei Darussalam (OACI N° 4265, 4 de marzo de 1999) y Nueva Zelandia-Australia (no registrado en la WASA, pero mencionado en la compilación, página 220, párrafos 47 y 49).

¹⁸ La OACI ha elaborado dos Modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA), uno para las situaciones bilaterales y otro para las situaciones regionales o plurilaterales. Salvo indicación en contrario, todas las referencias al MASA en el presente documento se refieren a la versión bilateral.

¹⁹ Véase el Modelo de acuerdo bilateral de servicios aéreos de la OACI (Adjunto A), página A-114, Anexo I, Cuadros de ruta, opción "Enfoque de plena liberalización", que dice lo siguiente:

"A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte A: Puntos hacia, desde y dentro del territorio de la Parte B.

B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte B: Puntos hacia, desde y dentro del territorio de la Parte A".

2. Tipos de acuerdos bilaterales

28. Como siguiente paso, la Secretaría ha tratado de especificar un número reducido de tipos "uniformes" de ASA. Aunque a menudo se dice que la diversidad de los acuerdos es infinita, un examen más detallado revela ciertas pautas comunes en los elementos de acceso a los mercados.

29. El QUASAR ha permitido identificar siete tipos de acuerdos que engloban 1.424 ASA y más del 70 por ciento del tráfico. Hipotéticamente, estos acuerdos podrían ser reemplazados por lo tanto por siete acuerdos plurilaterales, al menos en lo que respecta a las disposiciones fundamentales (es decir, capacidad, fijación de precios, denegación/propiedad, quinta y séptima libertades, cabotaje y designación múltiple). El análisis por tipos y el análisis de los acuerdos plurilaterales contienen más detalles en este sentido. Los tipos escogidos por la Secretaría se ilustran en el cuadro A3.

Cuadro A3
Tipos de acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos identificados en el QUASAR

Tipo	Libertades	Designación	Denegación/ propiedad	Tarifas	Capacidad	Número de ASA	Tráfico abarcado
A	3ª y 4ª	Designación única	Propiedad mayoritaria y control efectivo	Doble aprobación	Predeterminación	221 (11,2%)	18,4 mills. (5,3%)
B	3ª y 4ª	Designación múltiple	Propiedad mayoritaria y control efectivo	Doble aprobación	Predeterminación	182 (9,2%)	19,7 mills. (5,6%)
C	3ª, 4ª, 5ª	Designación única	Propiedad mayoritaria y control efectivo	Doble aprobación	Predeterminación	432 (21,9%)	30,2 mills. (8,7%)
D	3ª, 4ª, 5ª	Designación única	Propiedad mayoritaria y control efectivo	Doble aprobación	Bermudas I	99 (5,0%)	10,4 mills. (3,0%)
E	3ª, 4ª, 5ª	Designación múltiple	Propiedad mayoritaria y control efectivo	Doble aprobación	Predeterminación	267 (13,6%)	43 mills. (12,3%)
F	3ª, 4ª, 5ª	Designación múltiple	Propiedad mayoritaria y control efectivo	Doble aprobación	Bermudas I	154 (7,8%)	71,1 mills. (20,4%)
G	3ª, 4ª, 5ª	Designación múltiple	Propiedad mayoritaria y control efectivo o Comunidad de intereses o Principal centro de actividad	Libertad de fijación de precios o Doble desaprobación	Libre determinación	69 (3,5%)	58 mills. (16,6%)
i Codificación incompleta en la OACI	<i>En caso de que:</i>		"n.d."	"n.d."	"Otros"	302 (15,3%)	56 mills. (16,0%)
o Las demás combinaciones						244 (12,4%)	41,8 mills. (12%)

Fuente: Secretaría de la OMC.

3. Ponderación de los Índices de liberalización aérea en función del tráfico

30. Los ILA se han combinado con las estadísticas sobre tráfico de la IATA para calcular un índice ponderado de liberalización aérea (IPLA (WALI)) por Estado contratante de la OACI, región, par de regiones, tipo, nivel de tráfico, etc. Los IPLA (WALI) se basan en una fórmula ponderada convencional. Por ejemplo, para el Estado contratante A, que ha concluido tres acuerdos bilaterales con B, C y D:

$$\text{IPLA de A} = \frac{(T_{A-B} \times \text{ILA}_{\text{ASA (A-B)}}) + (T_{A-C} \times \text{ILA}_{\text{ASA (A-C)}}) + (T_{A-D} \times \text{ILA}_{\text{ASA (A-D)}})}{T_{A-B} + T_{A-C} + T_{A-D}}$$

Nota: T = tráfico abarcado por el ASA de que se trate.

