

**PARTE D**

**NOTAS METODOLÓGICAS  
Y POSIBLES MEJORAS**

A. NOTAS METODOLÓGICAS

1. En esta sección se presenta una descripción detallada de la metodología empleada por la Secretaría para evaluar el grado de liberalización de los regímenes de transporte aéreo en todo el mundo, es decir, la metodología del QUASAR. Se trata de facilitar toda la información necesaria para reproducir los cálculos de la Secretaría.

2. Al recurrir, en la medida de lo posible, a una metodología centrada en las "fuentes abiertas", la finalidad de la Secretaría es que todo investigador o profesional interesado pueda ampliar, corregir y, en general, aportar mejoras a su análisis. Por ejemplo, deberían poderse codificar los ASA que no forman parte de la muestra actual de la OACI o introducir cambios en los ya codificados para recoger elementos adicionales de acceso a los mercados (por ejemplo, las rutas), descartar algunos de los que se tienen en cuenta o ponderar de una manera distinta los diversos elementos de acceso a los mercados.

3. La Secretaría está dispuesta a remitir las hojas de datos Excel del QUASAR empleadas previa solicitud. Cabe señalar que, aunque hayan sido sustancialmente manipulados, una parte significativa de los datos incluidos se ha tomado de la base de datos WASA de la OACI, en su edición de 2005, que por lo tanto está protegida por el derecho de autor.<sup>1</sup> Igualmente, la IATA ha facilitado amablemente sus datos sobre tráfico en el entendimiento de que las cifras exactas sobre pasajeros seguirían siendo confidenciales y de que sólo se divulgarían las horquillas de tráfico.<sup>2</sup>

4. La presente sección está dividida en cinco partes. En la Parte 1 se describe el alcance de los ASA bilaterales analizados y las precisiones aportadas en relación con la información contenida en la WASA. En la Parte 2 se explica el sistema de ponderación y el modo de elaboración del Índice de liberalización aérea, y en la Parte 3 se aborda la identificación de los "tipos" de ASA bilaterales. La selección de los datos sobre tráfico se explica en la Parte 4, y en la Parte 5 se ilustran los indicadores adicionales seleccionados.

**1. Alcance del análisis**

5. Como se explica en la Parte A del presente documento, el análisis de la Secretaría se basa en la información contenida en la base de datos WASA de la OACI, en su edición en CD-ROM de 2005. Esta base de datos contiene resúmenes codificados de las principales disposiciones de todos los ASA bilaterales registrados en la OACI por sus Estados contratantes<sup>3</sup>, así como, por primera vez en esta edición de 2005, varios ASA identificados *motu proprio* por la OACI. Además, a diferencia de los compendios anteriormente publicados en papel, la versión en CD-ROM de la WASA incluye también la función de búsqueda en la base de datos, una característica que por sí sola ha sido fundamental para que la Secretaría pudiera efectuar su análisis.

---

<sup>1</sup> La base de datos WASA de la OACI puede adquirirse en la siguiente dirección: <http://icaodsu.openface.ca/documentItemView.ch2?ID=9515>.

<sup>2</sup> Los Miembros interesados en obtener previo pago datos estadísticos más detallados pueden ponerse en contacto con los Business Intelligence Services de la IATA a través de: [bis@iata.org](mailto:bis@iata.org).

<sup>3</sup> En realidad, la WASA de 2005 también contiene datos sobre territorios que no son Estados contratantes de la OACI, a saber: Antillas Neerlandesas; Aruba; Hong Kong, China; Macao, China; Samoa Americana; y Tuvalu. Al propio tiempo, la WASA no abarca la totalidad de los 189 Estados contratantes de la OACI, pues no contiene información acerca de Andorra, Belice, Eritrea, Kiribati, Micronesia (Estados Federados de), Mónaco, Palau, San Marino, San Vicente, Tayikistán y Timor-Leste. En el presente documento, se hace referencia a los países y territorios contenidos en la base de datos WASA como "Estados contratantes".

6. La versión de 2005 de la WASA contiene más de 2.200 ASA bilaterales. Aunque supone un gran esfuerzo por parte de la OACI y representa la fuente de información pública reconocida como mejor y más completa acerca del contenido de los acuerdos<sup>4</sup>, esta base de datos adolece de ciertas limitaciones desde el punto de vista de su alcance.

7. Al parecer, últimamente ha decaído la práctica de registrar los acuerdos bilaterales en la OACI, pese a que el Convenio de Chicago impone esta obligación.<sup>5</sup> Se calcula que el número de acuerdos registrados en la OACI representa en torno al 60 por ciento del conjunto de todos los acuerdos en vigor.<sup>6</sup> En reconocimiento de la gravedad de este problema, la OACI ha comenzado a buscar acuerdos no registrados y a incluirlos en su base de datos WASA. La versión de 2005 de la WASA contiene 133 acuerdos no registrados.<sup>7</sup>

8. La Secretaría se ha centrado exclusivamente en los ASA que abarcan servicios regulares de pasajeros. Aunque la base de datos WASA contiene también información acerca de los servicios no regulares y la carga, las cláusulas correspondientes a menudo no están codificadas de manera separada.<sup>8</sup> En el caso de la carga, por ejemplo, aparte de un reducido número de cláusulas relativas exclusivamente a la carga, la codificación de la WASA se refiere indistintamente a "servicios de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo".

9. En algunos casos ha sido necesario alterar o matizar la información generada por la base de datos WASA acerca de los ASA examinados o de la codificación de sus elementos principales, con miras a tratar de solventar insuficiencias de esta base de datos.

a) Precisiones acerca de los acuerdos sobre servicios aéreos incluidos en la WASA

10. Salvo cuando un acuerdo bilateral previamente notificado a la OACI ha sido modificado o denunciado formalmente, éste sigue contenido en la base de datos WASA, por lo que la edición de 2005 también incluye varios acuerdos caducos. Ejemplo de ello son los ASA concluidos entre los Estados miembros de las CE, que fueron sustituidos a raíz de la introducción de la tercera y definitiva serie de medidas de liberalización de la Comisión.<sup>9</sup> Desde entonces, las CE funcionan como un mercado cuasi interno, donde por ejemplo está autorizado el cabotaje autónomo (la llamada "novena libertad") y se han eliminado todas las restricciones acerca de la propiedad extranjera que se aplicaban a los ciudadanos de los Estados miembros de las CE. Por estos motivos la Secretaría ha excluido de su análisis todos los ASA intracomunitarios contenidos en la base de datos WASA.

---

<sup>4</sup> Airline Business, abril de 2006.

<sup>5</sup> Véase, en particular, el Apéndice A de la Resolución N° 18, adoptada en la Asamblea de la OACI de 2004, donde se dice lo siguiente: "[...] la Asamblea ha destacado repetidamente la obligación de cada Estado contratante de cumplir con el Artículo 83 del Convenio registrando lo antes posible en el Consejo todos los acuerdos relativos a la aviación civil internacional celebrados de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*".

<sup>6</sup> Airline Business, abril de 2006.

<sup>7</sup> En la base de datos WASA se identifican estos acuerdos no registrados insertando una "N" antes del número del acuerdo.

<sup>8</sup> La base de datos WASA (2005) solamente contiene siete acuerdos que abarcan servicios no regulares independientemente de cualesquiera otros acuerdos concertados entre las partes de que se trate, con lo que una muestra compuesta exclusivamente de acuerdos sobre servicios no regulares hubiera sido demasiado reducida.

<sup>9</sup> Véase un examen más detallado en la página 230 de la compilación.

11. La segunda precisión se refiere a los ASA concertados por Estados que ya no existen o cuya denominación ha cambiado. En el caso de la URSS, Checoslovaquia y Yugoslavia, los correspondientes acuerdos bilaterales se han reasignado a la Federación de Rusia (cuyo principal centro de tráfico y capital es Moscú), la República Checa (cuyo principal centro de tráfico y capital es Praga) y Serbia y Montenegro (cuyo principal centro de tráfico y capital es Belgrado), respectivamente. Los acuerdos registrados con el nombre de Zaire se han recogido bajo el rubro "República Democrática del Congo".

12. Los nombres de varios Estados contratantes de la OACI tal como aparecen registrados en la WASA (es decir, frecuentemente en forma abreviada) también han sido modificados, para ponerlos más en consonancia con la terminología habitual de la OMC.<sup>10</sup> Al definir las regiones geográficas se ha tenido en cuenta la práctica de la OMC y no la de la OACI.<sup>11</sup>

13. En algunos casos, la WASA contiene más de un ASA bilateral entre las dos mismas partes. En ocasiones, aunque no siempre, se ha debido a la reorganización de los Estados.<sup>12</sup> Al decidir qué ASA debía tener en cuenta a efectos del análisis, la Secretaría ha escogido el acuerdo más reciente, excepto cuando se refería a servicios no regulares, en cuyo caso ha seleccionado el acuerdo bilateral anterior que abarcaba los servicios regulares.

b) Precisiones acerca de la codificación por la OACI de los acuerdos sobre servicios aéreos

14. La base de datos WASA contiene ASA que han sido modificados pero todavía están registrados en su versión anticuada.<sup>13</sup> Ello se debe en parte a que su notificación a la OACI ha sido incompleta y, en parte, al tiempo transcurrido entre la conclusión de un acuerdo bilateral y su inclusión por la OACI en la base de datos WASA.<sup>14</sup>

15. Para sustituir estos ASA caducos por sus versiones más recientes, la Secretaría de la OMC habría requerido el texto de los acuerdos bilaterales en cuestión, con objeto de codificar sus principales elementos de acceso a los mercados. Este ejercicio habría absorbido un tiempo y unos recursos considerables y, por lo tanto, habría resultado inevitablemente sesgado desde el punto de vista geográfico y lingüístico. Por consiguiente, la Secretaría se ha basado en la información tal como está contenida en la base de datos WASA que, en cualquier caso, sigue siendo la mejor fuente disponible de información codificada acerca de los ASA bilaterales. Por el mismo motivo se han descartado los acuerdos bilaterales no registrados por la OACI en la WASA, y no se ha tratado de

---

<sup>10</sup> Al margen de las abreviaturas, los cambios se han referido a: Hong Kong, China (en lugar de RAE de Hong Kong, China); Macao, China (en lugar de RAE de Macao, China); República Kirguisa (en lugar de Kirguistán); Moldova (en lugar de República de Moldova); República Eslovaca (en lugar de Eslovaquia); Tanzania (en lugar de República Unida de Tanzania); República Bolivariana de Venezuela (en lugar de Venezuela).

