

PARTE B

RESULTADOS PRELIMINARES

42. En esta parte se exponen los resultados preliminares de la aplicación de la metodología del QUASAR. Está dividida en dos secciones: en la primera se describen las conclusiones más destacadas del análisis a escala mundial, mientras que la segunda contiene una exposición de los resultados regionales, en términos de horquilla del ILA (ALI), tipo de ASA, geografía del tráfico y elementos concretos de acceso a los mercados.

43. Las conclusiones principales del análisis a escala mundial se resumen en el recuadro B1.

| Recuadro B1 Conclusiones principales | |
|---|---|
| • | El tráfico está muy concentrado: 100 ASA, con 50 partes, abarcan dos tercios del tráfico total recogido en la WASA. |
| • | Teóricamente, los acuerdos plurilaterales podrían tener una repercusión decisiva para la liberalización de una cuarta parte del tráfico. |
| • | Los ASA bilaterales que abarcan un gran volumen de tráfico sólo son ligeramente más liberales que los demás. |
| • | Los elementos restrictivos, como los referentes a la doble aprobación de las tarifas y la propiedad mayoritaria y el control efectivo, todavía predominan en gran medida en los ASA, al menos sobre el papel. |
| • | Los acuerdos bilaterales dan muestra de un elevado grado de semejanza: tan sólo siete tipos de acuerdos abarcan el 72 por ciento del tráfico. |
| • | Un análisis por tipo revela un panorama más liberal: uno de cada seis pasajeros viaja en condiciones liberales y uno de cada tres lo hace en condiciones liberales o semiliberales. |
| • | Las disposiciones fundamentales sobre acceso a los mercados de 1.424 acuerdos podrían ser reemplazadas por siete series de disposiciones tomadas del Modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI. |

A. ANÁLISIS A ESCALA MUNDIAL

1. Concentración del tráfico

a) Conclusiones

44. El análisis del tráfico abarcado por los ASA bilaterales revela lo siguiente:

- los acuerdos (67) que abarcan más de 1 millón de pasajeros, es decir, el 3,4 por ciento de los acuerdos recogidos en la WASA, constan de 39 partes²⁹ y abarcan el 55,7 por ciento del tráfico recogido en la WASA;
- los 100 primeros acuerdos en términos de tráfico representan el 5,1 por ciento de todos los acuerdos recogidos en la WASA (con la participación de 50 partes)³⁰ y el 63,5 por ciento del tráfico; y

²⁹ Alemania; Argentina; Australia; Brasil; Canadá; China; Colombia; Costa Rica; El Salvador; Emiratos Árabes Unidos; España; Estados Unidos; Federación de Rusia; Filipinas; Francia; Hong Kong, China; India; Indonesia; Irlanda; Israel; Italia; Jamaica; Japón; Malasia; Marruecos; México; Noruega; Nueva Zelanda; Países Bajos; Reino Unido; República Bolivariana de Venezuela; República de Corea; República Dominicana; Singapur; Sudáfrica; Suiza; Tailandia; Túnez; y Turquía.

³⁰ Las 11 partes adicionales son las siguientes: Antillas Neerlandesas, Arabia Saudita, Aruba, Austria, Bélgica, Dinamarca, Ecuador, Guatemala, Pakistán, Perú y Suecia.

- los 200 primeros acuerdos en términos de tráfico representan el 10,1 por ciento de todos los acuerdos recogidos en la WASA (con la participación de 76 partes)³¹ y el 77,4 por ciento del tráfico.

45. En el cuadro B1 se enumeran los 67 acuerdos que abarcan más de 1 millón de pasajeros y los 100 acuerdos que abarcan un mayor volumen de tráfico. Las partes que participan en los 67 primeros acuerdos se indican en negritas, las que sólo participan en los 31 siguientes, en caracteres normales. Las partes se enumeran por orden alfabético, de modo que cada acuerdo es citado dos veces, primero para la Parte A y luego para la Parte B. Pueden consultarse más elementos de los acuerdos en cuestión (por ejemplo, el ILA (ALI), la distancia, la horquilla de tráfico, etc.) en los perfiles de los Estados contratantes relativos a las partes de que se trate (Parte C del presente documento) o en el cuadro en el que se enumeran los principales elementos de los ASA bilaterales recogidos en el QUASAR, que figura en el anexo D-I. En el cuadro B1 se enumeran también las relaciones bilaterales de tráfico de volumen comparable que no aparecen en la WASA.

Cuadro B1
Partes en los 67 primeros acuerdos (que abarcan más de 1 millón de pasajeros) y los 100 primeros acuerdos en términos de tráfico recogidos en la WASA, y sus relaciones de tráfico de volumen similar que no han sido recogidas en la WASA

| PARTE A | IPLA (WALI) | Nº DE ASA | ACUERDOS RECOGIDOS EN LA WASA | RELACIONES DE TRÁFICO NO RECOGIDAS EN LA WASA |
|-----------------------|-------------|-----------|--|--|
| | | | PARTE B (HORQUILLA DE TRÁFICO, ILA (ALI)) | PARTE B (HORQUILLA DE TRÁFICO) |
| Alemania | 16,4 | 80 | Canadá (0,715-1 m pax, ILA 14), China (0,715-1 m pax, ILA 11), EE.UU. (7-7,5 m pax, ILA 42), Federación de Rusia (2-2,5 m pax, ILA 1) , Japón (0,715-1 m pax, ILA 10), Noruega (0,715-1 m pax, ILA 7), Suiza (2,5-3 m pax, ILA 6) , Tailandia (0,715-1 m pax, ILA 10), Turquía (3,5-4 m pax, ILA 12) | - |
| Antillas Neerlandesas | 34 | 1 | EE.UU. (0,715-1 m pax, ILA 34) | - |
| Arabia Saudita | 9,3 | 19 | Emiratos Árabes Unidos (0,715-1 m pax, ILA 10) | Egipto (1,5-2 m pax); India (1,5-2 m pax); Pakistán (1-1,5 m pax) |
| Argentina | 8,8 | 19 | Brasil (1,5-2 m pax, ILA 10) , España (0,715-1 m pax, ILA 11), EE.UU. (0,715-1 m pax, ILA 5) | Chile (1-1,5 m pax) |
| Aruba | 34 | 1 | EE.UU. (0,715-1 m pax, ILA 34) | - |
| Australia | 9 | 42 | China (0,715-1 m pax, ILA 0), EE.UU. (1,5-2 m pax, ILA 8) , Hong Kong, China (1-1,5 m pax, ILA 12) , Indonesia (0,715-1 m pax, ILA 6), Japón (1-1,5 m pax, ILA 8) , Malasia (0,715-1 m pax, ILA 6), Nueva Zelandia (3,5-4 m pax, ILA 10) , Reino Unido (1-1,5 m pax, ILA 14) , Singapur (1,5-2 m pax, ILA 6), Tailandia (0,715-1 m pax, ILA 10) | - |
| Austria | 10,6 | 61 | Suiza (0,715-1 m pax, ILA 14) | - |
| Bélgica | 12,6 | 64 | EE.UU. (0,715-1 m pax, ILA 25) | - |
| Brasil | 8,8 | 36 | Argentina (1,5-2 m pax, ILA 10) , EE.UU. (2-2,5 m pax, ILA 15) | - |
| Canadá | 20,2 | 45 | Alemania (0,715-1 m pax, ILA 14), China (0,715-1 m pax, ILA 6), EE.UU. (18-18,5 m pax, ILA 27) , Francia (1-1,5 m pax, ILA 10) , México (0,715-1 m pax, ILA 4), Reino Unido (2-2,5 m pax, ILA 12) | - |
| China | 5,5 | 73 | Alemania (0,715-1 m pax, ILA 11), Australia (0,715-1 m pax, ILA 0), EE.UU. (2-2,5 m pax, ILA 14) , Francia (0,715-1 m pax, ILA 6), Malasia (1-1,5 m pax, ILA 0) , República de Corea (5,5-6 m pax, ILA 4) , Singapur (2-2,5 m pax, ILA 11), Tailandia (1,5-2 m pax, ILA 0) | Hong Kong, China (6,5-7 m pax); Japón (6-6,5 m pax) |
| Colombia | 11,8 | 11 | EE.UU. (1-1,5 m pax, ILA 15) | - |

³¹ Las 27 partes adicionales con respecto a los 100 primeros ASA son las siguientes: Barbados, Camboya, Chile, Egipto, Fiji, Finlandia, Honduras, Kenya, Kuwait, Líbano, Mauricio, Myanmar, Nepal, Nicaragua, Omán, Panamá, Portugal, República Árabe Siria, Rumania, Senegal, Serbia y Montenegro, Sri Lanka, Trinidad y Tabago, Ucrania, Uruguay, Uzbekistán y Viet Nam.