31. Las estadísticas sobre tráfico regular de pasajeros por pares de países que la IATA ha tenido la amabilidad de facilitarnos son con mucho el conjunto de datos más completo disponible. En particular, no adolece de los problemas de notificación y las limitaciones anejas a la confidencialidad de la serie de datos estadísticos sobre origen y destino por vuelo (OFOD) de la OACI.²⁰

32. Estas estadísticas por pares de países de la IATA abarcan el conjunto del tráfico entre los pares de países en cuestión, incluido el tráfico indirecto (por ejemplo, entre los Estados Unidos y Burkina Faso pasando por Francia) y, por consiguiente, no siempre se corresponden exactamente con el ámbito abarcado por un acuerdo bilateral concreto. Con todo, esta limitación afecta esencialmente a las rutas de poco tráfico, que no cuentan con tráfico directo y cuya repercusión estadística es por ello marginal. Sea como fuere, al parecer ni la OACI, ni la IATA ni la Official Airline Guide (OAG) disponen de estadísticas exhaustivas sobre el ámbito de aplicación preciso de los acuerdos bilaterales a un precio asequible.²¹ Hay información contradictoria sobre la capacidad de los proveedores de sistemas de reserva informatizados (SRI) de proporcionar datos similares mediante sus cintas MIDT (Market Information Data Tapes), pero el precio de esta información es incluso superior.

33. Por último, en vista de su valor comercial y de las prescripciones en materia de confidencialidad, las estadísticas de la IATA se han vuelto a desglosar por tramos de 500.000 pasajeros por cada acuerdo bilateral. No obstante, la IATA ha autorizado a la Secretaría de la OMC a proporcionar los datos agregados exactos cuando ha sido necesario. En caso de que los Miembros deseen obtener, previo pago, estadísticas más detalladas, pueden dirigirse directamente a la IATA.²²

4. Comparación de las redes "gubernamentales" con las redes de las líneas aéreas

34. La Secretaría ha tratado de comparar la red "gubernamental" de ASA bilaterales recogidas en la WASA de la OACI y la red que explotan realmente las líneas aéreas abarcada por las estadísticas sobre kilometraje de la IATA.

²⁰ Véase una explicación detallada de las dificultades estadísticas que han surgido y de las opciones estadísticas escogidas en las Notas metodológicas de la Parte D.

²¹ Sí existen estadísticas sobre el kilometraje de tráfico de los servicios directos (IATA) y sobre la capacidad de los servicios directos (OAG), pero el precio de las suscripciones a esta información es de 39.000 dólares EE.UU. y 20.000 libras esterlinas, respectivamente.

²² Puede contactarse con los Business Intelligence Services de la IATA a través de bis@iata.org.

35. Esta comparación ha permitido identificar:
- los derechos no utilizados (al menos durante la temporada de verano de 2006, según la IATA), es decir, los ASA concertados entre dos partes que no tienen el correspondiente servicio directo de transporte aéreo (un servicio explotado con el mismo número de vuelo)²³;
 - los "servicios huérfanos", es decir, los servicios de transporte aéreo directos en funcionamiento que carecen del correspondiente acuerdo bilateral registrado en la WASA. Esta falta de correspondencia puede deberse a diversas causas: en raros casos, la falta de un acuerdo bilateral (por ejemplo, entre Francia y Suiza antes del acuerdo entre las Comunidades Europeas y Suiza); la sustitución de un acuerdo bilateral por uno plurilateral (un factor que no tiene perfectamente en cuenta la WASA, donde, por ejemplo, todavía se registran los acuerdos internos en las Comunidades Europeas); o, en la mayor parte de los casos, el hecho de que el acuerdo en cuestión no se haya registrado en la OACI.

5. Aplicación de la metodología del QUASAR a los acuerdos plurilaterales sobre servicios aéreos

36. Desde el decenio de 1980 han proliferado los acuerdos plurilaterales, cuya relación con los ASA previos no siempre está clara. No obstante, los ASA plurilaterales se prestan a una cuantificación del tráfico y a una valoración de su apertura mediante la aplicación, *mutatis mutandis*, de la misma metodología empleada para los acuerdos bilaterales.