<sup>11</sup> Se han identificado siete regiones: África; Asia y Oceanía; Comunidad de Estados Independientes; Europa; Oriente Medio; América del Norte; América Central y del Sur y el Caribe.

<sup>12</sup> Por ejemplo, los ASA concluidos por la ex República Democrática Alemana se enumeran bajo el rubro "Alemania".

<sup>13</sup> Puede hallarse información esquemática acerca de los ASA nuevos o modificados en las revistas y la prensa especializadas.

<sup>14</sup> En promedio parece haber un intervalo de cuatro años entre la conclusión de un ASA y su inclusión en la base de datos WASA. El ASA más reciente incluido en la edición de 2005 de la WASA, que se distribuyó en mayo de 2006, se remonta a febrero de 2003.

emplear la codificación de la WASA para cartografiar la evolución histórica de las políticas bilaterales en el ámbito de la aviación.

16. Una salvedad adicional en relación con la codificación de la WASA es que la información sobre acceso a los mercados sensible desde el punto de vista comercial (por ejemplo, cuando se refiere a las limitaciones de capacidad) normalmente figura en los memorandos de entendimiento confidenciales o en canjes de notas que no se registran en la OACI junto al texto del ASA y, por lo tanto, no está reflejada en la codificación de la OACI. Además, aunque en ocasiones no haya un acuerdo explícito para modificar los términos de un ASA, su aplicación práctica puede ser más liberal. Por ejemplo, los cambios en el régimen de propiedad de una línea aérea pueden contravenir los términos acordados en la cláusula sobre denegación/designación de determinado acuerdo bilateral, pero a veces el Estado contratante decide no plantear objeciones al respecto o conceder una exención.

17. La WASA también contiene información codificada sobre las rutas intercambiadas.<sup>15</sup> No obstante, la Secretaría de la OACI reconoce que, en la mayor parte de los casos, es difícil cuantificar esta información, pues no resulta fácil evaluar el nivel de restricción o apertura de determinadas rutas. Para interpretar las disposiciones vigentes, los derechos o restricciones aplicados en virtud de determinado cuadro de rutas, sería necesario remitirse al texto del acuerdo bilateral de que se trate. En vista de estas dificultades, en el QUASAR se ha omitido la información sobre rutas contenida en la WASA.

18. En algunos casos, la Secretaría de la OACI no ha podido codificar las cláusulas sobre acceso a los mercados de ciertos acuerdos bilaterales debido a la ambigüedad o a la falta de información o de detalle de su texto. En esos casos, la Secretaría de la OMC ha atribuido un coeficiente de ponderación nulo al elemento en cuestión (véase más adelante). En otros casos, se han identificado los errores de codificación y se han corregido en consecuencia.<sup>16</sup>

## **2. Sistema de ponderación - Índice de liberalización aérea**

19. La Secretaría ha elaborado un índice sobre el nivel de apertura de los ASA empleando la muestra modificada de ASA bilaterales. La base de datos WASA contiene una clasificación rudimentaria de los acuerdos bilaterales, que agrupa bajo los rubros de "tradicional, de transición, y de plena liberalización" y se corresponde con la clasificación de los acuerdos que aparece en el documento de la OACI Modelos de acuerdos de servicios aéreos. No obstante, la práctica totalidad (1.982 de 2.201) de los acuerdos bilaterales contenidos en la base de datos WASA entran en la categoría tradicional, y sólo se clasifican 154 como de transición y 65 como de plena liberalización. Esta clasificación se ha considerado demasiado agregada para permitir un estudio detallado del nivel de apertura de los acuerdos bilaterales, por lo que la Secretaría ha creado su propio índice, el ILA (ALI).

20. Esta labor ha supuesto tres pasos principales: a) la selección, entre las principales cláusulas codificadas en la base de datos WASA, de los elementos de acceso a los mercados considerados los

---

<sup>15</sup> Un ASA "suele contener horarios de rutas y, a menudo, condiciones, algunas en forma de restricciones, que se refieren a algunas de las rutas convenidas o a todas ellas, o bien al ejercicio de derechos a lo largo de esas rutas" (Notas explicativas sobre la WASA, página 13).

<sup>16</sup> En particular, se advirtió que se habían atribuido dos códigos distintos de capacidad al mismo ASA, a pesar de que la codificación debía haber sido exclusiva, de modo que se realizaron los siguientes cambios: en el Acuerdo N° 2907 (Fiji - Estados Unidos), la libre determinación tiene "1" punto y los demás campos "0"; en el Acuerdo N° 3883 (Japón - Jordania), "Otros" tiene "1" punto y los demás campos "0"; en el Acuerdo N° 4196 (Alemania - Malta), que luego se descartó porque afecta a dos Estados miembros de las CE, la predeterminación tiene "1" punto y los demás campos "0".

indicadores más pertinentes acerca del nivel de apertura; b) la evaluación de la importancia relativa de cada elemento en el ILA (ALI); y c) una evaluación detenida de la codificación en la WASA de las variantes de cada elemento de acceso a los mercados, con objeto de determinar su peso relativo.

21. La Secretaría, consciente del grado de arbitrariedad que supone un ejercicio de este tipo, en particular en lo referente a la asignación de los pesos relativos, ha ideado, además de su sistema "normalizado" de ponderación, otros tres más, cada uno de los cuales atribuye un mayor peso relativo a un elemento específico de acceso a los mercados. Con estos sistemas de ponderación no normalizados se quiere reflejar tres situaciones geográficas y económicas específicas que pueden influir en el valor atribuido a los diferentes elementos de acceso a los mercados de los acuerdos bilaterales. Las tres situaciones y sus respectivos métodos de ponderación se explican en la sección d).

22. Todo el ejercicio de selección y ponderación se ha efectuado en consulta con un grupo de profesionales, expertos gubernamentales, funcionarios internacionales y especialistas académicos que forman parte del sector de la aviación.

a) Selección de los elementos de acceso a los mercados

23. Los elementos de los ASA que se tienen en cuenta en el ILA (ALI) (entre paréntesis se indica el párrafo en el que figura la definición de la cláusula en las Notas explicativas sobre la base de datos WASA) son los siguientes:

1. **Concesión de derechos**, es decir, el derecho a prestar servicios entre los dos Estados contratantes (30). En particular, como se explica en la Parte A del presente documento (véase en especial el cuadro A2), se han tenido en cuenta los siguientes derechos:
  - a. Derechos de quinta libertad (30.2)
  - b. Derechos de séptima libertad (30.4)
  - c. Cabotaje (30.5)<sup>17</sup>;
2. **Designación**, es decir, el derecho a designar una o más líneas aéreas para ejercer el derecho de explotar los servicios aéreos acordados (14);
3. **Denegación**, es decir, las condiciones exigidas para que la línea aérea designada de la otra parte tenga derecho de explotación (46);
4. **Cláusula sobre la capacidad**, es decir, el régimen que determina la capacidad (en términos de volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio y/o tipo(s) de aeronaves) de transporte en los servicios acordados (48.1-48.3);
5. **Aprobación de las tarifas**, es decir, el régimen que rige la aprobación de la fijación de precios para los servicios prestados entre los Estados contratantes (53.1-53.5);
6. **Estadísticas**, es decir, el canje de estadísticas por parte de los Estados contratantes o de sus líneas aéreas, o las disposiciones en esta materia (27); y

---

<sup>17</sup> La codificación de la WASA no permite distinguir entre cabotaje consecutivo y cabotaje autónomo.

7. **Arreglos cooperativos**, es decir, el derecho de las líneas aéreas designadas a concertar arreglos cooperativos de comercialización (33).

24. La selección de estos elementos<sup>18</sup> como indicadores del nivel de apertura no ha planteado dudas, con la posible excepción de los dos últimos. En cuanto a las estadísticas, un ASA que no impone su intercambio, aunque no sea por sí mismo necesariamente liberal, indica la intención de las partes de no supervisar la evolución y los resultados de las líneas aéreas mutuas. Además, es cierto que los ASA abiertos no suelen prescribir el canje de estadísticas.

25. En lo referente a los arreglos cooperativos, desafortunadamente la WASA no distingue los tipos de arreglos de comercialización autorizados, aunque habría sido interesante averiguar si se autoriza la compartición de códigos con terceros.<sup>19</sup> Sea como fuere, la posibilidad de concertar arreglos cooperativos confiere diversas ventajas comerciales a los transportistas en cuestión y por lo tanto se ha identificado como un indicador de un nivel relativo de apertura de los acuerdos bilaterales.<sup>20</sup>

26. Naturalmente, las rutas intercambiadas y las condiciones o restricciones aplicadas a dichas rutas habrían sido indicadores fundamentales a tener en cuenta. Pero, por las razones expuestas anteriormente, se han omitido (los párrafos pertinentes en las Notas explicativas sobre la WASA son 55-59).

b) Importancia relativa de cada uno de los elementos de acceso a los mercados en el Índice de liberalización aérea

27. Después de identificar los siete elementos principales, el paso siguiente consistió en determinar su importancia relativa como indicadores del nivel de apertura, teniendo presente que, como se explica en la Parte A, el ILA (ALI) máximo que puede obtener un ASA se ha fijado en 50.

28. En el cuadro D1 se muestra la importancia relativa de cada elemento en el sistema de ponderación normalizado. Cada elemento presenta diversas variantes alternativas (o, en el caso de la concesión de derechos, acumulativas). En el cuadro D1 sólo se muestran los puntos atribuidos a la alternativa más liberal.

---

<sup>18</sup> Véase una explicación más detallada y datos sobre cada característica en la Compilación, páginas 205-241.

<sup>19</sup> Véase su definición y una descripción más completa en la Compilación, página 254, párrafos 34-36.

<sup>20</sup> Véase un estudio, en particular sobre las ventajas de la compartición de códigos, en la Compilación, páginas 252 y 253, párrafos 23-26.

**Cuadro D1**  
**Importancia relativa de los elementos de acceso a los mercados**  
**en el Índice de liberalización aérea**

Elementos	Puntos máximos	Peso relativo
1. Concesión de derechos	18	36%
<i>a. Quinta libertad</i>	6	12%
<i>b. Séptima libertad</i>	6	12%
<i>c. Cabotaje</i>	6	12%
2. Designación	4	8%
3. Denegación	8	16%
4. Capacidad	8	16%
5. Tarifas	8	16%
6. Estadísticas	1	2%
7. Arreglos cooperativos	3	6%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

*Fuente:* Secretaría de la OMC.