| PARTE A | IPLA (WALD) | Nº DE ASA | ACUERDOS RECOGIDOS EN LA WASA | RELACIONES DE TRÁFICO NO RECOGIDAS EN LA WASA |
|------------------------|-------------|-----------|--|--|
| | | | PARTE B (HORQUILLA DE TRÁFICO, ILA (ALI)) | PARTE B (HORQUILLA DE TRÁFICO) |
| Costa Rica | 22 | 12 | EE.UU. (1,5-2 m pax, ILA 28) | - |
| Dinamarca | 15,3 | 44 | EE.UU. (0,715-1 m pax, ILA 28) | Noruega (1-1,5 m pax) |
| Ecuador | 12,5 | 12 | EE.UU. (0,715-1 m pax, ILA 15) | - |
| El Salvador | 33,7 | 2 | EE.UU. (1-1,5 m pax, ILA 34) | - |
| Emiratos Árabes Unidos | 11,3 | 20 | Arabia Saudita (0,715-1 m pax, ILA 10), Reino Unido (1,5-2 m pax, ILA 14) | Bahrein (0,715-1 m pax); Egipto (0,715-1 m pax); India (3-3,5 m pax); Irán (1-1,5 m pax); Pakistán (1,5-2 m pax) |
| España | 8,3 | 61 | Argentina (0,715-1 m pax, ILA 11), EE.UU. (1,5-2 m pax, ILA 18), Suiza (1,5-2 m pax, ILA 5) | - |
| Estados Unidos | 22,6 | 98 | Alemania (7-7,5 m pax, ILA 42), Antillas Neerlandesas (0,715-1 m pax, ILA 34), Argentina (0,715-1 m pax, ILA 5), Aruba (0,5-1 m pax, ILA 34), Australia (1,5-2 m pax, ILA 8), Bélgica (0,715-1 m pax, ILA 25), Brasil (2-2,5 m pax, ILA 15), Canadá (18-18,5 m pax, ILA 27), China (2-2,5 m pax, ILA 14), Colombia (1-1,5 m pax, ILA 15), Costa Rica (1,5-2 m pax, ILA 28), Dinamarca (0,715-1 m pax, ILA 28), Ecuador (0,715-1 m pax, ILA 15), El Salvador (1-1,5 m pax, ILA 34), España (1,5-2 m pax, ILA 18), Filipinas (1-1,5 m pax, ILA 29), Guatemala (0,715-1 m pax, ILA 34), Hong Kong, China (1,5-2 m pax, ILA 17), India (1,5-2 m pax, ILA 12), Irlanda (1,5-2 m pax, ILA 14), Israel (1-1,5 m pax, ILA 25), Italia (3-3,5 m pax, ILA 28), Jamaica (2-2,5 m pax, ILA 28), Japón (11-11,5 m pax, ILA 18), México (15,5-16 m pax, ILA 17), Países Bajos (2,5-3 m pax, ILA 25), Perú (0,715-1 m pax, ILA 34), Reino Unido (14,5-15 m pax, ILA 13), República Bolivariana de Venezuela (1-1,5 m pax, ILA 10), República de Corea (3-3,5 m pax, ILA 28), República Dominicana (3-3,5 m pax, ILA 34), Suecia (0,715-1 m pax, ILA 7), Suiza (1-1,5 m pax, ILA 28) | Bahamas (3,5-4 m pax); Francia (4,5-5 m pax); Taipei Chino (2-2,5 m pax) |
| Federación de Rusia | 4,2 | 94 | Alemania (2-2,5 m pax, ILA 1), Francia (0,715-1 m pax, ILA 0) | Ucrania (0,715-1 m pax) |
| Filipinas | 13,1 | 38 | EE.UU. (1-1,5 m pax, ILA 29), Hong Kong, China (1-1,5 m pax, ILA 12), Japón (1-1,5 m pax, ILA 14), República de Corea (1-1,5 m pax, ILA 7) | - |
| Francia | 9,4 | 60 | Canadá (1-1,5 m pax, ILA 10), China (0,715-1 m pax, ILA 6), Federación de Rusia (0,715-1 m pax, ILA 0), Japón (0,715-1 m pax, ILA 15), Marruecos (2-2,5 m pax, ILA 11), Suiza (1-1,5 m pax, ILA 7), Túnez (1-1,5 m pax, ILA 13) | Argelia (2,5-3 m pax); EE.UU. (4,5-5 m pax) |
| Guatemala | 31,7 | 7 | EE.UU. (0,715-1 m pax, ILA 34) | - |
| Hong Kong, China | 13,5 | 50 | Australia (1-1,5 m pax, ILA 12), EE.UU. (1,5-2 m pax, ILA 17), Filipinas (1-1,5 m pax, ILA 12), Japón (2,5-3 m pax, ILA 18), Malasia (0,715-1 m pax, ILA 12), Reino Unido (1-1,5 m pax, ILA 16), República de Corea (1-1,5 m pax, ILA 12), Singapur (1,5-2 m pax, ILA 12), Tailandia (2,5-3 m pax, ILA 12) | China (6,5-7 m pax); Taipei Chino ³² (5-5,5 m pax) |
| India | 7,9 | 73 | EE.UU. (1,5-2 m pax, ILA 12), Malasia (0,715-1 m pax, ILA 6), Reino Unido (1,5-2 m pax, ILA 10), Singapur (1-1,5 m pax, ILA 10) | Arabia Saudita (1,5-2 m pax); Emiratos Árabes Unidos (3-3,5 m pax); Tailandia (0,715-1 m pax) |
| Indonesia | 12,9 | 25 | Australia (0,715-1 m pax, ILA 6), Japón (0,715-1 m pax, ILA 10), Malasia (2-2,5 m pax, ILA 14), Singapur (3-3,5 m pax, ILA 16) | - |
| Irlanda | 13,3 | 10 | EE.UU. (1,5-2 m pax, ILA 14) | - |
| Israel | 11,9 | 32 | EE.UU. (1-1,5 m pax, ILA 25) | - |
| Italia | 13 | 34 | EE.UU. (3-3,5 m pax, ILA 28), Suiza (0,715-1 m pax, ILA 4) | - |
| Jamaica | 24,7 | 19 | EE.UU. (2-2,5 m pax, ILA 28) | - |

³² El Taipei Chino no figura en la WASA porque no es un Estado contratante de la OACI.

| PARTE A | IPLA (WALD) | N° DE ASA | ACUERDOS RECOGIDOS EN LA WASA | RELACIONES DE TRÁFICO NO RECOGIDAS EN LA WASA |
|---|-------------|------------|--|---|
| | | | PARTE B (HORQUILLA DE TRÁFICO, ILA (ALI)) | PARTE B (HORQUILLA DE TRÁFICO) |
| Japón | 14,8 | 51 | Alemania (0,715-1 m pax, ILA 10), Australia (1-1,5 m pax, ILA 8), EE.UU. (11-11,5 m pax, ILA 18), Filipinas (1-1,5 m pax, ILA 14), Francia (0,715-1 m pax, ILA 15), Hong Kong, China (2,5-3 m pax, ILA 18), Indonesia (0,715-1 m pax, ILA 10), Reino Unido (0,715-1 m pax, ILA 14), República de Corea (6,5-7 m pax, ILA 14), Singapur (1-1,5 m pax, ILA 14), Tailandia (2-2,5 m pax, ILA 15) | China (6-6,5 m pax); Taipei Chino (2,5-3 m pax) |
| Malasia | 10,7 | 39 | Australia (0,715-1 m pax, ILA 6), China (1-1,5 m pax, ILA 0), Hong Kong, China (0,715-1 m pax, ILA 12), India (0,715-1 m pax, ILA 6), Indonesia (2-2,5 m pax, ILA 14), Singapur (1,5-2 m pax, ILA 14), Tailandia (1-1,5 m pax, ILA 11) | - |
| Marruecos | 10,5 | 51 | Francia (2-2,5 m pax, ILA 11) | - |
| México | 14,6 | 32 | Canadá (0,715-1 m pax, ILA 4), EE.UU. (15,5-16 m pax, ILA 17) | - |
| Noruega | 9,4 | 53 | Alemania (0,715-1 m pax, ILA 7), Reino Unido (1,5-2 m pax, ILA 4) | Dinamarca (1-1,5 m pax); Suecia (0,715-1 m pax) |
| Nueva Zelandia | 13,4 | 34 | Australia (3,5-4 m pax, ILA 10) | - |
| Países Bajos | 14,8 | 83 | EE.UU. (2,5-3 m pax, ILA 25) | - |
| Pakistán | 9,6 | 53 | Reino Unido (0,715-1 m pax, ILA 14) | Arabia Saudita (1-1,5 m pax); Emiratos Árabes Unidos (1,5-2 m pax) |
| Perú | 22,7 | 15 | EE.UU. (0,715-1 m pax, ILA 34) | - |
| Reino Unido | 12 | 90 | Australia (1-1,5 m pax, ILA 14), Canadá (2-2,5 m pax, ILA 12), EE.UU. (14,5-15 m pax, ILA 13), Emiratos Árabes Unidos (1,5-2 m pax, ILA 14), Hong Kong, China (1-1,5 m pax, ILA 16), India (1,5-2 m pax, ILA 10), Japón (0,715-1 m pax, ILA 14), Noruega (1,5-2 m pax, ILA 4), Pakistán (0,715-1 m pax, ILA 14), Sudáfrica (1-1,5 m pax, ILA 14), Suiza (3,5-4 m pax, ILA 14), Tailandia (1-1,5 m pax, ILA 10), Turquía (0,715-1 m pax, ILA 11) | - |
| República Bolivariana de Venezuela | 8 | 14 | EE.UU. (1-1,5 m pax, ILA 10) | - |
| República Dominicana | 28,9 | 8 | EE.UU. (3-3,5 m pax, ILA 34) | - |
| República de Corea | 11,7 | 45 | China (5,5-6 m pax, ILA 4), EE.UU. (3-3,5 m pax, ILA 28), Filipinas (1-1,5 m pax, ILA 7), Hong Kong, China (1-1,5 m pax, ILA 12), Japón (6,5-7 m pax, ILA 14), Tailandia (1-1,5 m pax, ILA 6) | Taipei Chino (1-1,5 m pax) |
| Singapur | 13 | 68 | Australia (1,5-2 m pax, ILA 6), China (2-2,5 m pax, ILA 11), Hong Kong, China (1,5-2 m pax, ILA 12), India (1-1,5 m pax, ILA 10), Indonesia (3-3,5 m pax, ILA 16), Japón (1-1,5 m pax, ILA 14), Malasia (1,5-2 m pax, ILA 14), Tailandia (2,5-3 m pax, ILA 10) | - |
| Sudáfrica | 9,9 | 52 | Reino Unido (1-1,5 m pax, ILA 14) | - |
| Suecia | 9 | 52 | EE.UU. (0,715-1 m pax, ILA 7) | Noruega (0,715-1 m pax) |
| Suiza | 9,8 | 103 | Alemania (2,5-3 m pax, ILA 6), Austria (0,715-1 m pax, ILA 14), España (1,5-2 m pax, ILA 5), EE.UU. (1-1,5 m pax, ILA 28), Francia (1-1,5 m pax, ILA 7), Italia (0,715-1 m pax, ILA 4), Reino Unido (3,5-4 m pax, ILA 14) | - |
| Tailandia | 9,9 | 50 | Alemania (0,715-1 m pax, ILA 10), Australia (0,715-1 m pax, ILA 10), China (1,5-2 m pax, ILA 0), Hong Kong, China (2,5-3 m pax, ILA 12), Japón (2-2,5 m pax, ILA 15), Malasia (1-1,5 m pax, ILA 11), Reino Unido (1-1,5 m pax, ILA 10), República de Corea (1-1,5 m pax, ILA 6), Singapur (2,5-3 m pax, ILA 10) | India (0,715-1 m pax); Taipei Chino (1-1,5 m pax) |
| Túnez | 9,9 | 36 | Francia (1-1,5 m pax, ILA 13) | - |
| Turquía | 11,5 | 46 | Alemania (3,5-4 m pax, ILA 12), Reino Unido (0,715-1 m pax, ILA 11) | - |

Notas: Las partes en los 67 primeros acuerdos (es decir, los que abarcan más de 1 millón de pasajeros) se indican en negritas. "m pax" equivale a "millones de pasajeros".