37. En aras de la coherencia con el enfoque aplicado a los acuerdos bilaterales, para los que se ha empleado como base la selección de la OACI, la Secretaría de la OMC ha decidido utilizar una lista elaborada recientemente por la OACI para el Simposio mundial sobre la liberalización del transporte aéreo celebrado en Dubai en septiembre de 2006.²⁴ Esta lista tiene dos partes.

38. La primera parte se compone de 14 acuerdos, agrupados con un criterio común preciso.²⁵
- el Mercado de Aviación Único de las Comunidades Europeas (1987)²⁶;
 - la Decisión relativa a la Integración del Transporte Aéreo en la Subregión Andina (Pacto Andino; 1991);

²³ El hecho de que no se utilice un derecho en determinada temporada no significa necesariamente que el ASA sea inútil, puesto que las líneas aéreas aumentan, disminuyen y redespliegan constantemente su capacidad en función de la situación económica general y de la contracción o el crecimiento de los mercados. Un derecho no utilizado durante los últimos 5 a 10 años sería un indicador más significativo, pero para su identificación habría que poder acceder plenamente a series de datos muy onerosas.

²⁴ Véase "Regulatory and Industry Overview", Nota informativa presentada por la secretaria de la OACI en el Simposio mundial sobre la liberalización del transporte aéreo, de 15 de agosto de 2006, párrafos 2.3 a 2.10, que puede consultarse en: www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/dubai2006/index.html.

²⁵ La fecha de conclusión se indica entre paréntesis.

²⁶ El MAU no se ha incluido en el análisis de los acuerdos plurilaterales porque en este documento se considera que abarca tráfico interno. Se describe pormenorizadamente en los documentos elaborados para el primer examen (véase la compilación, páginas 200, 201 y 230).

- el Acuerdo Multilateral sobre Servicios Aéreos de la Comunidad del Caribe (CARICOM-MASA; 1996);
- el Acuerdo de Fortaleza (1996);
- el Acuerdo entre Camboya, Laos, Myanmar y Viet Nam (CLMV) (1998; seguido por acuerdos multilaterales formales en 2003);
- el Programa para liberalizar los servicios aéreos entre los miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC; 1999)²⁷;
- el Acuerdo sobre Transporte Aéreo de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC; 1999);
- el Programa de Liberalización del Transporte Aéreo del Mercado Común del África Oriental y Meridional (MECAFMO; 1999);
- la Decisión Ministerial de Yamoussoukro II (1999);
- la Región del Triángulo de Crecimiento, compuesta por Indonesia, Malasia y Tailandia (IMT) (1999);
- la Zona de Crecimiento de la ASEAN Oriental, compuesta por Brunei, Indonesia, Malasia y Filipinas (BIMP/EAGA; 1999);
- el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT; 2001); y
- el Acuerdo entre Brunei, Singapur y Tailandia (BST) (2004).

39. La segunda parte consta de los "acuerdos en fase de firma o ratificación" y comprende:

- el Acuerdo sobre Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico (PIASA; 2003);
- el Programa común de transporte aéreo de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO; 2002);
- el Protocolo de Integración Sectorial del Transporte Aéreo de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) (Hoja de Ruta de la ASEAN; 2005);
- el Acuerdo sobre transporte aéreo para la creación de un Espacio Aéreo Común en la Asociación de Estados del Caribe (AEC; 2004);
- el Espacio Abierto de Aviación (EAA)²⁸ entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos (iniciado en diciembre de 2005);

²⁷ Procede señalar que, en el presente documento, la Secretaría ha tenido en cuenta un acuerdo más reciente concluido bajo la égida del CAAC en diciembre de 2004, el "Acuerdo sobre la Liberalización del Transporte Aéreo entre los Estados Árabes".

²⁸ "Espacio Abierto de Aviación" es la denominación empleada por la OACI (véase la nota 24) y por las Comunidades Europeas (véase http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/global_partners/us_en.htm). No la utilizan los Estados Unidos, que se refieren formalmente a este acuerdo como "Primera fase

- el Acuerdo Euromediterráneo entre las Comunidades Europeas y Marruecos (Acuerdo Euromediterráneo sobre Transporte Aéreo entre la Unión Europea y Marruecos; 2005); y
- el Espacio Aéreo Común Europeo (EACE) entre las Comunidades Europeas, Noruega, Islandia y varios Estados Balcánicos (iniciado en diciembre de 2005, abierto a la firma a partir de junio de 2006).