29. Acumulativamente se ha dado a los derechos de tráfico el mayor peso, ya que se ha estimado que representan la esencia de los ASA. Asimismo, en el ILA (ALI) no se atribuye ningún punto a los derechos de tercera y cuarta libertades, el elemento básico de acceso a los mercados de un ASA.<sup>21</sup> Se ha atribuido el mismo peso a la quinta y séptima libertades y al cabotaje.<sup>22</sup>

30. Las cláusulas sobre denegación, capacidad y tarifas representan formas indirectas de restringir potencialmente los derechos de tráfico intercambiados, de modo que las variantes más liberales de cada elemento se han considerado el segundo indicador más importante del nivel de apertura, asignándosele un peso específico del 16 por ciento.

31. En cuanto a la designación, la importancia del derecho a designar más de un transportista varía dependiendo del número de líneas aéreas regulares que prestan servicios en el territorio del Estado contratante de que se trate, a pesar de lo cual resulta indicativo de un enfoque favorable a la competencia, y en el sistema de ponderación normalizado se le ha atribuido un peso del 8 por ciento. Por último, a la luz de estas consideraciones acerca de los arreglos cooperativos y las estadísticas, se ha concedido un peso menor a estos elementos, del 3 y el 1 por ciento, respectivamente.

32. Al evaluar estos coeficientes, debería tenerse en cuenta que el ILA (ALI) se elabora a partir de indicadores del nivel de apertura, y no de la apertura *per se*, pues no se conocen necesariamente ni las prácticas reales ni los términos precisos de los ASA. Además, el ILA (ALI) no representa la práctica reglamentaria actual de los mercados de aviación, sino que mira en gran medida hacia el futuro. Por ejemplo, aunque sólo se concede el derecho de cabotaje en dos de los acuerdos bilaterales

---

<sup>21</sup> De igual manera, no se ha dado ningún punto a la sexta libertad, que es una combinación de la tercera y cuarta libertades.

<sup>22</sup> Como se ha dicho anteriormente, la base de datos WASA no distingue las libertades relativas a los pasajeros de las referentes a la carga, sino que se limita a indicar si se concede determinado derecho de libertad. Ello probablemente genera un sesgo pro-liberal, pues los Estados contratantes tienden a ser más proteccionistas al otorgar derechos de tráfico a los pasajeros que a la carga (véase la compilación, página 304). Por consiguiente, podrían atribuirse puntos a la inclusión de un derecho de tráfico de séptima libertad exclusivamente referido a la carga.

recogidos en la WASA, en el Índice se le atribuye un gran valor, para reflejar el nivel de apertura implícito en el otorgamiento de este derecho de tráfico. Por consiguiente, cabe esperar que el ILA (ALI) muestre un sesgo hacia unos valores reducidos, debido a la filosofía progresista en que se basa este Índice.

33. Al propio tiempo, como la base de datos WASA codifica las cláusulas principales actuales de los ASA bilaterales, el ILA (ALI) no tiene en cuenta qué disposiciones podrían ser más liberales, pero no se han puesto a prueba. Por ejemplo, la cláusula sobre denegación más liberal que figura en la WASA se refiere al criterio de la "oficina principal" (principal centro de actividad), aunque podría concebirse una cláusula más liberal, como es que la designación de los transportistas dependiera únicamente de la comprobación de que el Estado designante ejerce un control reglamentario real.<sup>23</sup>

c) Variantes de los elementos de acceso a los mercados - codificación de la OACI y pesos relativos

34. Después de determinar el desglose general del valor atribuido en el ILA (ALI) a los siete elementos de acceso a los mercados estudiados, se han examinado detenidamente las variantes de cada elemento y la manera en que la OACI las codifica en la WASA, con objeto de evaluar su peso relativo. Se ha concluido que los elementos de acceso a los mercados corresponden a dos categorías principales.

35. La primera categoría comprende la designación, los arreglos cooperativos y las estadísticas, así como los derechos de tráfico de quinta y séptima libertades y de cabotaje, considerados aisladamente. De estos elementos sólo se puede valorar si se conceden o no. O bien está presente el elemento, en cuyo caso se le asigna la totalidad de los puntos previstos, o no lo está, en cuyo caso se le atribuye una puntuación nula; no hay variantes intermedias. La segunda categoría consta de las cláusulas sobre capacidad, tarifas y denegación. Todos estos elementos presentan múltiples variantes, que requieren la asignación de pesos intermedios. Cada elemento se trata detalladamente a continuación.

i) *Derechos de tráfico*

36. Los derechos de tráfico se ponderan acumulativamente en el ILA (ALI). Además del intercambio básico de los derechos de tercera y cuarta (y sexta) libertades, al que no se concede ningún punto, la WASA codifica la presencia o ausencia de una disposición que autorice el derecho a ejercer la quinta y séptima libertades y el cabotaje, respectivamente, de conformidad con las definiciones expuestas a continuación.

---

<sup>23</sup> En sus sentencias de 2002, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE) dictaminó que la cláusula de nacionalidad contenida en los ASA bilaterales de los Estados miembros de las CE era ilegal y debía ser sustituida por una "cláusula comunitaria". Esta cláusula establece que un Estado miembro puede designar transportistas de las CE si éstos tienen un "establecimiento" en dicho Estado miembro y están bajo el control normativo efectivo del Estado miembro designante. El TJCE ha dado una interpretación muy amplia del concepto de "establecimiento", pues puede tratarse de cualquier tipo de presencia establecida, por ejemplo una oficina o filial comercial o de venta. Eso significa que un transportista de las CE podría tener un principal centro de actividad pero varios establecimientos y, por lo tanto, ser designado por otro Estado miembro que aquel en el que tiene su principal centro de actividad (véase un estudio más detallado en Hörstke, "Air Carrier Ownership and Control Revisited at the Fifth Worldwide ICAO Air Transport Conference", *Annals of Air and Space Law*, Vol. XVIII, 2003).

37. Los derechos de quinta libertad son los "derechos concedidos a una de las partes entre un punto o puntos del territorio de la otra parte y puntos intermedios o puntos más alejados de terceros países situados en la ruta o rutas acordadas. Se considerará que no se han concedido derechos de quinta libertad cuando en una ruta concedida a una parte se nombre uno o más puntos intermedios o puntos más alejados en terceros países pero se nieguen derechos de tráfico local entre tal punto o puntos y el territorio de la otra parte, o cuando la concesión general de tales derechos esté supeditada a un acuerdo posterior. Con todo, tales derechos se considerarán otorgados si su uso sólo está supeditado a una futura especificación, tal como la selección de un punto o puntos".

38. Los llamados derechos de séptima libertad son los derechos concedidos "a una parte entre un punto o puntos en el territorio de la otra parte y cualquier punto o puntos en terceros países sin el requisito de que se incluya en dicha operación un punto cualquiera en el territorio de la parte beneficiaria, o sea, que el servicio no tiene que estar conectado con un servicio hacia o desde la parte beneficiaria del transportista ni constituir una extensión de dicho servicio".

39. Los derechos de cabotaje se refieren a la concesión "a una de las partes de derechos de tráfico entre dos puntos en el territorio de la otra parte, ya sea en un servicio que se inicia o termina en el territorio nacional o fuera del territorio de la parte que otorga la concesión (también se conoce como octava libertad o "cabotaje consecutivo"), o en un servicio "autónomo" realizado enteramente dentro del territorio de la parte otorgante (también conocido como derechos de novena libertad)".

40. Los códigos correspondientes en la WASA son los siguientes:

0 - Ausencia de una disposición que autorice los derechos de quinta/séptima libertades y de cabotaje

1 - Presencia de una disposición que autorice los derechos de quinta/séptima libertades y de cabotaje

41. Todos los acuerdos codificados en la versión de 2005 de la base de datos WASA contemplan en la práctica secuencialmente los derechos de quinta y séptima libertades y de cabotaje, es decir, que no se concede la séptima libertad sin quinta libertad ni se han concedido derechos de cabotaje sin la quinta y séptima libertades. No obstante, cabe concebir teóricamente que en un acuerdo bilateral se conceda el derecho de cabotaje (por ejemplo, para colmar las deficiencias nacionales) sin autorizarse los servicios internacionales concertados o autónomos a terceros países desde el territorio del Estado contratante en cuestión. Para tener en cuenta estas posibilidades teóricas, se ha decidido asignar puntos por separado a cada una de las libertades.

42. El desglose de los puntos totales entre estas posibilidades ha resultado muy complejo, pues las opiniones de los expertos en aviación consultados diferían acerca de la importancia relativa de cada libertad. Al final se decidió que la inclusión de cualquiera de estas libertades en un acuerdo bilateral representaba un elemento importante de liberalización, que en todos los casos afectaría sustancialmente a las operaciones y opciones de las líneas aéreas interesadas. Por consiguiente, se decidió asignar el mismo número de puntos (seis) a cada una de las libertades otorgadas, de modo que un ASA en virtud del cual se autorizaran los derechos de tráfico de quinta y séptima libertades y de cabotaje recibiría 18 puntos.

ii) *Designación*

43. En las Notas explicativas sobre la WASA se define la "designación" como "la notificación que una de las partes hace a la otra acerca de qué línea aérea o líneas aéreas han de ejercer los derechos de aquella parte a explotar los servicios acordados".

44. Los códigos correspondientes en la WASA son los siguientes:

0 - Elemento no mencionado en el ASA

1 - Designación única, definida en la WASA como aquella en que "cada parte designe a una línea aérea"

2 - Designación múltiple, definida en la WASA como aquella en que "cada parte designe a una o varias líneas aéreas. [...] Una de las partes podrá designar a más de una línea aérea pero con limitaciones en rutas específicas".

45. En todo el QUASAR, los casos en que la codificación de la WASA indica que no se dispone de información acerca de una disposición específica se han ponderado como la variante más restrictiva. En el caso de la designación, el código "0" se ha asimilado por lo tanto a la designación única, y se ha concedido una puntuación nula a todos los ASA con un código de designación de "0" o "1". Los ASA con un código "2" han recibido cuatro puntos.

*iii) Estadísticas*

46. La base de datos WASA codifica la "disposición relativa al canje de estadísticas [, que] puede ser obligatorio, a solicitud o puede exigirse únicamente en casos de controversia en materia de capacidad" según dos elementos. En el primero se indica si está presente o ausente una cláusula que contempla el canje de estadísticas y, en el segundo, si deben canjearse estadísticas a intervalos especificados.<sup>24</sup>

47. Los dos códigos correspondientes en la WASA son los siguientes:

0 - Ausencia de una disposición que prevea el canje de estadísticas

1 - Presencia de una disposición que prevea el canje de estadísticas

0 - Ausencia de una disposición que prevea el canje de estadísticas a intervalos especificados

1 - Presencia de una disposición que prevea el canje de estadísticas a intervalos especificados

48. En la WASA se encuentran las cuatro combinaciones posibles de estos dos códigos. La Secretaría ha considerado que sólo la presencia simultánea de dos códigos "0" garantizaba la ausencia total de canje de estadísticas. Por consiguiente, sólo en estos casos se ha asignado un punto. Las tres combinaciones restantes han tenido una puntuación nula.