Fuente: Calculado por la Secretaría de la OMC sobre la base de los datos sobre reglamentación de la OACI y los datos sobre tráfico de la IATA.

b) Comentarios

46. Aunque en gran medida se corresponden con las pautas comerciales, estos resultados parecen contradecir las percepciones tradicionales en el sector. En general, parece imposible armonizar el régimen de los ASA bilaterales por la abundancia y diversidad de los acuerdos bilaterales. La OACI ha registrado más de 2.200 acuerdos bilaterales y se estima que el número total de acuerdos bilaterales en vigor es superior a 3.000, o incluso 4.000.

47. No obstante, resulta obvio que esta percepción carece de fundamento en lo que se refiere al volumen del tráfico abarcado. Las cifras del QUASAR indican que, para liberalizar casi dos tercios del tráfico mundial, bastaría con modificar 100 acuerdos en los que participan 50 partes.³³

48. Los primeros 100 acuerdos en términos de tráfico se encuentran en todos los casos por encima del umbral de 715.000 pasajeros y, como se muestra en el cuadro B1, la cobertura de las relaciones bilaterales con elevado volumen de tráfico recogidas en la WASA es especialmente buena. La base de datos WASA comprende el 89 por ciento del tráfico abarcado por relaciones bilaterales que afectan a más de 715.000 pasajeros, y se estima que el conjunto de los ASA bilaterales abarca el 70 por ciento.³⁴

2. Repercusión de los acuerdos plurilaterales

a) Conclusiones

49. La Secretaría de la OMC ha contabilizado el tráfico abarcado por los acuerdos plurilaterales en vigor o en proceso de firma o ratificación señalados en la "Regulatory and Industry Overview" de la OACI³⁵, que se basa en las estadísticas sobre tráfico de la IATA. Ha añadido el tráfico abarcado por todas las relaciones bilaterales abarcadas (por ejemplo, para el Acuerdo Yamoussoukro II, $50 \times 49 = 2.450$ relaciones de tráfico) y lo ha comparado con el tráfico regular internacional total (496 millones de pasajeros), en lugar del tráfico recogido en la WASA (348 millones), puesto que actualmente la WASA no registra ningún acuerdo plurilateral.

50. Como ilustra el cuadro B2, el tráfico abarcado por los acuerdos plurilaterales es relativamente elevado y representa el 23,2 por ciento del tráfico internacional.

³³ En estas cifras no se tienen en cuenta los incrementos del tráfico que podrían producirse como consecuencia de la apertura de estos 100 acuerdos.

³⁴ En estas cifras no se incluye el tráfico con el Taipei Chino (15,9 millones de pasajeros), que no es un Estado contratante de la OACI.

³⁵ Véase *op. cit.*

Cuadro B2
Proporción del tráfico regular internacional total abarcado
por los acuerdos plurilaterales, 2005

| Acuerdos plurilaterales | Tráfico total abarcado por los acuerdos plurilaterales (pax) | Proporción del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales respecto del tráfico internacional total |
|---------------------------------|---|---|
| Pacto Andino | 1.068.223 | 0,2% |
| CARICOM-MASA | 1.999.281 | 0,4% |
| Fortaleza | 5.200.960 | 1,0% |
| Banjul | 446.285 | 0,1% |
| CLMV | 718.696 | 0,1% |
| CAAC | 12.798.832 | 2,6% |
| CEMAC | 423.328 | 0,1% |
| MECAFMO | 1.693.025 | 0,3% |
| Yamoussoukro II | 9.255.464 | 1,9% |
| IMT | 4.132.715 | 0,8% |
| BIMP/EAGA | 2.911.980 | 0,6% |
| MALIAT | 2.489.974 | 0,5% |
| BST | 3.076.749 | 0,6% |
| <i>UEMAO</i> | <i>1.131.880</i> | <i>0,2%</i> |
| <i>PIASA</i> | <i>239.578</i> | <i>0,1%</i> |
| <i>AEC</i> | <i>5.847.233</i> | <i>1,2%</i> |
| <i>Hoja de Ruta de la ASEAN</i> | <i>17.469.507</i> | <i>3,5%</i> |
| <i>EE.UU.-CE</i> | <i>26.880.170</i> | <i>5,4%</i> |
| <i>EE.UU.-Marruecos</i> | <i>4.100.435</i> | <i>0,8%</i> |
| <i>EACE</i> | <i>13.681.311</i> | <i>2,8%</i> |
| Total | 115.565.626 | 23,3% |

Nota: Los acuerdos que siguen en proceso de firma/ratificación se indican en cursivas.

Fuente: Calculado por la Secretaría de la OMC sobre la base de los datos sobre reglamentación de la OACI y los datos estadísticos de la IATA.

b) Comentarios

51. La elevada proporción del tráfico abarcado por los acuerdos plurilaterales debe ser interpretada con cautela. Hay que hacer por lo menos dos salvedades.

52. En primer lugar, más de la mitad del tráfico abarcado, es decir, el 12,8 por ciento, está comprendida por acuerdos en proceso de firma o ratificación (UEMAO, PIASA, Hoja de Ruta de la ASEAN, Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y la Unión Europea, UE-Marruecos, EACE) y es difícil discernir cuál será su suerte. En este sentido, el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y la Unión Europea representa el 5,42 por ciento del tráfico.

53. En segundo lugar, incluso en el caso de los acuerdos plurilaterales que han entrado en vigor, su nivel de aplicación efectiva varía considerablemente, en función tanto de los operadores como de las partes de que se trate. La abundante bibliografía de la Comunidad Económica Africana (ECA) acerca de los problemas que genera la no aplicación de la Declaración de Yamoussoukro II puede

servir de ilustración.³⁶ Otro ejemplo es una declaración del ex Director Adjunto de la Dirección de Transporte Aéreo de la OACI, Chris Lyle, quien, en un artículo publicado recientemente, escribe que "Los [acuerdos] relacionados con la Unión Europea tienen efectos sustantivos, como ocurre con el CLMV, MALIAT y los tres acuerdos entre los países miembros de la ASEAN en vigor (BST, IMT y BIMP/EAGA). No obstante, los demás sólo se aplican en parte. Una razón de ello es que estas regiones no tienen una sólida autoridad económica."³⁷

54. En estas circunstancias, el hecho de que la mayor parte de estos 20 acuerdos plurilaterales tenga elementos semiliberales y liberales semejantes a los de los acuerdos "clásicos de cielos abiertos" y los acuerdos del tipo G debe ser objeto de muchas salvedades.

3. Nivel de apertura de los acuerdos que abarcan un elevado volumen de tráfico

a) Conclusiones

55. El cuadro B3 contiene los IPLA (WALI) de los ASA bilaterales que abarcan un elevado volumen de tráfico, así como de todos los ASA considerados en el QUASAR.

Cuadro B3
Índice ponderado de liberalización aérea de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos que abarcan un elevado volumen de tráfico

| ASA cubiertos | IPLA (WALI) |
|---------------------------------|--------------------|
| Primeros 67 ASA | 16,6 |
| Primeros 100 ASA | 16,1 |
| Primeros 200 ASA | 15,4 |
| Todos los ASA del QUASAR (1970) | 14,0 |

Fuente: Calculado por la Secretaría de la OMC.

56. El IPLA (WALI) de los primeros 200 acuerdos en función de su volumen es del 15,4, frente a un IPLA (WALI) ligeramente inferior del 14,0 correspondiente a la totalidad de los ASA del QUASAR (es decir, 1.970). Esta cifra ha de compararse con un ILA (ALI) nulo para los ASA "tradicionales"³⁸, un ILA (ALI) equivalente a 30 para los acuerdos "clásicos de cielos abiertos"³⁹, y un ILA (ALI) de 50 para los acuerdos "que van más allá de los cielos abiertos".⁴⁰

³⁶ Véase www.uneca.org/itca/Yamoussoukro.

³⁷ Airlines Business, noviembre de 2006. Este artículo contiene también algunas consideraciones generales acerca del AGCS y los servicios de transporte aéreo.

³⁸ Los que comportan derechos de tráfico de la tercera y cuarta libertades, predeterminación de la capacidad, doble aprobación de las tarifas, propiedad mayoritaria y control efectivo, designación única, intercambio de estadísticas y no contemplan los acuerdos de cooperación.

³⁹ Los que comportan derechos de tráfico de la tercera, cuarta y quinta libertades, libre determinación de la capacidad, libertad de fijación de precios, propiedad mayoritaria y control efectivo, designación múltiple, la ausencia de intercambio de estadísticas y contemplan los acuerdos de cooperación.

⁴⁰ Los que comportan derechos de tráfico de la tercera, cuarta, quinta y séptima libertades y derechos de tráfico de cabotaje, libre determinación de la capacidad, libertad de fijación de precios, principal centro de

b) Comentarios

57. A primera vista, estos resultados podrían parecer algo sorprendentes. Dado que entre las partes de los acuerdos bilaterales y plurilaterales "clásicos de cielos abiertos" y de aquellos "que van más allá de los cielos abiertos" figuran los mayores mercados aeronáuticos (por ejemplo, los Estados Unidos, las Comunidades Europeas, Singapur, Australia y Nueva Zelandia), habría cabido esperar que los ASA que abarcan un elevado volumen de tráfico fueran sustancialmente más abiertos, en términos de sus IPLA (WALI), que los ASA que abarcan un menor volumen de tráfico. Esta es la situación que se describe, por ejemplo, en la "Regulatory and Industry Overview" de la OACI.⁴¹

58. No obstante, un análisis más detallado ofrece al menos dos tipos de explicaciones de los resultados anteriores. En primer lugar, en los resultados influye la ausencia del tráfico interno en las Comunidades Europeas. Si se hubieran incluido los ASA correspondientes a este tráfico, se habría alcanzado un ILA (ALI) de 50, que hubiera debido ponderarse en función de los 192 millones de pasajeros objeto de este tráfico (frente al tráfico actual recogido en la WASA de 348 millones, o un tráfico rectificado de $348 + 192 = 540$ millones). La exclusión del tráfico intracomunitario reduce considerablemente el IPLA (WALI) de los ASA más amplios.