40. En el cuadro A4 se especifican las partes en todos estos acuerdos. La línea divisoria entre ambos grupos no está clara, dadas las incertidumbres sobre la situación de la ratificación de algunos acuerdos.

41. En el presente documento sólo se abordará la repercusión sobre el tráfico de los acuerdos plurilaterales. La medición de su nivel de apertura plantea problemas relativamente complejos y se tratará en un segundo documento.

Cuadro A4
Partes en los acuerdos plurilaterales sobre servicios aéreos, 2005

ASA plurilaterales	Partes
Decisiones 297, 320 y 360 del Pacto Andino, consolidadas en la Decisión 582 ("Pacto Andino"), 1991	Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú
Acuerdo Multilateral sobre Servicios Aéreos de la Comunidad del Caribe (CARICOM-MASA), 1996	Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Jamaica, Montserrat, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Suriname, Trinidad y Tabago
Acuerdo de Fortaleza, 1996	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay
Acuerdo de Banjul, 2004	Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Nigeria, Sierra Leona
Acuerdo CLMV (Camboya, Laos, Myanmar y Viet Nam), 1998-2003	Camboya, Myanmar, República Democrática Popular Lao, Viet Nam
Acuerdo sobre la Liberalización del Transporte Aéreo entre los Estados Árabes (CAAC), 1999-2004	Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Qatar, Siria, Somalia, Sudán, Túnez
Acuerdos sobre transporte aéreo entre los miembros de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC), 1999	Camerún, Chad, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana
Programa de Liberalización del Transporte Aéreo del Mercado Común del África Oriental y Meridional (MECAFMO), 1999	Angola, Burundi, Comoras, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Kenya, Libia, Madagascar, Malawi, Mauricio, República Democrática del Congo, Rwanda, Seychelles, Sudán, Swazilandia, Uganda, Zambia y Zimbabwe

del proyecto de acuerdo sobre transporte aéreo entre los Estados Unidos y la Unión Europea". La denominación "Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y la Unión Europea" parece aceptable a ambas partes, por lo que se emplea en adelante en el presente documento.

ASA plurilaterales	Partes
Decisión Ministerial de Yamoussoukro II, 1999	Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Ecuatorial, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Tanzania, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe
Memorándum de Entendimiento entre los Gobiernos de Indonesia, Malasia y Tailandia (IMT) sobre la expansión de las conexiones aéreas, 1995	Indonesia, Malasia, Tailandia
Zona de Crecimiento de la ASEAN Oriental (Brunei, Filipinas, Indonesia, Malasia) (BIMP/EAGA), 1995	Brunei, Filipinas, Indonesia, Malasia
Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT), 2001	Brunei, Chile, Estados Unidos, Islas Cook, Nueva Zelandia, Perú, Samoa, Singapur, Tonga
Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización de los Servicios de Transporte Aéreo de Pasajeros entre Brunei, Singapur y Tailandia (BST), 2004	Brunei, Singapur, Tailandia
<i>Programa Común sobre Transporte Aéreo de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO), 2002</i>	<i>Benin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinea-Bissau, Malí, Níger, Senegal, Togo</i>
<i>Acuerdo sobre Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico (PIASA), 2003</i>	<i>Estados Federados de Micronesia, Fiji, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Kiribati, Nauru, Niue, Palau, Papua Nueva Guinea, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu</i>
<i>Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y los Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), 2004</i>	<i>Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Suriname, Trinidad y Tabago, Venezuela</i>
<i>Protocolo de Integración Sectorial del Transporte Aéreo de la ASEAN (Hoja de Ruta de la ASEAN), 2005</i>	<i>Brunei, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Singapur, Tailandia, Viet Nam</i>
<i>Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y la Unión Europea, 2005</i>	<i>CE y Estados Unidos</i>
<i>Acuerdo Euromediterráneo sobre Transporte Aéreo entre la Unión Europea y Marruecos, 2005</i>	<i>CE y Marruecos</i>
<i>Espacio Aéreo Común Europeo (EACE), 2005</i>	<i>Albania, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, CE, Croacia, ERY de Macedonia, Islandia, Misión de las Naciones Unidas en Kosovo, Noruega, Rumania, Serbia y Montenegro</i>

Nota: Se indican en cursivas los acuerdos que todavía se encuentran en fase de firma/ratificación.

Fuente: Recopilado por la Secretaría de la OMC sobre la base de los datos sobre reglamentación de la OACI.