*iv) Arreglos cooperativos*

49. En la definición de "arreglos cooperativos" que figura en la WASA se dice que este elemento indica "la existencia de una disposición relativa a concertar arreglos cooperativos de comercialización, como la reserva de capacidad o la compartición de códigos. Las líneas aéreas designadas de las partes pueden concertar con cualquier otra línea aérea arreglos de código compartido según los cuales los servicios comprendidos por el acuerdo, en cualquier ruta o sector de ruta, pueden llevar el código de la línea aérea designada, además del código del transportista que explota el vuelo, como si se tratara de sus propios servicios. Podrá exigirse que la línea aérea designada esté autorizada para ejercer

---

<sup>24</sup> En las Notas explicativas se especifica que "No se ajustará a este criterio una referencia relativa a un canje 'a solicitud' [es decir, el canje de estadísticas a intervalos especificados]".

derechos de tráfico a lo largo de toda la ruta y que la otra línea aérea esté autorizada para ejercer derechos de tráfico a lo largo del sector o tramo de ruta".

50. Los códigos correspondientes en la WASA son:

0 - Ausencia de una disposición que permita concertar arreglos cooperativos

1 - Presencia de una disposición que permita concertar arreglos cooperativos

51. Se asigna tres puntos a un código "1" y ningún punto a un código "0".

v) *Capacidad*

52. La base de datos WASA codifica las cláusulas que regulan la capacidad, o "método, mutuamente convenido por dos gobiernos, para abordar una cuestión de fundamental importancia comercial y operacional para sus líneas aéreas designadas", de acuerdo con cuatro regímenes posibles, que son los siguientes:

1. Predeterminación. Se define como un arreglo que exige "que se establezca la capacidad antes del inicio de la explotación, ya sea mediante acuerdo entre los gobiernos o sus autoridades aeronáuticas o entre sus líneas aéreas designadas, con sujeción a la aprobación gubernamental. Cuando la disposición sobre capacidad sea similar a una cláusula Bermudas I ... pero en otra disposición se exija la consulta o coordinación de la capacidad o la presentación y aprobación de las frecuencias u horarios por adelantado, en el archivo de referencia se clasifica al acuerdo como de predeterminación. Análogamente, en un acuerdo que por otras razones sería del tipo Bermudas I, puede estipularse que las autoridades aeronáuticas determinen conjuntamente la aplicación práctica de los principios relativos a la capacidad. Esto implica que se centren en la capacidad *ab initio*, la esencia de la predeterminación. Si, por lo demás, la disposición sobre la capacidad no establece claramente la predeterminación ni tampoco puede clasificarse dentro de ningún otro tipo definido, pero si en ella se exige que los incrementos de la capacidad sean aprobados por las autoridades competentes, la cláusula se incluirá dentro de la categoría de predeterminación".

2. Bermudas I. En las Notas explicativas sobre la WASA se dice lo siguiente: "En el marco de este arreglo, los gobiernos establecen los principios de capacidad a los que deben ajustarse las líneas aéreas designadas pero permiten a cada línea aérea la libertad *ab initio* de determinar su propia capacidad, sujeta solamente a un examen posterior por parte de los gobiernos mediante su procedimiento de consulta. Los principios, conceptos y textos del sistema de control de la capacidad Bermudas I, tal y como fue negociado entre el Reino Unido y los Estados Unidos en 1946, se han adoptado en numerosos acuerdos bilaterales. Con todo, la adopción de una fraseología del sistema Bermudas no significa siempre que se acepte la aplicación práctica de los principios del sistema Bermudas; las partes pueden tener una clara intención de predeterminar la capacidad. Por consiguiente, en los archivos de referencia sólo se clasifican como Bermudas I los acuerdos sobre capacidad que son "puramente" Bermudas I tanto en su formato como en su funcionamiento. Por ejemplo, cuando un acuerdo tenga fraseología del tipo Bermudas y una disposición, no necesariamente en la cláusula sobre la capacidad, que se aparte de las características esenciales del sistema, se identificará en el archivo de referencia como uno de los otros tipos posibles de acuerdo. Por otra parte, el sistema Bermudas I puede reforzarse mediante una cláusula en la que se prohíba la restricción unilateral de la capacidad".

3. Libre determinación. Se define como un arreglo que permite "que las líneas aéreas designadas decidan sobre su capacidad libres de control normativo. Las partes convienen en que ninguna de ellas limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra parte, excepto en

lo que pueda deberse a exigencias de aduanas o a motivos de orden técnico, operacional o ambiental, en condiciones uniformes, de acuerdo con el Artículo 15 del Convenio de Chicago. La cláusula puede comprometer también a cada una de las partes a asegurar la competencia leal".

4. Otros. Esta categoría residual se ha creado para todos aquellos casos "en los cuales las disposiciones sobre la capacidad o disposiciones conexas no pueden clasificarse en ninguno de los tres tipos de arreglos relativos a la capacidad mencionados, tratándose de un híbrido de más de una categoría o no pudiéndose identificar con ninguna de ellas".

53. Estos regímenes son mutuamente excluyentes y sus correspondientes códigos en la WASA son los siguientes:

0 - Ausencia de una cláusula que establezca un régimen en materia de capacidad basado en la predeterminación/Bermudas I/libre determinación/otros.

1 - Presencia de una cláusula que establezca un régimen en materia de capacidad basado en la predeterminación/Bermudas I/libre determinación/otros.

54. Con la excepción de la categoría residual "Otros", los regímenes se han enumerado *supra* por orden creciente de apertura: la predeterminación representa el régimen más restrictivo y a su presencia se le han atribuido cero puntos, mientras la libre determinación es la cláusula más liberal y cuando se incluía se han asignado la totalidad de los ocho puntos previstos para la capacidad. En un punto intermedio se encuentra la cláusula Bermudas I, que es de carácter híbrido. Constituye la condición *prima facie* para la libre determinación de la capacidad, pero está supeditada a un examen posterior que facilita la introducción de restricciones ulteriores en materia de capacidad. Debido a su carácter compuesto, se ha considerado que Bermudas I se sitúa entre una cláusula de predeterminación y una de libre determinación, por lo que se le han atribuido cuatro puntos.

55. De conformidad con la norma de no asimilar la falta de información sobre una disposición específica a la opción más restrictiva, cuando los cuatro regímenes tenían el código "0" (lo que significa que no se dispone de información sobre el régimen vigente en materia de capacidad), se han asimilado a la hipótesis más restrictiva y no se les ha atribuido ningún punto.

56. En lo referente al régimen "Otros" se ha constatado que 156 ASA correspondían a esta categoría, que comporta casos en que los términos en materia de capacidad no pueden clasificarse claramente en ninguno de los otros tres regímenes en materia de capacidad. Ignorar estos casos habría supuesto equipararlos al régimen más restrictivo, es decir, la predeterminación, y asignarles cero puntos en lo que a la capacidad respecta.<sup>25</sup> Por ello la Secretaría ha utilizado una serie de códigos adicionales acerca de los elementos significativos en relación con la capacidad incluidos en la WASA, con miras a determinar la orientación general, restrictiva o liberal, de estos "Otros" casos. Se ha considerado que esta modificación, aunque necesariamente imprecisa, reflejaría la realidad con mayor precisión que la concesión de cero puntos.

---

<sup>25</sup> Otra posibilidad habría consistido en atribuirle dos puntos, habida cuenta de que cero puntos habrían correspondido a un régimen puro de predeterminación, pero, si los términos de un ASA hubieran sido exactamente los de la predeterminación, la OACI los habría codificado como tales. El hecho de que el régimen en materia de capacidad se haya codificado en la categoría "Otros" podría haberse interpretado como indicativo de cierta apertura en la disposición, situándolo entre la predeterminación y Bermudas I.

57. En consulta con la Secretaría de la OACI, la Secretaría de la OMC ha tenido en cuenta los cuatro elementos en materia de capacidad siguientes<sup>26</sup>:

A. El elemento A consiste en "una declaración de los principios generales que rigen la capacidad. Las declaraciones de tales principios son características de los acuerdos del tipo Bermudas I pero también aparecen en algunos acuerdos de predeterminación y de libre determinación. Por ejemplo en estas declaraciones, se puede propugnar la igualdad de oportunidades de explotación (o de competencia), que la capacidad de las líneas aéreas guarde relación con los requisitos del tráfico, y que cada parte y línea aérea tome en consideración los intereses de la otra parte y de su(s) línea(s) aérea(s). En las cláusulas de predeterminación se añade a menudo una referencia a la igualdad y a los beneficios mutuos o a los resultados equitativos".

B. El elemento B indica "la existencia de una fórmula para el control de la capacidad entre los territorios de ambas partes. Este elemento se encuentra a menudo en los arreglos de predeterminación y puede ser parte de la propia cláusula o estar incluido en el cuadro de rutas. En la fórmula está prevista una división específica de la capacidad o se indica un máximo o mínimo de frecuencias".

E. El elemento E se refiere a la inclusión de "una declaración del principio o principios que excluyen expresamente los controles unilaterales de la capacidad. Si bien estos principios son normalmente indicativos de un arreglo de libre determinación, también existen como refuerzo en los acuerdos del tipo Bermudas I".

G. El elemento G indica "el requisito de someter a la aprobación gubernamental la capacidad, las frecuencias y los horarios o programas. Este requisito es muy frecuente en los acuerdos de predeterminación y puede, junto con otras características, indicar la presencia de ese requisito, pero también puede encontrarse en los demás tipos de régimen de capacidad. Puede formar parte de la cláusula sobre la capacidad pero, por lo general, figura aparte o dentro del cuadro de rutas. Dicho elemento puede comprender un plazo y se considera que existe, incluso cuando se refiere únicamente a incrementos de la capacidad".

58. La codificación correspondiente en la WASA es la siguiente:

0 - Ausencia de los elementos en materia de capacidad A/B/E/G

1 - Presencia de los elementos en materia de capacidad A/B/E/G

59. Sobre la base de estos códigos adicionales de capacidad, los "Otros" casos se han reclasificado en la categoría "Otras disposiciones restrictivas" u "Otras disposiciones liberales". La hipótesis de trabajo empleada ha sido que se aplican regímenes propios de "Otras disposiciones restrictivas" cuando los elementos A (es decir, el establecimiento de principios generales que rigen la capacidad), B (es decir, la existencia de una fórmula para el control de la capacidad) o G (es decir, el requisito de someter la capacidad a la aprobación) se codifican como "1", y que se aplican regímenes propios de "Otras disposiciones liberales" cuando el elemento E (es decir, la exclusión de los controles unilaterales de la capacidad) se codifica como "1".