59. En segundo lugar, una gran parte de las mayores relaciones de tráfico no está regulada, o todavía no lo está del todo, por disposiciones liberales. Cuando sí están reguladas, las disposiciones pertinentes no siempre se han modificado o registrado como tales en la WASA. Por ello no se analizan en el QUASAR. Los ejemplos siguientes lo ilustran:

- Relaciones no reguladas por disposiciones plenamente liberales
 - Estados Unidos-Japón: el cuarto mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 11 y 12 millones de pasajeros), ILA (ALI) 11;
 - Japón-República de Corea: el sexto mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 6,5 y 7 millones de pasajeros), ILA (ALI) 14;
 - China-República de Corea: el séptimo mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 5,5 y 6 millones de pasajeros), ILA (ALI) 4;
 - Turquía-Alemania: el octavo mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 3,5 y 4 millones de pasajeros), ILA (ALI) 12;
 - Estados Unidos-China: el vigésimo cuarto mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 2 y 2,5 millones de pasajeros), ILA (ALI) 14.
- Relaciones no reguladas todavía por disposiciones liberales
 - Acuerdos entre los Estados Unidos y algunos miembros de las CE que no son acuerdos "clásicos de cielos abiertos" (por ejemplo, Estados Unidos-Reino Unido: el tercer mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 14 y 15 millones de pasajeros, ILA (ALI) 13) pendientes de ratificación por las dos partes en el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y las Comunidades Europeas, que haría ascender el ILA (ALI) entre ambas partes de 22 a 32 para

actividad, designación múltiple, la ausencia de intercambio de estadísticas y contemplan los acuerdos de cooperación.

⁴¹ Véase *op. cit.*, párrafos 2.2 y 2.3.

los 18 Estados miembros de las CE que han registrado un acuerdo con los Estados Unidos en la OACI.

- Relaciones reguladas por disposiciones liberales, pero todavía no modificadas en la WASA
 - Estados Unidos-México: el segundo mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 15 y 16 millones de pasajeros), ILA (ALI) de 17 en la WASA, ILA (ALI) real desconocido;
 - Australia-Nueva Zelanda: el noveno mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 3,5 y 4 millones de pasajeros), ILA (ALI) 10. Añadiendo el Mercado Aeronáutico Único Transtasmano (véase la compilación, página 220, párrafo 47), este ILA (ALI) debería ser del orden de 50;
 - Suiza-Reino Unido: el décimo mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 3,5 y 4 millones de pasajeros), ILA (ALI) 14, pero de hecho está abarcado por el acuerdo entre las Comunidades Europeas y Suiza, que es un mercado común, y por lo tanto debería situarse en torno a 50;
 - Suiza-Alemania: el decimosexto mayor acuerdo incluido en la WASA en términos de tráfico (entre 2,5 y 3 millones de pasajeros), ILA (ALI) 6 (cabe hacer las mismas consideraciones que las relativas al acuerdo Suiza-Reino Unido).
- Relaciones reguladas por disposiciones liberales pero no registradas en absoluto en la WASA
 - Estados Unidos-Francia: entre 4,5 y 5 millones de pasajeros (un acuerdo "clásico de cielos abiertos");
 - Dinamarca-Noruega: entre 1 y 1,5 millones de pasajeros. Abarcado por el Espacio Económico Europeo (EEE), que es un mercado común, y cuyo ILA (ALI) ascendería aproximadamente a 50.

60. Aunque en estos ejemplos se pone de relieve el carácter incompleto de la muestra de la WASA, también habría que señalar que la OACI ha añadido en su edición de 2005 de la WASA, *motu proprio*, sin que sus partes lo hayan registrado, el mayor acuerdo bilateral en términos de volumen, es decir, el concertado entre los Estados Unidos y el Canadá (entre 18 y 18,5 millones de pasajeros), cuyos elementos le dan un ILA (ALI) de 27.

4. Elementos restrictivos del acceso a los mercados prevalentes en los acuerdos bilaterales

a) Conclusiones

61. Los ASA bilaterales suelen contener los siguientes elementos restrictivos del acceso a los mercados:

- El 85 por ciento de los acuerdos, que abarcan el 73 por ciento del tráfico, contienen disposiciones sobre doble aprobación de las tarifas.
- El 90 por ciento de los acuerdos, que abarcan el 90 por ciento del tráfico, contienen cláusulas en materia de propiedad mayoritaria y control efectivo (PMCE). En cambio, el 6 por ciento de los acuerdos, que abarcan el 8 por ciento del tráfico, contienen disposiciones sobre el principal centro de actividad, mientras menos

del 1 por ciento de los acuerdos, que abarcan el 0,1 por ciento del tráfico, contienen cláusulas sobre la comunidad de intereses.⁴²

- El intercambio de estadísticas, un instrumento fundamental de control para los gobiernos, todavía se incluye en el 77 por ciento de los acuerdos, que abarcan el 63 por ciento del tráfico.
- Sólo el 6 por ciento de los acuerdos, que abarcan el 26 por ciento del tráfico, contienen una cláusula en la que se autorizan explícitamente los arreglos de cooperación entre líneas aéreas.

b) Comentarios

62. Las prácticas actuales quizá sean más liberales de lo que parecen implicar estas cifras.

63. En lo que respecta a la doble aprobación de las tarifas, las direcciones de aviación civil ya no controlan al parecer las tarifas de una manera tan sistemática. Este control, que requeriría considerables recursos, es sumamente difícil en la práctica, puesto que, con el advenimiento de los sistemas de gestión del rendimiento, no hay dos pasajeros en un avión que paguen la misma tarifa. Según los profesionales de la industria y los funcionarios públicos, el control de las tarifas se realiza *ex post* y sólo en caso de que los competidores presenten reclamaciones. Sin embargo, resulta muy difícil documentar estas prácticas. Lo mismo podría decirse, *mutatis mutandis*, del intercambio de estadísticas, pero este elemento también es difícil documentarlo.

64. En cuanto a la propiedad mayoritaria y el control efectivo, esta cláusula sigue siendo predominante. Con todo, hay que hacer tres salvedades.

65. En primer lugar, como consecuencia de las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE) de noviembre de 2002⁴³, los acuerdos bilaterales concertados por un Estado miembro de las CE son ilegales si no contienen una "cláusula comunitaria" en materia de denegación/propiedad que contemple la posibilidad de designar líneas aéreas de otros Estados miembros de las CE. La base de datos WASA registra 888 ASA de los Estados miembros de las CE, que representan el 21 por ciento del tráfico abarcado por la WASA (casi 73 millones de pasajeros de entre 348 millones).

66. A raíz de la decisión del TJCE, se encomendó a la Comisión de las CE que concertara acuerdos sobre aviación en nombre de los Estados miembros con varios terceros países interlocutores, como los Estados Unidos (Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y la UE, que abarca 28,6 millones de pasajeros y el 5,4 por ciento del tráfico regular total⁴⁴), Marruecos (Acuerdo Euromediterráneo, que abarca 4,1 millones de pasajeros y el 0,8 por ciento del tráfico mundial) y ocho

⁴² La WASA no codifica las disposiciones sobre denegación/propiedad de un 3,05 por ciento de los acuerdos, que representan el 2,26 por ciento del tráfico.

⁴³ Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (2002), Comisión contra el Reino Unido, Dinamarca, Suecia, Finlandia, Bélgica, Luxemburgo, Austria, Alemania, asuntos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 y C-476/98.

⁴⁴ Resulta difícil realizar una comparación con el tráfico recogido en la WASA porque sólo 18 de los 25 Estados miembros de las CE han concluido hasta la fecha un ASA con los Estados Unidos que esté registrado en esta base de datos y una parte importante del tráfico entre los Estados Unidos y las CE (por ejemplo, el tráfico Francia-Estados Unidos) no está comprendido en la WASA. En cualquier caso, el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y la UE representaría una proporción más elevada del tráfico si el numerador fuera el tráfico recogido en la WASA en lugar del tráfico total.

interlocutores de Europa Sudoriental (EACE⁴⁵, que abarca 13,6 millones de pasajeros y el 2,8 por ciento del tráfico regular total). También se encomendó a la Comisión que negociara, en nombre de los Estados miembros, "acuerdos horizontales", es decir, acuerdos cuya única finalidad es modificar la cláusula sobre denegación/propiedad de los ASA bilaterales vigentes (al mes de julio de 2006, se han concluido 342 acuerdos de este tipo, en los que participan 23 partes extracomunitarias). Algunos Estados miembros de las CE también han comenzado a renegociar sus propios ASA bilaterales para introducir una "cláusula comunitaria" (al mes de julio de 2006, se han modificado 84 acuerdos en los que participan 40 partes extracomunitarias).⁴⁶

67. La segunda salvedad acerca de la difusión generalizada de la cláusula de propiedad mayoritaria y control efectivo es que las diferencias en el nivel de restricción no están recogidas en la codificación de la WASA. Por ejemplo, una cláusula de PMCE puede comportar el requisito de que la propiedad nacional sea del 100 por ciento, del 75 por ciento (como en el caso de los Estados Unidos) o del 49 por ciento (como en el caso de las CE, con la excepción de los inversores de otros Estados miembros de las CE, que pueden poseer el 100 por ciento de cualquier línea aérea de las CE).

68. La tercera salvedad se refiere al hecho de que, en la práctica, a menudo se aplican exenciones a los requisitos en material de propiedad mayoritaria, así como al requisito previo del control efectivo. Por ejemplo, nunca se ha denegado el derecho de vuelo a Aerolíneas Argentinas, a pesar de que dos de sus propietarios mayoritarios sucesivos han sido españoles. Lo mismo puede decirse de Sabena cuando fue propiedad de Air France y luego de Swissair, y eso mismo esperan que ocurra los propietarios extranjeros de KLM (es decir, Air France)⁴⁷ y de Swiss (es decir, Lufthansa) cuando hayan concluido los respectivos procesos de fusión.

69. No obstante, esta situación es objeto de incertidumbre jurídica, pues no existe el derecho a una exención permanente. La amenaza del Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos de denegarle una exención de este tipo disuadió a British Airways de adquirir KLM (véase la compilación, página 247, nota 4). En América Latina, Lan Perú y las empresas propiedad de Synergy Group, del Brasil, han tenido que enfrentarse en diversos momentos a problemas similares. No obstante, América Latina, donde hay por lo menos cinco líneas aéreas de propiedad transnacional (esto es, TACA, LAN, los transportistas de Synergy Group's⁴⁸, Aerolíneas y Gol) es considerada por algunos observadores⁴⁹ una zona donde está surgiendo progresivamente una "*lex mercatoria*"⁵⁰ en relación con la cláusula de denegación/propiedad.

⁴⁵ Cuando se aplique plenamente, el EACE integrará Albania, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, la ERY de Macedonia, la Misión de las Naciones Unidas en Kosovo, Rumanía y Serbia y Montenegro en el Mercado de Aviación Único de las CE, que está compuesto por los 25 Estados miembros de las CE junto con Noruega e Islandia (véase también http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/ecaa_en.htm).

⁴⁶ La lista completa de las partes extracomunitarias que participan en acuerdos horizontales y en las renegociaciones con Estados miembros de las CE figura en el anexo B-II.

⁴⁷ En la medida en que pueda aplicarse el calificativo de "extranjero" a la propiedad intracomunitaria.

⁴⁸ En América Latina son los siguientes: en Colombia, Avianca y su filial colombiana SAM; Ocean Air en el Brasil; Wayraperú en el Perú; y VIP en el Ecuador.

⁴⁹ Carlos Grau Tanner, Director para Asuntos de Gobierno e Industria de la IATA. Se trata de una opinión personal que no compromete a la IATA.

⁵⁰ El corpus de reglas y principios pragmáticos establecido por los comerciantes medievales para regular sus negocios, que sustituyó a las diversas leyes feudales y el Derecho romano, porque no constituían una respuesta satisfactoria para las crecientes demandas comerciales.

70. Podría efectuarse un rastreo más sistemático de las exenciones y ejemplos de la "*lex mercatoria*" sobre la base de los vuelos efectivamente realizados y de la estructura de propiedad de las líneas aéreas, unos datos que aparecen, por ejemplo, en los informes anuales sobre propiedad de Airline Business. Todos los vuelos explotados por las líneas aéreas recogidas en la compilación (página 246, cuadro 1, segunda línea, y cuadro A1, páginas 257-260, donde se enumeran las líneas aéreas de propiedad transnacional) entrarían en esta categoría, si la nacionalidad de su propietario no ha cambiado desde entonces.

71. En relación con los arreglos de cooperación, el concepto de "*lex mercatoria*" parece todavía más pertinente. La bibliografía especializada, y en particular los informes anuales de Airline Business sobre alianzas y compartición de códigos, muestra que el ámbito geográfico de los arreglos de cooperación va mucho más allá de los 126 acuerdos recogidos en la WASA que contienen una cláusula en virtud de la cual se autorizan explícitamente.

72. Las decisiones adoptadas por los diferentes Estados al margen del marco de los acuerdos bilaterales pueden explicar esta situación, pero es difícil documentar estas decisiones. No obstante, habida cuenta del carácter casi universal de esta práctica⁵¹ y de su naturaleza bilateral, parece extraño que las cláusulas sobre acuerdos de cooperación no se incluyan de una manera más sistemática en los acuerdos bilaterales.

5. Tipología de los acuerdos bilaterales

a) Conclusiones

73. Combinando los principales elementos de acceso a los mercados del sistema de codificación del QUASAR, teóricamente son posibles 1.536 tipos distintos de acuerdos⁵², es decir, casi tantos como el número de acuerdos recogidos en la WASA (1.970).

74. No obstante, un examen detenido de los acuerdos bilaterales muestra que sólo siete "tipos", que combinan elementos sobre libertades, designación, denegación/propiedad, tarifas y capacidad, abarcan 1.424 acuerdos y el 72 por ciento del tráfico recogido en la WASA (y quizá más, puesto que la OACI no ha codificado plenamente el 15 por ciento de sus acuerdos registrados debido a que ha recibido notificaciones incompletas).

b) Comentarios

75. A menudo se dice que una de las razones que impedirían el establecimiento de un marco multilateral en la aviación es la "variedad infinita" de los acuerdos bilaterales. Sin embargo, las cifras expuestas *supra* refutan esta percepción común, pues implican que las principales disposiciones sobre acceso a los mercados de los 1.424 acuerdos en cuestión podrían ser sustituidas teóricamente por tan sólo siete conjuntos de disposiciones.

76. Con todo, podría alegarse que la diversidad de los ASA es achacable a otras tres disposiciones, a saber:

- Los memorandos de acuerdo confidenciales, a los que no se puede acceder para su análisis;

⁵¹ Con todo, los acuerdos de compartición de códigos con terceros países son más raros, aunque cada vez más frecuentes.

⁵² Véanse a este respecto las Notas metodológicas de la Parte D.

- Diferencias en los cuadros de ruta. Sin embargo, aunque sean difíciles de examinar (véanse las Notas metodológicas de la Parte D), es probable que un examen más detenido de las rutas otorgadas y efectivamente explotadas revelara unas pautas muy similares para cada tipo de ASA (es decir, concesión ilimitada de pares de ciudades en los acuerdos del tipo G, y de capitales y dos o tres de las principales ciudades en los acuerdos de los tipos anteriores);
- Capacidad. El nivel de capacidad y el número de frecuencias autorizadas para cada par de ciudades parece ser el único factor subsistente de diversidad. No obstante, podría examinarse más detenidamente su pertinencia, por ejemplo comparando los niveles de capacidad concedidos con el tráfico total de los dos aeropuertos de que se trate (véase también a este respecto la sección B.4 f)).

6. Análisis por tipo

a) Conclusiones

77. Como se ilustra en la sección 3 *supra*, el análisis basado en los IPLA (WALI) no proporciona mucha información. Los primeros 67 acuerdos recogidos en la WASA (es decir, los que abarcan más de 1 millón de pasajeros), así como los primeros 100 y 200 acuerdos de la WASA en términos de tráfico, tienen un IPLA (WALI) medio relativamente similar al de la muestra completa recogida en la WASA (véase el cuadro B3). Eso se debe a que los acuerdos que abarcan un elevado volumen de tráfico no han resultado necesariamente más liberales que los que abarcan un volumen menor.

78. La OACI ha elaborado una clasificación rudimentaria de los ASA en función de que se atengan a uno de los tres enfoques -tradicional, de transición y de plena liberalización- definidos en su Modelo de acuerdo de servicios aéreos. Sin embargo, la clasificación de los más de 2.200 acuerdos contenidos en la WASA según estos tres enfoques -1.982 ASA tradicionales, 154 de transición y 65 de plena liberalización- tampoco permite realizar un análisis particularmente informativo. En este sentido son más útiles los tipos contemplados en el QUASAR.

79. En el cuadro B4 se ilustra la situación de los siete tipos de acuerdos contenidos en el QUASAR en términos de número de ASA, volumen y porcentaje del tráfico abarcado, así como de su IPLA (WALI) medio.

Cuadro B4
Análisis por tipo de acuerdo de servicios aéreos

| Tipo | Número de acuerdos | Tráfico abarcado (millones de pax) | % de tráfico de la WASA | IPLA (WALI) |
|------|--------------------|------------------------------------|-------------------------|-------------|
| A | 221 | 18,4 | 5,3 | 0,3 |
| B | 182 | 19,7 | 5,6 | 4,2 |
| C | 432 | 30,2 | 8,7 | 6,2 |
| D | 99 | 10,4 | 3,0 | 10,2 |
| E | 267 | 43,0 | 12,3 | 10,3 |
| F | 154 | 71,1 | 20,4 | 15,5 |
| G | 69 | 58,0 | 16,6 | 30,4 |
| i | 302 | 56,0 | 16,0 | 10,6 |
| o | 244 | 41,8 | 12,0 | 14,3 |

Fuente: Calculado por la Secretaría de la OMC.

b) Comentarios

80. Un análisis por tipo revela un panorama bastante liberal.

- El tipo más liberal, o tipo G⁵³ (que comporta disposiciones sobre designación múltiple; propiedad mayoritaria y control efectivo, principal centro de actividad o comunidad de intereses; libertad de fijación de precios o doble desaprobación de tarifas; derechos de tráfico de quinta libertad; y libre determinación de la capacidad), abarca el 3,5 por ciento de los acuerdos (69), pero el 16,6 por ciento del tráfico.
- El tipo siguiente en términos de apertura, o tipo F (que comporta disposiciones sobre designación múltiple, propiedad mayoritaria y control efectivo, doble aprobación, derechos de tráfico de quinta libertad y Bermudas I) abarca el 7,8 por ciento de los acuerdos (154), pero el 20,4 por ciento del tráfico.
- Los datos anteriores sugieren que, para más de un tercio del tráfico recogido en la WASA, es decir, 129 millones de pasajeros, hay relativamente pocas restricciones y normas muy similares.

81. También se manifiesta la tendencia a la apertura y las normas comunes en los acuerdos plurilaterales recientes. Si estuvieran todos ratificados y se aplicaran plenamente, los acuerdos plurilaterales supondrían la aplicación de disposiciones liberales o semiliberales a 115 millones de pasajeros. Esta cifra, sumada a los 129 millones de pasajeros abarcados por los acuerdos bilaterales de los tipos G y F, supondría casi la duplicación de la proporción del tráfico regular total abarcado por disposiciones liberales.

7. Tipos recogidos en el QUASAR y Modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI

a) Conclusiones

82. La OACI ideó el Modelo de acuerdo de servicios aéreos para su Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo. Los MASA se han elaborado en forma de tres series de disposiciones siguiendo tres enfoques posibles: tradicional, de transición y de plena liberalización. La OACI ha clasificado los más de 2.200 ASA contenidos en la base de datos WASA en estas tres categorías, según lo que podría denominarse un sistema de "exclusión expresa".

83. En cambio, los tipos tratados en el QUASAR se han clasificado mediante un sistema de "inclusión expresa". La Secretaría de la OMC ha utilizado la codificación de la base de datos WASA para evaluar los 1.970 ASA escogidos para su análisis. Un examen de esta codificación ha revelado la existencia de unas pautas repetitivas que han conducido a la identificación de los siete tipos.

84. Se ha constatado que los diversos elementos que conforman cada tipo tienen contrapartidas exactas en el MASA, pero no necesariamente dentro del mismo enfoque. Para un tipo determinado, las disposiciones correspondientes de los MASA no se ajustaban a los mismos enfoques.

85. En el cuadro B5 se ilustra la correspondencia entre los tipos tratados en el QUASAR y las disposiciones de los MASA. El texto correspondiente a las disposiciones de los MASA para cada tipo figura en el anexo B-I.

⁵³ Los acuerdos del tipo G comprenden los "clásicos de cielos abiertos" y los "que van más allá de los cielos abiertos". Es el tipo más liberal identificado, pero no todos los elementos que lo definen son necesariamente los más liberales (por ejemplo, pueden contener disposiciones sobre propiedad mayoritaria y control efectivo).