60. En términos de ponderación, se ha considerado que la categoría "Otras disposiciones restrictivas" se sitúa entre la predeterminación y Bermudas I, por lo que se le ha atribuido un número de puntos intermedio al asignado a las otras dos categorías, es decir, dos, la media entre cero y cuatro.

---

<sup>26</sup> Todos los ASA registrados por la OACI en la edición de 2005 de la WASA que constan de un régimen en materia de capacidad correspondiente a la categoría "Otros" incluyen por lo menos uno de los cuatro elementos de capacidad considerados.

Aplicando la misma lógica, se ha atribuido a la categoría "Otras disposiciones liberales", que se sitúa entre Bermudas I y la libre determinación, seis puntos, la media entre cuatro y ocho.

61. En términos de representación gráfica en el análisis por Estado contratante, no se ha identificado la categoría "Otros" de manera aislada. El gráfico 4 de los perfiles de los Estados contratantes asimila la cláusula sobre capacidad "Otros" a la categoría "No determinado". La representación separada de la categoría "Otros" ha sido imposible, habida cuenta de las limitaciones de tiempo de que ha adolecido la Secretaría, debido a la codificación adicional que habría supuesto la identificación de las categorías "Otras disposiciones restrictivas" y "Otras disposiciones liberales".

vi) *Tarifas*

62. Las cláusulas relativas a la aprobación de las tarifas se codifican en la base de datos WASA de acuerdo con el tipo de régimen de tarifas y los procedimientos de notificación y presentación previstos. A efectos del ILA (ALI), únicamente se ha tenido en cuenta el tipo de cláusula sobre aprobación de las tarifas vigente, en lugar de sus modalidades. La OACI codifica los cinco regímenes de aprobación de las tarifas siguientes:

1. Doble aprobación. En las Notas explicativas sobre la WASA se dice lo siguiente: "Este método de 'doble aprobación' exige la aprobación por ambas partes de las tarifas o acuerdos sobre tarifas antes de que dichas tarifas entren en vigor. [...] La aprobación por parte de las autoridades aeronáuticas puede otorgarse expresa o tácitamente. La aprobación expresa se manifiesta mediante el uso del verbo 'deber', o el uso del futuro, y la aprobación tácita es posible, por ejemplo, expresando 'puede otorgar aprobación expresamente' o mediante una indicación de que la tarifa se considerará como aprobada si ninguna de las partes ha notificado o expresado su desaprobación dentro de un plazo determinado. [...] A veces se incluye la flexibilidad de cambiar los plazos".

2. País de origen. En presencia de este régimen, una parte "puede desaprobado las tarifas únicamente cuando el servicio de transporte se origine en su propio territorio".

3. Doble desaprobación. La WASA da la siguiente definición: "Según este método de doble desaprobación, las tarifas entran en vigor a menos que ambas autoridades aeronáuticas las desapruében. Como ocurre con los métodos del país de origen y de fijación de precios, la finalidad de este procedimiento es limitar la participación gubernamental y aumentar la flexibilidad tarifaria de las líneas aéreas designadas".

4. Fijación de precios sin restricciones (libertad de fijación de precios). En las Notas explicativas se indica que "De acuerdo con este método, las tarifas no estarán supeditadas a la aprobación de parte alguna".

5. Fijación de precios por zonas. Además de los cuatro regímenes autónomos enumerados anteriormente, la base de datos WASA incluye éste, que se encuentra en pocos acuerdos bilaterales. Comprende "un punto o puntos de referencia alrededor de los cuales se acuerdan diversos tipos de control tarifario. Las partes acuerdan aprobar tarifas dentro de una gama de precios específica y que satisfagan las condiciones correspondientes, aunque pueda seguir siendo necesaria la presentación de tarifas. Fuera de la zona podrán aplicarse uno de los procedimientos de control de tarifas mencionados o una combinación de ellos".<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> En los acuerdos bilaterales recogidos en la edición de 2005 de la WASA, siempre se aplica un solo régimen fuera de la zona. En la práctica, en la WASA en la fijación de precios por zonas concurren la fijación de precios sin restricciones y la doble aprobación, o bien la fijación de precios sin restricciones y la doble desaprobación. No se codifican en ella otras combinaciones de los regímenes tarifarios.

63. Los códigos correspondientes en la WASA son los siguientes:

0 - Ausencia de una cláusula que contemple un régimen de aprobación de las tarifas de doble aprobación/país de origen/doble desaprobación/fijación de precios sin restricciones/fijación de precios por zonas.

1 - Presencia de una cláusula que contemple un régimen de aprobación de las tarifas de doble aprobación/país de origen/doble desaprobación/fijación de precios sin restricciones/fijación de precios por zonas.

64. Con la excepción de la categoría "Fijación de precios por zonas", los otros cuatro regímenes se han enumerado por orden creciente de apertura. El más restrictivo es el de doble aprobación, que requiere la aceptación expresa de las tarifas por ambas partes, por lo que no se le ha atribuido ningún punto. El régimen más liberal es el que permite la libre fijación de los precios por las líneas aéreas, es decir, el régimen de fijación de precios sin restricciones. Se le han atribuido los ocho puntos previstos para el elemento relacionado con las tarifas.

65. Entre ambos extremos se encuentran otros dos regímenes tarifarios autónomos. En primer lugar, la cláusula del país de origen, en virtud de la cual se autoriza que el país de salida vete las tarifas, ha sido clasificada por los expertos como más cercana a una disposición restrictiva que a una cláusula totalmente liberal, por lo que se le han atribuido tres puntos. En segundo lugar, el régimen de doble desaprobación, que exige la desaprobación expresa por ambos países para anular las tarifas, se ha considerado bastante liberal, puesto que sería inusual que una tarifa suscitara objeciones por parte de los dos Estados contratantes. Por lo tanto, en el ILA (ALI) se le han asignado seis puntos.

66. Con el fin de ponderar la fijación de precios por zonas, la Secretaría ha decidido emplear el promedio de los puntos para los regímenes aplicables. Cuando en la fijación de precios por zonas se combinan la fijación de precios sin restricciones y la doble aprobación, se le atribuyen cuatro puntos (la media entre cero y ocho), mientras que, cuando en la fijación de precios por zonas concurren la fijación de precios sin restricciones y la doble desaprobación, se le atribuyen siete puntos (la media entre seis y ocho).

67. Al igual que con los demás elementos, cuando todas las opciones en materia de tarifas se codifican como "0", se presupone la existencia del régimen más restrictivo y por lo tanto no se le atribuye ningún punto.

vii) *Denegación*

68. En la WASA se codifican tres posibles requisitos en materia de denegación, de acuerdo con las siguientes definiciones:

1. Propiedad mayoritaria y control efectivo. Se describe en la WASA como la condición de que "gran parte de la propiedad y el control efectivo de la línea aérea estén en manos de la parte designante o de sus nacionales. Con todo, podrán especificarse también otras condiciones, tales como el cumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado otorgante. Se considerará que existe la disposición relativa a la denegación aun cuando esté expresada de forma implícita, por ejemplo, cuando una parte convenga en otorgar la autorización apropiada siempre que se cumpla el criterio relativo a la propiedad y el control efectivo".

2. Comunidad de intereses. La OACI establece que este requisito está presente cuando "una parte aceptaría que una línea aérea extranjera designada explote los servicios convenidos a condición de que la propiedad mayoritaria y el control efectivo estén en manos de: a) uno o más países que son partes en el acuerdo o por una o más de las partes, es decir, una organización de explotación conjunta o un transportista multinacional creado mediante acuerdo intergubernamental; o b) uno o más países que no son necesariamente partes en el acuerdo pero que pueden pertenecer a un grupo con una 'comunidad de intereses', definido de antemano".

3. Oficina principal (principal centro de actividad). En las Notas explicativas de la WASA se dice que esta cláusula indica "la aceptación por una de las partes de una línea aérea extranjera si el transportista está incorporado en la parte designante y tiene su oficina principal y domicilio permanente también en la parte designante, incluyendo uno incorporado y que tenga su oficina principal en la parte designante, y esté efectivamente controlado por la misma, lo cual elimina el requisito de propiedad mayoritaria. En algunos acuerdos también se hace alusión al requisito de que la línea aérea posea un certificado de explotador de aeronaves actualizado, emitido por la autoridad aeronáutica de la otra parte".

69. Los códigos correspondientes en la WASA son los siguientes:

0 - Ausencia de una cláusula que contemple la propiedad mayoritaria y el control efectivo/comunidad de intereses/oficina principal.

1 - Presencia de una cláusula que contemple la propiedad mayoritaria y el control efectivo/comunidad de intereses/oficina principal.

70. Al ser la cláusula más restrictiva existente, se ha atribuido cero puntos al criterio de la propiedad mayoritaria y el control efectivo por parte de los ciudadanos de la parte designante. Se ha asimilado a este caso, de conformidad con la práctica habitual, el de que los tres requisitos estén codificados como "0", lo que genera una presunción favorable a la hipótesis más restrictiva. La cláusula codificada más liberal es el criterio de la oficina principal, al que se conceden por ello los ocho puntos previstos. El requisito de la comunidad de intereses se sitúa entre estos dos regímenes, por lo que se le han atribuido cuatro puntos.

71. En algunos casos se ha codificado en la WASA más de un régimen de denegación para el mismo acuerdo bilateral. Cuando esto ocurre, solamente se ha tenido en cuenta el régimen más liberal de los posibles, y se le han atribuido los puntos en consecuencia.

72. En el cuadro D2 se sintetiza la ponderación de todas las variantes principales de los siete elementos de acceso a los mercados considerados en el ILA (ALI).

**Cuadro D2**  
**Sistema normalizado de ponderación del Índice de liberalización aérea**

<b>Elementos</b>	<b>Variantes</b>	<b>Puntos</b>
1. Concesión de derechos		
a) Derechos de quinta libertad	No concedidos Concedidos	0 6
b) Derechos de séptima libertad	No concedidos Concedidos	0 6
c) Derechos de cabotaje	No concedidos Concedidos	0 6
2. Designación	Única Múltiple	0 4
3. Denegación	Propiedad mayoritaria y control efectivo Comunidad de intereses Oficina principal	0 4 8
4. Capacidad	Predeterminación Otras disposiciones restrictivas Bermudas I Otras disposiciones liberales Libre determinación	0 2 4 6 8
5. Tarifas	Doble aprobación País de origen Doble desaprobación Fijación de precios por zonas Fijación de precios sin restricciones	0 3 6 4 ó 7 8
6. Estadísticas	Canjeadas No canjeadas	0 1
7. Arreglos cooperativos	No autorizados Autorizados	0 3
<b>ILA (ALI) total máximo</b>		<b>50</b>

Notas: En el margen derecho de la tercera columna se indica el número máximo de puntos que pueden atribuirse a cada elemento.  
 Los puntos atribuidos a la fijación de precios por zonas corresponden bien a la fijación de precios sin restricciones y la doble aprobación, bien a la fijación de precios sin restricciones y la doble desaprobación.