Cuadro B5
Correspondencia entre los tipos A a G del QUASAR y las disposiciones del Modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI

| | Libertades | Designación | Denegación/propiedad | Tarifas | Capacidad |
|---------------|--|--|--|---|---|
| TIPO A | 3ª y 4ª solamente Art. TD 2.2 c), página A-12 + anexo I, sección 1, TD.A, página A-113 | Designación única Art. TD 3.1, página A-14 | Propiedad mayoritaria y control efectivo Art. TD 4 a), página A-22 | Doble aprobación Art. TD 17.1-2, páginas A-55 y 56 | Predeterminación Art. TD 16.1-5, páginas A-48 y 49 |
| TIPO B | 3ª y 4ª solamente Art. TD 2.2 c), página A-12 + anexo I, sección 1, TD.A, página A-113 | Designación múltiple Art. TS 3.1, página A-15 | Propiedad mayoritaria y control efectivo Art. TD 4 a), página A-22 | Doble aprobación Art. TD 17.1-2, páginas A-55 y 56 | Predeterminación Art. TD 16.1-5, páginas A-48 y 49 |
| TIPO C | 3ª, 4ª, 5ª Art. TS-PL 2.2 c) y 3, página A-12 + anexo I, sección 1, TS opción 1.A-B, página A-113 | Designación única Art. TD 3.1, página A-14 | Propiedad mayoritaria y control efectivo Art. TD 4 a), página A-22 | Doble aprobación Art. TD 17.1-2, páginas A-55 y 56 | Predeterminación Art. TD 16.1-5, páginas A-48 y 49 |
| TIPO D | 3ª, 4ª, 5ª Art. TS-PL 2.2 c) y 3, página A-12 + anexo I, sección 1, TS opción 1.A-B, página A-113 | Designación única Art. TD 3.1, página A-14 | Propiedad mayoritaria y control efectivo Art. TD 4 a), página A-22 | Doble aprobación Art. TD 17.1-2, páginas A-55 y 56 | Bermudas I Art. TS 16.1-5, páginas A-50-52 |
| TIPO E | 3ª, 4ª, 5ª Art. TS-PL 2.2 c) y 3, página A-12 + anexo I, sección 1, TS opción 1.A-B, página A-113 | Designación múltiple Art. TS 3.1, página A-15 | Propiedad mayoritaria y control efectivo Art. TD 4 a), página A-22 | Doble aprobación Art. TD 17.1-2, páginas A-55 y 56 | Predeterminación Art. TD 16.1-5, páginas A-48 y 49 |
| TIPO F | 3ª, 4ª, 5ª Art. TS-PL 2.2 c) y 3, página A-12 + anexo I, sección 1, TS opción 1.A-B, página A-113 | Designación múltiple Art. TS 3.1, página A-15 | Propiedad mayoritaria y control efectivo Art. TD 4 a), página A-22 | Doble aprobación Art. TD 17.1-2, páginas A-55 y 56 | Bermudas I Art. TS 16.1-5, páginas A-50-52 |
| TIPO G | 3ª, 4ª, 5ª Art. TS-PL 2.2 c) y 3, página A-12 + anexo I, sección 1, TS opción 1.A-B, página A-113 | Designación múltiple Art. PL 3.1, página A-19 | Propiedad mayoritaria y control efectivo Art. TD 4 a), página A-22 u Oficina principal Art. TS 4, opción 2 a), página A-24 o Comunidad de intereses MASA regionales o plurilaterales (Adjunto B), página B-11, TD 2 a) | Libertad de fijación de precios Art. PL 17, página A-67 o Doble desaprobación Art. TS 17.1-17.2, opción 1-2, página A-65 | Libre determinación Art. PL 16.2-4, página A-54 |

Notas: TD: Enfoque tradicional; TS: Enfoque de transición; PL: Enfoque de plena liberalización.

Fuente: Recopilado por la Secretaría de la OMC.

b) Comentarios

86. Las disposiciones de los MASA se inspiran directamente en ejemplos "reales" y en las diferentes ediciones del Manual sobre reglamentación de la OACI.⁵⁴ Desde el punto de vista técnico, podrían sustituir perfectamente a los correspondientes elementos de acceso a los mercados de los ASA bilaterales en cuestión.

B. ANÁLISIS REGIONAL

87. Para empezar, cabe señalar que las regiones empleadas se corresponden con las que se identifican normalmente en las publicaciones de la OMC. Se basan en criterios geográficos y, por lo tanto, no son homogéneas en términos de dimensión, número de países o territorios (por ejemplo, hay 3 en América del Norte y 54 en África), nivel de desarrollo o volumen del tráfico. De ahí que el valor de 1 punto porcentual identificado en los gráficos y cuadros relativos a África o el Oriente Medio sea mucho menor que en el caso de Asia y Oceanía o América del Norte. Los únicos datos porcentuales comparables entre regiones son los que aparecen en el perfil "Todas las regiones".

88. Los gráficos presentados en el apéndice de la Parte B, "Perfiles mundiales y regionales", tienen, *mutatis mutandis*, la misma estructura que los perfiles por Estado contratante de la Parte C del presente documento.

1. Análisis por horquillas en el Índice de liberalización aérea

89. La horquilla predominante en el ILA (ALI) es 10-14⁵⁵, que abarca el 41 por ciento del tráfico recogido en la WASA. Es la horquilla más común, en términos de tráfico, en cinco de las siete regiones, a saber: África, Asia y Oceanía, Europa, el Oriente Medio, y América Central y del Sur y el Caribe.

90. La horquilla 10-14 viene solamente en tercer lugar en la región de la Comunidad de Estados Independientes (CEI), donde prevalecen valores más restrictivos del Índice, y en América del Norte, donde son más comunes los valores más liberales. En América Central y del Sur y el Caribe, la horquilla más liberal, 26-50, es tan común, en términos del tráfico abarcado, como 10-14, probablemente debido a los numerosos acuerdos "clásicos de cielos abiertos" concertados con América del Norte y a la política liberal de algunos Estados contratantes de la región (por ejemplo, Costa Rica, con un IPLA (WALI) de 22).

91. La horquilla más liberal, 26-50, representa el 16 por ciento del tráfico mundial comprendido en la WASA. Para tener un ILA (ALI) superior a 25, un ASA debe contener la mayoría de los elementos de un acuerdo "clásico de cielos abiertos" o, al menos, la mitad de las características de un acuerdo "que va más allá de los cielos abiertos". Este nivel de ILA (ALI) se corresponde casi exclusivamente con los acuerdos del tipo G.⁵⁶ En esencia, esto significa que uno de cada seis pasajeros viaja con arreglo a un régimen "clásico de cielos abiertos" o "que va más allá de los cielos abiertos". La horquilla más liberal siguiente, 20-25, abarca el 2 por ciento del tráfico mundial comprendido en la WASA.

⁵⁴ La última edición (es decir, la cuarta) data de 2004.

⁵⁵ Las características que suman estos 10 a 14 puntos y sus variaciones, así como las que dan lugar a otras horquillas, se analizarán más detenidamente en un segundo documento.

⁵⁶ Todos los acuerdos de tipo G oscilan entre 24 y 50 puntos, con un IPLA (WALI) de 30,42; todos los acuerdos de tipo F oscilan entre 14 y 18, con un IPLA (WALI) de 15,54.

92. Las horquillas más liberales, 26-50 y 20-25, son totalmente marginales en la CEI, África, el Oriente Medio y, lo que quizá sea más sorprendente, en Asia y Oceanía, donde el elevado volumen del tráfico va acompañado por unos ILA reducidos (véase también el cuadro B1). Sin embargo, los efectos de algunos acuerdos plurilaterales (BIMP/EAGA, BST, IMT, CLMV, Hoja de Ruta de la ASEAN, MALIAT) o bilaterales (Mercado Aeronáutico Único Transtasmanio entre Australia y Nueva Zelanda) en la región de Asia y el Pacífico, cuyos ILA superan con creces los 25 puntos, no se tienen en cuenta en estas cifras de la WASA.⁵⁷

93. Las dos horquillas de tráfico más liberales también representan una proporción sorprendentemente baja del tráfico en Europa. No obstante, hay que recordar que se han excluido los intercambios intracomunitarios (ILA (ALI): 50; tráfico: 194 millones de pasajeros) y que no se tienen en cuenta varios acuerdos plurilaterales y bilaterales concluidos por las CE (por ejemplo, CE-Suiza, o, a la espera de ratificación, el EACE o el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y la UE), así como algunos acuerdos bilaterales vigentes que abarcan un elevado volumen de tráfico (por ejemplo, Estados Unidos-Francia). En líneas generales, habrá que tener presente esta salvedad en todos los resultados obtenidos acerca de Europa.

94. En América del Norte, las dos horquillas más liberales representan casi la mitad del tráfico. Eso se debe en particular a las políticas liberales y al elevado volumen del tráfico no sólo de los Estados Unidos, sino también del Canadá. Son los únicos países desarrollados con un IPLA (WALI) superior a 20.⁵⁸ México que, en consonancia con la práctica de la OMC, se ha incluido en la región de América del Norte, contribuye en cierta medida a estos resultados. Su IPLA (WALI) de 14,6, aunque es inferior al del Canadá y los Estados Unidos, supera el de los Estados contratantes de dimensiones, población y PIB per cápita similares, así como el de muchos países desarrollados.

95. La políticas liberales y el elevado volumen de tráfico de América del Norte tienen notables efectos secundarios en América Central y del Sur y el Caribe, una región para la que América del Norte representa el 53 por ciento del tráfico y donde se han concluido varios acuerdos "clásicos de cielos abiertos" con los Estados Unidos (por ejemplo, Estados Unidos-Costa Rica, Estados Unidos-República Dominicana, Estados Unidos-Guatemala, Estados Unidos-El Salvador, Estados Unidos-Jamaica). En cuanto a Europa, el tráfico con América del Norte está liberalizado en gran medida, con la notable excepción del Reino Unido. La ratificación del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos y la UE supondría un impulso adicional.

96. Las horquillas más restrictivas, 0-4 y 5-9, representan respectivamente el 12 y el 14 por ciento del tráfico mundial recogido en la WASA. Se dan mayoritariamente en la región de la CEI, donde representan el 80 por ciento, pero también en África y el Oriente Medio.