Fuente: Secretaría de la OMC.

d) Sistemas de ponderación no normalizados

73. Además del sistema "normalizado" de ponderación del ILA (ALI), la Secretaría ha elaborado tres sistemas adicionales, cada uno de los cuales da un peso relativo más elevado a un elemento específico de acceso a los mercados, como son la concesión de derechos de tráfico de quinta libertad, la cláusula de denegación y la de designación. Con estos sistemas de ponderación no normalizados se quiere dar cuenta de tres situaciones geográficas y económicas específicas que parecen relativamente frecuentes y pueden influir en la importancia comercial de los diferentes elementos de acceso a los mercados contenidos en los acuerdos bilaterales.

74. Estas tres situaciones y sus métodos asociados de ponderación se describen a continuación.

i) *Derechos de tráfico de quinta libertad (5ª+)*

75. Para algunos Estados contratantes, la quinta libertad puede tener más importancia de lo que implican los puntos que se le atribuyen con arreglo al sistema de ponderación normalizado. Por ejemplo, la situación geográfica de los Estados puede limitar el alcance del tráfico entre puntos fijos, o su alejamiento de las zonas densamente pobladas puede dificultarle generar una demanda suficiente para mantener unos servicios regulares a puntos que sólo pueden servir aeronaves mayores. Para estos Estados es esencial conceder derechos de quinta libertad a sus transportistas, pues eso permitirá a sus líneas aéreas combinar la demanda de destinos alejados con la de escalas intermedias. En vista de ello, se ha modificado el sistema de ponderación para dar más peso a los derechos de tráfico de quinta libertad. Los puntos correspondientes en el ILA (ALI) de la "5ª libertad ampliada" (o "5ª+") se han aumentado de 6 a 12. Para que el ILA (ALI) total máximo no excediera 50 puntos, se ha deducido en la medida de lo posible una cuantía proporcional de puntos de cada uno de los demás elementos de acceso a los mercados (ajustando en consecuencia las variantes). El sistema de ponderación resultante se expone en el cuadro D3.

**Cuadro D3**  
**Sistema de ponderación 5ª + del Índice de liberalización aérea**

Elementos	Variantes	Puntos
1. Concesión de derechos		
<b>a) Derechos de quinta libertad</b>	No concedidos <b>Concedidos</b>	0 <b>12</b>
b) Derechos de séptima libertad	No concedidos Concedidos	0 5
c) Derechos de cabotaje	No concedidos Concedidos	0 5
2. Designación	Única Múltiple	0 3,5
3. Denegación	Propiedad mayoritaria y control efectivo Comunidad de intereses Oficina principal	0 3,5 7
4. Capacidad	Predeterminación Otras disposiciones restrictivas Bermudas I Otras disposiciones liberales Libre determinación	0 1,5 3,5 5 7
5. Tarifas	Doble aprobación País de origen Doble desaprobación Fijación de precios por zonas Fijación de precios sin restricciones	0 2,5 5 3,5 ó 6 7
6. Estadísticas	Canjeadas No canjeadas	0 1
7. Arreglos cooperativos	No autorizados Autorizados	0 2,5
<b>ILA (ILA) total máximo</b>		<b>50</b>

Notas: En el margen derecho de la tercera columna se indica el número máximo de puntos que pueden atribuirse a cada elemento.

Los puntos atribuidos a la fijación de precios por zonas corresponden bien a la fijación de precios sin restricciones y la doble aprobación, bien a la fijación de precios sin restricciones y la doble desaprobación.

El elemento cuyo coeficiente de ponderación se ha aumentado figura en negritas.

Fuente: Secretaría de la OMC.

ii) Disposiciones sobre denegación/propiedad (PROP+)

76. Probablemente la liberalización de las disposiciones sobre denegación reviste especial importancia para algunos Estados debido al régimen de propiedad de su línea aérea nacional. Cuando la única línea aérea que puede ejercer los derechos negociados es propiedad de una comunidad de Estados o cuando es propiedad mayoritaria de entidades extranjeras, se atribuye mayor importancia al establecimiento de disposiciones liberales sobre denegación/propiedad. Por consiguiente, se ha designado un sistema de ponderación adaptado ("PROP+"), según el cual el valor atribuido a una cláusula acerca de la comunidad de intereses o la oficina principal se incrementa en cuatro y ocho puntos, hasta llegar a 7 y 14 puntos, respectivamente. En la medida de lo posible, los valores atribuidos a los restantes elementos se ha reducido proporcionalmente, como se ilustra en el cuadro D4.

**Cuadro D4**  
**Sistema de ponderación PROP+ del Índice de liberalización aérea**

Elementos	Variantes	Puntos
1. Concesión de derechos		
a) Derechos de quinta libertad	No concedidos Concedidos	0 5
b) Derechos de séptima libertad	No concedidos Concedidos	0 5
c) Derechos de cabotaje	No concedidos Concedidos	0 5
2. Designación	Única Múltiple	0 3,5
3. Denegación	Propiedad mayoritaria y control efectivo <b>Comunidad de intereses</b> <b>Oficina principal</b>	0 7 <b>14</b>
4. Capacidad	Predeterminación Otras disposiciones restrictivas Bermudas I Otras disposiciones liberales Libre determinación	0 1,5 3,5 5 7
5. Tarifas	Doble aprobación País de origen Doble desaprobación Fijación de precios por zonas Fijación de precios sin restricciones	0 2,5 5 3,5 ó 6 7
6. Estadísticas	Canjeadas No canjeadas	0 1
7. Arreglos cooperativos	No autorizados Autorizados	0 2,5
<b>ILA (ALI) total máximo</b>		<b>50</b>

Notas: En el margen derecho de la tercera columna se indica el número máximo de puntos que pueden atribuirse a cada elemento.

Los puntos atribuidos a la fijación de precios por zonas corresponden bien a la fijación de precios sin restricciones y la doble aprobación, bien a la fijación de precios sin restricciones y la doble desaprobación.

El elemento cuyo coeficiente de ponderación se ha aumentado figura en negritas.

Fuente: Secretaría de la OMC.

iii) *Designación múltiple (DES+)*

77. Cabe suponer que los países que disponen de más de una línea aérea regular en funcionamiento tengan gran interés en designar más de una línea aérea para explotar las rutas acordadas. Por ello se ha concebido un sistema de ponderación que atribuye más importancia a la cláusula sobre designación múltiple ("DES+"). Los puntos atribuidos a la inclusión de una cláusula sobre designación múltiple se han aumentado de cuatro (en el sistema de ponderación normalizado) a siete y medio y, en la medida de lo posible, se ha sustraído un número proporcional de puntos a cada uno de los demás elementos de acceso a los mercados. Los coeficientes de ponderación exactos se exponen en el cuadro D5.

**Cuadro D5**  
**Sistema de ponderación DES+ del Índice de liberalización aérea**

<b>Elementos</b>	<b>Variantes</b>	<b>Puntos</b>
1. Concesión de derechos		
a) Derechos de quinta libertad	No concedidos Concedidos	0 5,5
b) Derechos de séptima libertad	No concedidos Concedidos	0 5,5
c) Derechos de cabotaje	No concedidos Concedidos	0 5,5
<b>2. Designación</b>	Única <b>Múltiple</b>	0 <b>7,5</b>
3. Denegación	Propiedad mayoritaria y control efectivo Comunidad de intereses Oficina principal	0 3,5 7,5
4. Capacidad	Predeterminación Otras disposiciones restrictivas Bermudas I Otras disposiciones liberales Libre determinación	0 1,5 3,5 5,5 7,5
5. Tarifas	Doble aprobación País de origen Doble desaprobación Fijación de precios por zonas Fijación de precios sin restricciones	0 2,5 5,5 3,5 ó 6,5 7,5
6. Estadísticas	Canjeadas No canjeadas	0 1
7. Arreglos cooperativos	No autorizados Autorizados	0 2,5
<b>ILA (ALI) total máximo</b>		<b>50</b>

Notas: En el margen derecho de la tercera columna se indica el número máximo de puntos que pueden atribuirse a cada elemento.

Los puntos atribuidos a la fijación de precios por zonas corresponden bien a la libre fijación de precios sin restricciones y la doble aprobación, bien a la fijación de precios sin restricciones y la doble desaprobación.

El elemento cuyo coeficiente de ponderación se ha aumentado figura en negritas.

Fuente: Secretaría de la OMC.

78. Cuando la fijación de precios por zonas va aparejada a la cláusula de doble aprobación de las tarifas, el número de puntos asignados (es decir, la media) hubiera sido 3,75. No obstante, para asegurar la uniformidad de la ponderación entre todos los elementos, se ha redondeado a 3,5 puntos.<sup>28</sup> Este método de "redondeo a la baja" se ha utilizado de manera general para preservar el mismo peso relativo concedido en las distintas fórmulas a los diferentes elementos de acceso a los mercados.

### 3. Tipos

79. Al analizar los resultados del empleo de la metodología del QUASAR, la Secretaría ha advertido que se producía reiteradamente la combinación de algunos elementos. Un examen más detenido ha revelado que la inmensa mayoría de los acuerdos bilaterales recogidos en la WASA pueden reagruparse en uno de los siete "tipos" definidos en función de los términos acordados para los principales elementos de acceso a los mercados, así como en dos categorías residuales adicionales.

80. En el cuadro A3 de la Parte A figura la explicación completa de los siete tipos identificados, de A a G, y datos sobre los elementos pertinentes de acceso a los mercados. En vista de su reducido peso en los distintos tipos de ILA (ALI), no se han tenido en cuenta en este contexto las cláusulas sobre el canje de estadísticas y los arreglos cooperativos.

81. Las dos categorías residuales se refieren: primero, a los casos en que la codificación de la OACI es incompleta (tipo "i"), es decir, cuando las cláusulas sobre denegación/propiedad, tarifas o capacidad tienen el código "0"; y, segundo, a las demás combinaciones de elementos de acceso a los mercados que no corresponden a ninguno de los demás tipos (tipo "o").