2. Análisis por tipos de acuerdos

97. Los tipos se han clasificado en cuatro grupos para su análisis: G y F (liberales y cuasiliberales), D y E (tipos con dos elementos liberales, a saber: quinta libertad y Bermudas I para el tipo D, y quinta libertad y designación múltiple para el tipo E), C y B (tipos con un solo elementos liberal, a saber: designación múltiple para el tipo B y quinta libertad para el tipo C) y tipo A (acuerdos "tradicionales", con una puntuación nula). El tipo "o", los demás ASA, puede englobar

⁵⁷ En un segundo documento se efectuará un análisis más pormenorizado de los IPLA (WALI) y la repercusión de los acuerdos plurilaterales sobre el tráfico.

⁵⁸ Los demás Estados contratantes con un IPLA (WALI) superior a 20 son países en desarrollo, a saber: Antillas Neerlandesas, Aruba, Costa Rica, El Salvador, Granada, Guatemala, Honduras, Islas Marshall, Jamaica, Nauru, Nicaragua, Perú y República Dominicana.

situaciones muy diferentes, desde unos acuerdos que no tienen ningún elemento liberal a otros liberales, y resulta demasiado heterogéneo para extraer ninguna conclusión general.⁵⁹

98. Los tipos más liberales, es decir, el tipo G (acuerdos "clásicos de cielos abiertos" y "que van más allá de los cielos abiertos") y el tipo F, representan conjuntamente el 35 por ciento del tráfico. Predominan en las dos regiones americanas, y su proporción combinada es muy inferior en las demás regiones.

99. Los tipos que engloban dos elementos liberales, es decir, los tipos D y E, representan conjuntamente el 15 por ciento del tráfico mundial recogido en la WASA. El tipo D es insignificante en todas las regiones salvo Asia y Oceanía, donde representa el 6 por ciento del tráfico. El tipo E es el que predomina en el Oriente Medio y África (24 por ciento), mientras es marginal en la CEI y América del Norte.

100. Los tipos B y C, que sólo contienen un elemento liberal, representan conjuntamente el 15 por ciento del tráfico mundial. Predominan en la CEI, África y el Oriente Medio, y tienen poca importancia en América del Norte.

101. El tipo A, es decir, los ASA "tradicionales", sólo representa el 5 por ciento del tráfico recogido en la WASA, y es particularmente frecuente en el Oriente Medio, donde representa el 11 por ciento del tráfico.

3. Análisis por destino del tráfico

102. Las pautas del tráfico regional son reflejo de diversos factores, como las dimensiones, la geografía o el nivel de actividad económica. Deben interpretarse con cautela. También es importante tener presente que las relaciones de tráfico no son simétricas cuando se expresan porcentualmente: por ejemplo, el tráfico entre Europa y África constituye el 10 por ciento del tráfico global hacia y desde Europa, pero sólo el 61 por ciento del tráfico hacia y desde África.

103. El tráfico intrarregional ocupa el primer lugar en tres regiones, como son Asia y Oceanía, donde representa el 70 por ciento del tráfico, América del Norte, donde asciende al 40 por ciento, y Europa, donde abarca el 35 por ciento.⁶⁰ Ocupa el segundo lugar en América Central y del Sur y el Caribe, donde el tráfico con América del Norte ocupa la primera posición, y África y el Oriente Medio, donde la mayor proporción del tráfico corresponde al que tiene lugar con Europa. En cambio, en la CEI el tráfico intrarregional ocupa el tercer lugar, y el tráfico con Europa y Asia y Oceanía ocupa el primer y segundo lugar, respectivamente.

104. La importancia del tráfico intrarregional da un peso especial a las iniciativas plurilaterales regionales de liberalización.

105. En cuanto a las pautas del tráfico interregional, se corresponden en gran medida con las de las corrientes comerciales de bienes y servicios, y son en gran parte función de los vínculos históricos y la proximidad geográfica. En este sentido hay pocas observaciones sorprendentes que hacer, por no decir ninguna, como muestran las cifras expuestas a continuación.

⁵⁹ Se ha descartado el tipo "i" (codificación incompleta en la WASA), que representa el 16 por ciento del tráfico mundial y está presente sobre todo en la CEI, Europa y África. Esta categoría de acuerdos de "codificación incompleta" no tiene equivalentes en las horquillas del ILA (ALI), puesto que a las características incompletas o no codificadas se les atribuye un valor "0" según la metodología del QUASAR, con la consiguiente reducción del ILA (ALI) de los acuerdos bilaterales en cuestión.

⁶⁰ En el tráfico intraeuropeo se excluye el tráfico en el interior de las CE.

106. En cuanto a África, el tráfico hacia Europa viene en primer lugar (61 por ciento), seguido de lejos por el tráfico con Asia y Oceanía, el Oriente Medio y América del Norte. El tráfico con América Central y del Sur y el Caribe y con la CEI es prácticamente inexistente.

107. En lo referente a Asia y Oceanía, el tráfico con Europa y América del Norte ocupa el primer lugar, con el 13 por ciento, y el grueso del tráfico es intrarregional. Las demás regiones sólo representan una proporción marginal.

108. El tráfico con Europa es de lejos el más importante para la CEI, pues representa el 66 por ciento del tráfico total, seguido de lejos por Asia y Oceanía, con el 14 por ciento, América del Norte y el Oriente Medio. El tráfico con África y América Central y del Sur y el Caribe es insignificante.

109. En lo que respecta a Europa, el tráfico es el menos concentrado de todas las regiones. Aparte del tráfico intraeuropeo, que representa el 35 por ciento, a nivel interregional América del Norte ocupa el primer lugar, con el 25 por ciento del tráfico total, seguida por Asia y Oceanía, con el 15 por ciento, África, con el 10 por ciento, y la CEI, América Central y del Sur y el Caribe y el Oriente Medio, todas ellas con el 5 por ciento.

110. En cuanto al Oriente Medio, Europa viene en primer lugar, con el 41 por ciento del tráfico total, seguida por Asia y Oceanía y América del Norte. Las demás regiones sólo representan un tráfico más marginal.

111. En lo referente a América del Norte, Europa también ocupa el primer lugar, con el 27 por ciento del tráfico total, seguida por Asia y Oceanía y América Central y del Sur y el Caribe. El tráfico con las demás regiones es de menor importancia.

112. Por último, América Central y del Sur y el Caribe es la única región en la que Europa, con el 30 por ciento del tráfico total, ocupa el segundo lugar. Por razones obvias, viene después de América del Norte, que representa el 53 por ciento del tráfico. La proporción correspondiente a Asia y Oceanía parece especialmente reducida, en particular si se tiene en cuenta que hay por lo menos un acuerdo plurilateral transpacífico de transporte aéreo, el MALIAT, y numerosos acuerdos transpacíficos de comercio.

4. Análisis por elementos

a) Derechos de tráfico de quinta libertad

113. Los derechos de tráfico de quinta libertad se conceden en dos terceras partes de todos los acuerdos, que representan cerca del 80 por ciento del tráfico mundial. Naturalmente, la proporción del tráfico de quinta libertad con respecto al tráfico total es muy inferior, porque no todos los derechos se utilizan y porque el tráfico de tercera y cuarta libertades constituye el grueso del tráfico. Ha sido imposible identificar las corrientes de tráfico de quinta libertad con el conjunto de datos disponible y, según la información con que cuenta la Secretaría, no se ha intentado jamás efectuar dicha identificación. Quizá fuera posible realizar estimaciones en el contexto de un proyecto de mayor duración, que requeriría series de datos relativamente costosas.⁶¹

114. Al igual que ocurre con la designación múltiple, los derechos de quinta libertad van frecuentemente asociados a los acuerdos "clásicos de cielos abiertos". Sin embargo, una cobertura del

⁶¹ Las series de datos de la IATA y OAG podrían servir como punto de partida para la estimación del tráfico de quinta libertad. Estos datos permitirían distinguir, dentro de los servicios directos (es decir, los servicios prestados con el mismo número de vuelo), entre los vuelos sin escala (es decir, vuelos de tercera y cuarta libertades) y otros vuelos en los que se prestan servicios a una tercera ciudad (es decir, vuelos que comportan el cabotaje consecutivo -una característica muy rara- o vuelos con un componente de quinta libertad).

tráfico de casi el 80 por ciento implica que la quinta libertad está presente en muchos más acuerdos que los del tipo F y G. Aunque resulte un poco paradójico, esto puede arrojar dudas sobre el nivel de apertura. Aunque frecuentemente se emplea para introducir la competencia de terceros en algunas rutas, la quinta libertad no se concedería de una manera tan generalizada si tuviera unos efectos tan radicales.

115. Dos elementos técnicos pueden contribuir a explicar estas conclusiones. En primer lugar, la WASA sólo codifica la existencia o ausencia de una cláusula de concesión de derechos de quinta libertad, pero no indica si dichos derechos son ilimitados o se ciñen a algunos pares de ciudades, o incluso a uno solo. Una evaluación apropiada requeriría un análisis detallado de los cuadros de ruta, un ejercicio probablemente muy revelador, pero complejo y laborioso (véanse las Notas metodológicas de la Parte D).

116. En segundo lugar, un examen más detallado de los derechos efectivamente ejercidos probablemente revelaría que la quinta libertad sólo es realmente necesaria para un reducido grupo de Estados contratantes. Puede ocurrir que, debido a la situación geográfica o a las insuficientes dimensiones de su país, los transportistas tengan que prestar servicios a destinos intermedios o más alejados para explotar servicios económicamente viables. Para otros transportistas los derechos de quinta libertad pueden tener una importancia marginal y ser empleados exclusivamente para generar ingresos adicionales mientras se emplazan las aeronaves. En la mayor parte de los casos, los transportistas prefieren prestar servicios a los mercados más alejados bien directamente, si es comercialmente viable, bien a través de la compartición de códigos y de alianzas.

117. A escala regional, las variaciones son relativamente limitadas, con la excepción de la CEI, donde se conceden derechos de quinta libertad en un número de ASA que sólo representan el 29 por ciento del tráfico. En los demás casos, la concesión de la quinta libertad afecta a dos tercios o más del tráfico abarcado por los acuerdos en cuestión.

b) Derechos de tráfico de séptima libertad

118. Como cabía esperar, los derechos de séptima libertad constituyen un elemento marginal. Se conceden solamente en 39 acuerdos (el 2 por ciento de todos los acuerdos tratados en el QUASAR), que abarcan aproximadamente el 6 por ciento del tráfico recogido en la WASA. Sin embargo, este elemento está presente en todas las regiones, aunque sólo de manera marginal en la CEI, África, Asia y Oceanía, y el Oriente Medio.