82. La aparición reiterada de estos siete tipos es notable teniendo en cuenta que teóricamente son posibles más de 1.500 tipos de ASA.<sup>29</sup> Cuatro parámetros pertinentes (quinta libertad, séptima libertad, cabotaje y designación múltiple) pueden estar presentes o ausentes y pueden combinarse con otros tres parámetros (cláusula de denegación, régimen en materia de capacidad y régimen tarifario), que pueden revestir cuatro características (en el caso de la denegación y la capacidad) o seis (en el caso de las tarifas). El diagrama D1 representa el árbol de decisiones para uno de los tipos identificados, el tipo F, pero es representativo de las numerosas opciones posibles.<sup>30</sup>

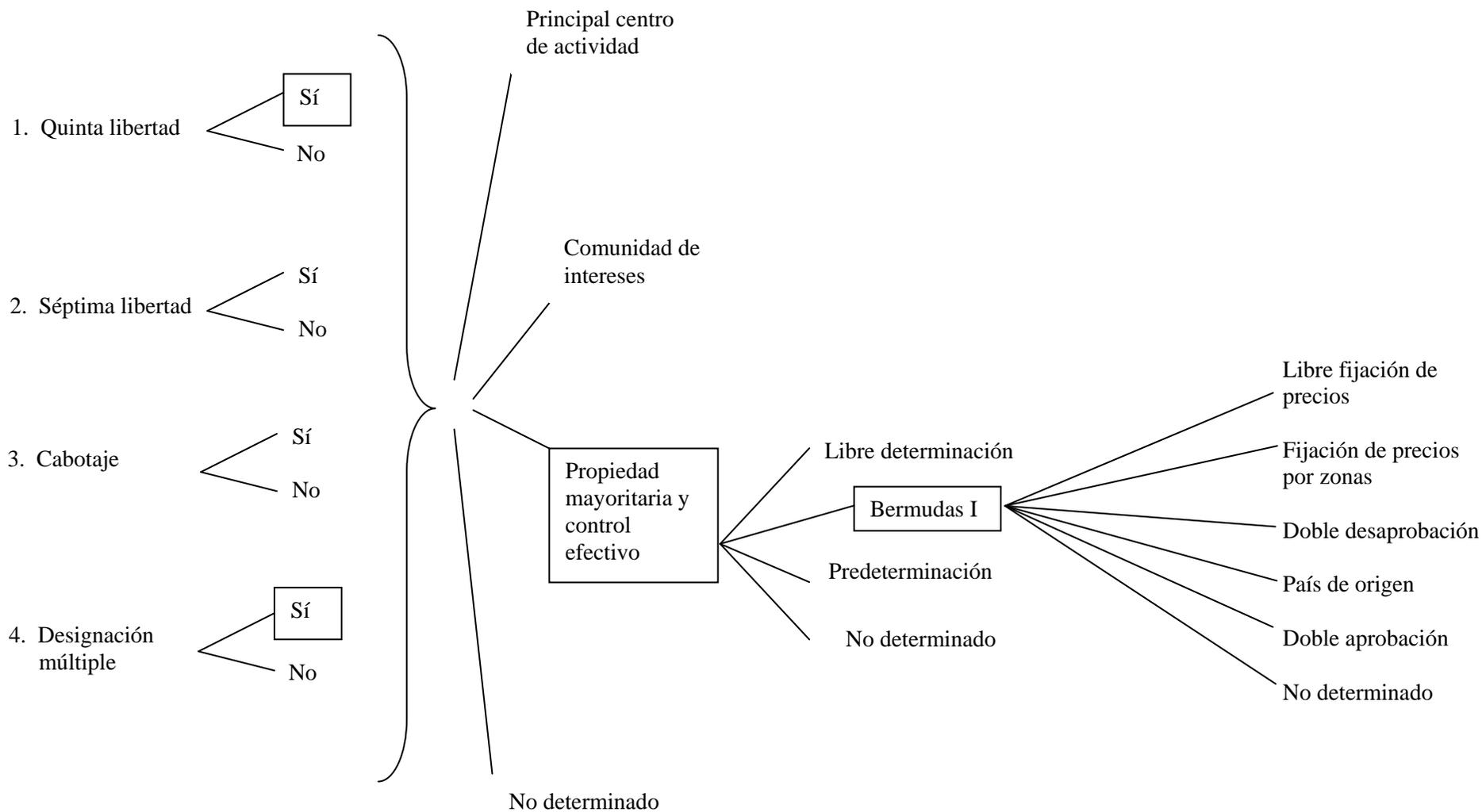
---

<sup>28</sup> Se ha estimado asimismo que, habida cuenta de la arbitrariedad inevitable de un mecanismo de ponderación de este tipo, sería preferible que los valores del ILA (ALI) fueran lo más sencillos posible. Por consiguiente, se ha evitado el empleo de dos decimales.

<sup>29</sup> Hay exactamente  $2^4 \times 4 \times 4 \times 6 = 1.536$  combinaciones posibles.

<sup>30</sup> Para facilitar su interpretación, las características de los dos parámetros (es decir, los regímenes de capacidad y tarifas) se han incluido una sola vez en el diagrama D1, y no en todos los nodos.

**Diagrama D1**  
**Combinaciones posibles de los principales elementos de acceso a los mercados de los acuerdos sobre servicios aéreos**



Fuente: Secretaría de la OMC.

#### 4. Datos sobre tráfico

83. Con la metodología empleada en el QUASAR se trata de poner en consonancia los regímenes reglamentarios con los datos sobre tráfico. Es el primer intento de este tipo de cuantificar el grado de liberalización del régimen bilateral tal como está registrado por la OACI en la base de datos WASA.

84. Ha sorprendido la dificultad para obtener las estadísticas sobre tráfico aéreo de pasajeros correspondientes al entorno reglamentario. La existencia de mecanismos de contabilidad distintos y los problemas de ausencia de notificación y de confidencialidad han complicado la recopilación de esta información.

85. Con objeto de evaluar correctamente el mercado aeronáutico resultante de determinado régimen reglamentario, al acuerdo bilateral suscrito entre los Estados contratantes A y B habría que asociarle el número de pasajeros transportados entre A y B por las líneas aéreas de los dos Estados contratantes en cuestión (en el caso del tráfico de tercera y cuarta libertades) y por las líneas aéreas de terceros (en el caso del tráfico de quinta y séptima libertades).<sup>31</sup>

86. Entre las diferentes series de datos sobre tráfico de pasajeros de la OACI, la referente al origen y destino por vuelo (OFOD) parecía a primera vista apropiada para el QUASAR. La serie de datos OFOD muestra el origen y destino de los pasajeros que viajan con un número de vuelo específico, es decir, el origen y destino por vuelo. Cuando un pasajero comienza y termina un viaje con un vuelo que tiene el mismo número, incluso si la aeronave efectúa una escala para recoger y dejar a otros pasajeros, se contabiliza que ese pasajero ha viajado del origen al destino marcados por el número de vuelo. El itinerario del pasajero reflejado por los datos se corresponde exactamente con el ASA bilateral que regula ese servicio aéreo particular. A título de ejemplo, se contabilizará que un pasajero que viaje en un vuelo de British Airways de Londres a Sydney vía Singapur ha viajado solamente de Londres a Sydney, lo que se corresponde con el régimen reglamentario con arreglo al cual se efectúa dicho vuelo, es decir, la concesión de derechos de tráfico de tercera libertad en el ASA concertado entre el Reino Unido y Australia.

87. Con arreglo al criterio OFOD, se contabiliza que un pasajero que realiza una parada y cambia de aeronave ha viajado desde su origen hasta la escala y luego desde la escala hasta su destino. Como este viaje tiene lugar en el marco de dos acuerdos bilaterales distintos, los datos sobre tráfico se corresponden también en este caso con el entorno reglamentario. Por ello, la serie de datos OFOD no muestra el "verdadero" origen y destino del pasajero: en cuanto la persona cambia de vuelo, emplea otro cupón de vuelo y, por lo tanto, se convierte en un nuevo pasajero. Asimismo, tal como están recogidos, los datos OFOD no permiten averiguar el itinerario seguido, es decir, si el pasajero ha viajado en un vuelo sin escalas o con ellas. No obstante, a efectos de la asignación de tráfico a los acuerdos bilaterales, esta información carece de interés y los datos OFOD se han considerado los más apropiados para el análisis de la Secretaría.

88. Con todo, la información contenida en la serie de datos OFOD no es suficientemente completa para tener utilidad práctica. Los datos OFOD de dominio público facilitados por la OACI y organizados por pares de ciudades adolecen de dos deficiencias: no todas las líneas aéreas comunican sus datos de tráfico OFOD y esta serie de datos de la OACI es la única que está supeditada a

---

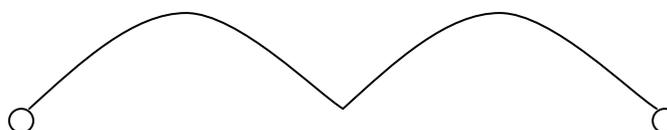
<sup>31</sup> Una salvedad importante a este respecto es que no todos los pasajeros transportados entre A y B por una línea aérea de la Parte C son pasajeros de quinta libertad desde el punto del acuerdo bilateral concertado entre A y B. Si su origen inicial (o destino final) se encuentra en el país A y su destino final (u origen inicial) se encuentra en el país B, representan un tráfico de pasajeros de quinta libertad. Sin embargo, si su origen inicial (o destino final) se encuentra en el país C y su destino final (u origen inicial) se encuentra en el país A y solamente son transportados a través del país B, representan un tráfico de pasajeros de tercera/cuarta libertades y, por lo tanto, están abarcados por el acuerdo bilateral suscrito entre A y C.

restricciones en materia de confidencialidad. Son restricciones de dos tipos. En primer lugar, los datos agregados correspondientes a un par de ciudades no pueden revelarse a menos que la OACI haya recibido datos relativos a dos transportistas de dos Estados diferentes. En segundo lugar, deben transcurrir doce meses entre el final del plazo de notificación y el momento en que se divulgan los datos. Como consecuencia de ello, la OACI estima que sólo una cuarta parte, más o menos, de los datos de que dispone internamente se difunden en la base de datos pública sobre OFOD. En términos de los ASA examinados en el QUASAR, sólo se ha dispuesto de estadísticas OFOD en un 19 por ciento aproximadamente de los casos.

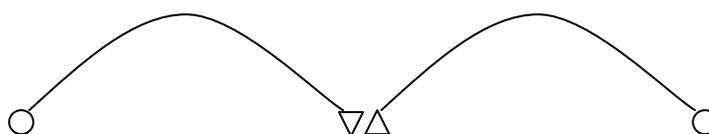
89. Por consiguiente, la Secretaría se dirigió a la IATA, que le facilitó amablemente estimaciones sobre el tráfico regular mundial basadas en datos tomados de sus planes de facturación y liquidación bancaria calibrados para tener en cuenta los ámbitos subrepresentados en dichos planes, como las ventas directas de las líneas aéreas, las líneas aéreas que no forman parte de la IATA, etc. Esta serie de datos representa el origen y destino reales de los pasajeros tal como figuran en su billete, y no en los datos del vuelo. En este sentido, no es ideal para los fines del QUASAR. El itinerario que se sigue con arreglo a determinado billete puede estar regulado por uno o varios acuerdos bilaterales, que no se corresponden necesariamente con el acuerdo bilateral concluido por los países de origen y destino del billete y que, además, podrían incluso no haber concluido ningún ASA bilateral. Un pasajero que viaje del Reino Unido a Australia con una sola reserva, realizando una escala y cambiando de aeronave en Singapur, será contabilizado en las estadísticas de la IATA como si sólo hubiera viajado del Reino Unido a Australia; no se registrará tráfico entre el Reino Unido y Singapur ni entre Singapur y Australia. El diagrama D2 ilustra la diferencia entre la serie de datos OFOD y la de la IATA.

**Diagrama D2**  
**Diferencia entre los datos OFOD sobre pasajeros y los de la IATA**

**Hipótesis 1**  
**OFOD=IATA**  
 1 pax A-C



**Hipótesis 2**  
**OFOD**  
 1 pax A-B  
 1 pax B-C  
**IATA**  
 1 pax A-C



Notas: Los triángulos indican una escala y cambio de aeronave.  
 Se presupone que el vuelo entre A y C se realiza con un solo billete.

*Fuente:* Secretaría de la OMC

90. En el diagrama D2, la primera hipótesis muestra que un pasajero que viaja de A a C vía B con un solo billete y el mismo número de vuelo, sin cambiar de aeronave en B, será registrado de la misma manera por las estadísticas OFOD y de la IATA, es decir, como si hubiera viajado de A a C. En la segunda hipótesis, el hecho de que el pasajero se detenga y cambie de aeronave en B se registra de distinta manera en las dos series de datos. En los datos OFOD figurará un pasajero de A a B y uno

de B a C, en tanto que en las estadísticas de la IATA se consignará que el pasajero ha viajado de A a C, dado que ése es el itinerario indicado en el billete.

91. Pese a estas deficiencias, la serie de datos de la IATA representaba la serie de datos sobre tráfico más completa disponible para calcular el número de pasajeros transportados por pares de países, por lo que la ha empleado la Secretaría. Las estadísticas utilizadas se refieren a 2005. Por motivos relacionados con el derecho de autor, la Secretaría no ha sido autorizada a incluir las cifras exactas sobre el tráfico para las relaciones bilaterales, pero ha podido presentar esta información en forma de horquillas de tráfico.

92. Sobre la base de estos datos, la Secretaría ha podido calcular el ILA (ALI) ponderado en función del tráfico (es decir, el IPLA (WALI)) de todos los Estados contratantes. También ha averiguado la proporción relativa de todo el tráfico regular internacional -de entrada y de salida- recogido en los datos de la WASA sobre tráfico, es decir, el tráfico que tiene lugar en el marco de los acuerdos bilaterales recogidos por la OACI en la WASA. En 2005, el tráfico regular internacional total<sup>32</sup> recogido por la IATA ascendió aproximadamente a 496 millones de pasajeros.<sup>33</sup> De estos 496 millones, el tráfico recogido en la WASA ascendió a casi 349 millones de pasajeros, lo que supone en torno al 70 por ciento del universo de tráfico.

## 5. Indicadores adicionales

93. Para facilitar nuevas investigaciones empleando la metodología del QUASAR, la Secretaría ha recopilado una serie de indicadores adicionales que podrían ser útiles para analizar los ASA bilaterales. Dadas las limitaciones de tiempo y recursos, la Secretaría no ha empleado esta información en este contexto, pero está dispuesta a proseguir los análisis si así lo desean los Miembros.

94. La información recopilada se agrupa de dos maneras: por Estado contratante de la OACI y por ASA. Con respecto a los Estados contratantes, el cuadro 1 de la Parte C, donde figuran los perfiles, contiene datos económicos y demográficos generales, así como las estadísticas sobre comercio y transporte aéreo. Esta información permitiría realizar comparaciones entre la situación económica y demográfica de un Estado, las características básicas de su comercio y sus políticas comerciales, así como el mercado del transporte aéreo y los regímenes normativos.<sup>34</sup>

95. En lo referente a los ASA, los datos recopilados podrían ser útiles para futuros análisis de las corrientes de tráfico aéreo (o incluso de las políticas aeronáuticas) y sus factores determinantes. Estos

---

<sup>32</sup> En consonancia con la exclusión de los ASA intracomunitarios del QUASAR (véase la Parte A del presente documento), el tráfico intracomunitario, que en 2005 ascendió a casi 192 millones de pasajeros según las estadísticas de la IATA, no se ha contabilizado como tráfico internacional.

<sup>33</sup> El tráfico regular total en 2005 ascendió a 1.743 millones de pasajeros, descontados 1.055 millones de pasajeros en vuelos internos y 192 millones de pasajeros en vuelos internos de las CE.

<sup>34</sup> Por ejemplo, los análisis preliminares efectuados por la Secretaría han mostrado que no hay gran relación entre el PIB per cápita de un país y su tráfico recogido en la WASA. Este resultado, un tanto sorprendente, podría reflejar factores como la superficie del país y su densidad demográfica. No obstante, parece acorde con las conclusiones de un estudio del Boston Consulting Group, en el que se analiza la relación entre el número de viajes de larga distancia de salida y el PIB per cápita. El estudio concluye que el crecimiento económico sólo empieza a afectar plenamente a la demanda de viajes aéreos de larga distancia cuando el PIB per cápita alcanza 15.000 dólares EE.UU. (Financial Times, 27 de julio de 2006).

indicadores, que han sido facilitados por el *Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales* (CEPII)<sup>35</sup>, reflejan:

- la distancia entre el par de Estados contratantes de que se trate<sup>36</sup>;
- si tienen una frontera común;
- si comparten una lengua oficial;
- si comparten una lengua hablada comúnmente<sup>37</sup>; y
- la existencia de un vínculo histórico.<sup>38</sup>

96. Estos datos figuran en el anexo D-I, en el que se enumeran todos los ASA bilaterales considerados en el QUASAR, ordenados primero por orden decreciente del valor de ILA (ALI) normalizado y luego por orden creciente de distancia.<sup>39</sup>

97. En el cuadro 2 de cada perfil figura una lista de todos los ASA concluidos por los distintos Estados contratantes. También se presentan datos sobre la distancia entre el par de Estados contratantes de que se trate, así como sobre la existencia de servicios directos de transporte aéreo entre ambos.<sup>40</sup> Esta información se ha tomado de los datos sobre kilometraje de la IATA del verano de 2006.

98. La información sobre kilometraje de la IATA también ha servido para identificar, en el cuadro 3 de los perfiles de los Estados contratantes, los "servicios huérfanos", es decir, los servicios de transporte aéreo explotados entre el Estado contratante en cuestión y varios países o territorios que no están amparados por ningún ASA bilateral registrado por la OACI en la WASA de 2005.<sup>41</sup>

## B. CONCLUSIONES - POSIBLES MEJORAS DEL QUASAR

99. La metodología del QUASAR es solamente un primer intento de medir el grado de apertura de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y ponderarlos en función del tráfico que abarcan. Durante su elaboración, la Secretaría ha identificado varias posibilidades de mejorar esta metodología. Entre ellas cabe citar las siguientes:

---

<sup>35</sup> Estos datos pueden obtenerse en: <http://www.cepii.fr/anglaisgraph/bdd/distances.htm>.

<sup>36</sup> Los datos sobre distancias se refieren a la distancia que separa la ciudad principal de cada uno de los dos Estados contratantes, calculada según la fórmula del arco de círculo máximo, que emplea los datos de latitud y longitud.

<sup>37</sup> Definido en la serie de datos del CEPII como la lengua hablada como mínimo por el 9 por ciento de los habitantes de ambos Estados contratantes.

<sup>38</sup> Definido como la existencia de una relación en la que un Estado contratante ha gobernado al otro durante un largo período de tiempo y ha contribuido a la situación actual de sus instituciones.

<sup>39</sup> El Estado contratante que registra el ASA bilateral en la OACI se identifica como "parte A" y su interlocutor como "parte B".

<sup>40</sup> Los servicios directos son servicios prestados entre dos puntos por líneas aéreas miembros de la IATA con el mismo número de vuelo.

<sup>41</sup> La terminología empleada para estos países y territorios se ha tomado directamente de la serie de datos sobre kilometraje de la IATA. Se incluyen también los territorios que no tienen una política de transporte aéreo autónoma.

- Ampliar la muestra de los ASA en términos de fuentes (por ejemplo, base de datos Aeroaccords, Serie de Tratados de las Naciones Unidas, búsquedas en la Web, información complementaria facilitada por los Miembros<sup>42</sup>), tipos de servicios abarcados (por ejemplo, carga y chárter, además del tráfico regular) y acceso al texto completo de los acuerdos (vinculando el QUASAR a la base de datos DAGMAR de la OACI y complementándola).
- Crear una serie de datos históricos que permita efectuar regresiones temporales incorporando versiones pasadas y futuras de la base de datos WASA.<sup>43</sup>
- Efectuar una comparación sistemática de los resultados del QUASAR con las características y el volumen del tráfico efectivamente explotado (por ejemplo, en términos de rutas, derechos de tráfico de la quinta a la novena libertades, designación, arreglos cooperativos, cláusulas de denegación) mediante el empleo de series de datos estadísticos que incluyan datos sobre la capacidad y los pasajeros/km.
- Mejorar el apoyo prestado por la tecnología de la información, por ejemplo utilizando SQL en lugar de Excel y haciendo que el QUASAR esté disponible en línea.

100. La Secretaría está dispuesta a seguir explorando otras posibles mejoras, si así lo desean los Miembros.

---

<sup>42</sup> En el anexo D-II figura un formulario para los Miembros que deseen proporcionar a la Secretaría información complementaria acerca de los ASA que han concluido o modificado, pero no están recogidos como tales en la base de datos WASA.

<sup>43</sup> La base de datos WASA se actualiza cada año y se vende en forma de suscripciones quinquenales.