119. No obstante, debería tenerse presente que la codificación de la WASA no distingue entre derechos de séptima libertad para la carga, un elemento más común, y derechos de libertad para pasajeros, un elemento sumamente raro. Además, no se han podido identificar las corrientes de tráfico de séptima libertad con los datos de que disponía la Secretaría. No obstante, podrían calcularse en el contexto de un proyecto de mayor duración utilizando las mismas series onerosas de datos que en el caso del tráfico de quinta libertad.

c) Derechos de tráfico de cabotaje

120. La concesión del derecho de cabotaje es un elemento muy raro en la WASA. Sólo aparece en dos acuerdos, los concertados entre China y Albania y entre Nueva Zelandia y Brunei Darussalam, que abarcan un volumen muy reducido de tráfico.

121. El tráfico de cabotaje no ha sido identificado como tal por la Secretaría. En vista del reducido número de acuerdos que lo contemplan y en caso de que se dispusiera de un conjunto de datos apropiado, quizá pudiera identificarse si dichos derechos se emplean y sería viable realizar una estimación del tráfico abarcado. Un análisis más detallado podría comportar al menos un acuerdo adicional no registrado en la WASA, que abarca un volumen de tráfico significativo (el suscrito por

Australia y Nueva Zelandia, que abarca entre 3,5 y 4 millones de pasajeros). Además, varios acuerdos plurilaterales que abarcan a varios millones de pasajeros contienen implícita o explícitamente derechos de cabotaje (por ejemplo, EEE, EACE).

d) Designación

122. Los resultados obtenidos en relación con las cláusulas sobre designación múltiple son comparables a los de los derechos de tráfico de quinta libertad. Aunque tradicionalmente se ha considerado un elemento liberal y moderno, asociado a los acuerdos "clásicos de cielos abiertos", la designación múltiple no se circunscribe de hecho a este tipo de ASA. A escala mundial, este elemento aparece en 1.063 acuerdos (el 54 por ciento de los tratados en el QUASAR), que abarcan casi el 80 por ciento del tráfico recogido en la WASA. No obstante, en la mayor parte de los casos los Estados contratantes tienen una sola línea aérea regular y por lo tanto no requieren realmente la designación múltiple, aunque esta situación está cambiando progresivamente con la multiplicación de transportistas de bajo coste que explotan servicios internacionales, en particular en Asia.

123. Aparte de la CEI, donde se aplica al 42 por ciento del tráfico, en las demás regiones la designación múltiple abarca más de dos tercios del tráfico. En América del Norte representa casi el 95 por ciento.

124. En su codificación, la WASA no distingue entre designación doble y designación múltiple. Podría determinarse en qué casos la designación se limita a dos líneas aéreas, pero habría que emplear la base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (DAGMAR) de la OACI para acceder al texto de los acuerdos.⁶² Sin embargo, el hecho de que, en numerosos casos, la designación pueda limitarse a dos líneas aéreas no es necesariamente un elemento restrictivo, siempre que cada una de las partes en el acuerdo pertinente no tenga más de dos aerolíneas internacionales.

125. Podría ser interesante analizar los cambios que se han ido produciendo con el tiempo en el número de líneas aéreas de los Estados contratantes, teniendo en cuenta el tipo de tráfico (nacional, internacional, regular, no regular) y las fluctuaciones en la participación de los transportistas de bajo coste, para comprobar si ha aumentado la demanda de la designación múltiple y si los acuerdos se han adaptado a este cambio.

e) Denegación/propiedad

126. El criterio de la propiedad mayoritaria y control efectivo (PMCE) sigue predominando ampliamente, pues abarca aproximadamente el 90 por ciento del tráfico total y muestra una escasa variación regional.⁶³ Sin embargo, deben realizarse al menos dos salvedades en relación con la gran difusión del criterio PMCE. En primer lugar, como se ha dicho antes (véase la sección 4 del análisis a escala mundial), la WASA codifica solamente la naturaleza de la disposición sobre denegación/propiedad, no su contenido real, que puede ser más o menos restrictivo. En segundo lugar, las exenciones a este requisito están muy difundidas. De ahí que un seguimiento estadístico de las exenciones concedidas mostraría también que la realidad es más compleja y más liberal, aunque menos estable, de lo que estas cifras podrían indicar.

⁶² De los 2.204 acuerdos recogidos en la WASA, sólo 1.837 están registrados en la base DAGMAR y la Secretaría debería obtener el texto de los acuerdos restantes. La DAGMAR de la OACI puede consultarse en: http://www.icao.int/applications/dagmar/main.cfm?UserLang=_e.

⁶³ La cláusula PMCE se aplica en el 91 por ciento del tráfico en Europa. Una salvedad importante tiene que ver con las resoluciones del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de noviembre de 2002, que hacen prescriptivo el criterio de la comunidad de intereses para todos los acuerdos en los que participen los Estados miembros de las CE.

127. El criterio del principal centro de actividad abarca menos del 8 por ciento del tráfico total. Se da sobre todo en Asia y Oceanía, en un número de acuerdos que abarcan el 14,5 por ciento del tráfico regional, en América del Norte (5,6 por ciento) y en Europa (5,2 por ciento). En otras regiones, este criterio es virtualmente inexistente.

128. El criterio de la comunidad de intereses representa aproximadamente el 2 por ciento del tráfico en la región de la CEI y es insignificante en las demás regiones.

129. Por último, la WASA contiene la categoría "no determinado", que representa el 2 por ciento del tráfico mundial, pero el 18 por ciento en la región de la CEI.

f) Capacidad

130. La predeterminación es el elemento predominante en lo que a la capacidad se refiere, pues representa en torno al 44 por ciento del tráfico mundial. No obstante, representa más del 90 por ciento del tráfico en la CEI y sólo aproximadamente el 10 por ciento en América del Norte.

131. Algunas pruebas puntuales⁶⁴ sugieren que la predeterminación de la capacidad es un elemento restrictivo del acceso a los mercados, a pesar de que sus efectos reales pueden variar considerablemente en la práctica. Una cláusula sobre predeterminación que limite la capacidad a un nivel muy superior a las posibilidades comerciales de un par de ciudades equivale en la práctica a una cláusula sobre libre determinación.

132. Los pormenores de las cláusulas sobre capacidad a menudo figuran en los memorandos confidenciales que no se notifican a la OACI. Incluso cuando están disponibles, por ejemplo mediante la base de datos DAGMAR de la OACI, resulta difícil evaluar si restringen realmente el tráfico, ya que los cuadros de ruta no se tienen en cuenta.

133. Con todo, podrían emplearse dos series de referencias para valorar el nivel de apertura de las disposiciones sobre capacidad y rutas. La primera es de índole comercial: ¿Tienen interés comercial los pares de ciudades concretos abarcados por el cuadro de ruta? ¿Tienen interés comercial los pares de ciudades no incluidos en el cuadro? ¿Agotan las cláusulas sobre capacidad de los acuerdos (frecuencias, número de plazas, cambio de capacidad operacional) las posibilidades comerciales de los pares de ciudades abarcados? La información acerca de las posibilidades comerciales que encierran los pares de ciudades es sumamente valiosa y la IATA, por ejemplo, organiza reuniones regulares ("rutas") para tratar estos temas. En la práctica, esta información se centra en las dos líneas aéreas de los dos países a los que se prestan servicios, además de las principales "líneas aéreas a escala mundial" y los transportistas que operan en el marco de la quinta y sexta libertades, los proveedores de SRI (cuando prestan servicios relacionados con las cintas MIDT), algunas empresas de consultoría muy especializadas (Air Transport Intelligence (ATI), Centre for Asia Pacific Aviation (CAPA), OAG) y los servicios de planificación de los fabricantes de aeronaves. No obstante, la disparidad de opiniones de Boeing y Airbus acerca de la intensificación del modelo de las rutas radiales en torno a un centro aeroportuario (un servicio que probablemente prestarían mejor los A380) frente a la multiplicación de las conexiones entre pares de ciudades (un servicio que probablemente prestarían mejor los Boeing 737) es un ejemplo de la incertidumbre que rodea a esta información. Lo mismo puede decirse de la capacidad concedida a un par de ciudades, pues sólo unos pocos expertos podrían saber si dos vuelos semanales entre París y Chengdu representan o no una situación restrictiva.

⁶⁴ Según los negociadores en la esfera de la aeronáutica, los elementos relacionados con la capacidad y las rutas son fundamentales, porque los acuerdos tienden a ser muy similares (prácticamente todos comportan disposiciones sobre propiedad mayoritaria y control efectivo y doble aprobación de las tarifas, que en la práctica no se aplican salvo previa denuncia) y porque lo que interesa principalmente a las líneas aéreas, cuando proporcionan información a sus gobiernos, son las posibilidades comerciales de los pares de ciudades.

134. La segunda serie de referencias consiste en una comparación entre las pautas de capacidad y rutas concedidas por un país a sus interlocutores en un tipo determinado de ASA. Esta comparación podría revestir la forma de una matriz de rutas, como se ilustra en el cuadro B6. El nivel de capacidad concedido a cada ruta podría evaluarse mediante un índice que tuviera en cuenta diversos elementos, como los siguientes:

- el tráfico internacional total de los dos aeropuertos comparados;
- la dimensión relativa de esos dos aeropuertos, puesto que el volumen del tráfico entre un par de ciudades concreto está determinado en gran medida por el más pequeño de los dos aeropuertos comparados (por ejemplo, Bruselas-Beijing frente a Londres-Beijing);
- el nivel de desarrollo de las partes en cuestión, en la medida en que dicho nivel influye en el volumen y la naturaleza del tráfico (regular frente a no regular, clase preferente frente a clase económica), mediante indicadores como el PIB per cápita o la proporción del tráfico aéreo de pasajeros con respecto a los intercambios comerciales totales;
- la distancia entre los dos aeropuertos;
- la capacidad concedida al par de ciudades⁶⁵; y, posiblemente,
- el coeficiente de carga.

Cuadro B6
Modelo de comparación de las rutas y la capacidad concedidas

| Parte A | Interlocutores bilaterales en ASA del tipo F: Partes B, C, D y E | | | | |
|-----------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 1ª ciudad | 2ª ciudad | 3ª ciudad | 4ª ciudad | 5ª ciudad |
| 1ª ciudad | B, C, D | C, D | | | |
| 2ª ciudad | B, F | | | | |
| 3ª ciudad | | | | | |
| 4ª ciudad | | | | | |
| 5ª ciudad | | | | | |

Fuente: Secretaría de la OMC.

135. Hay que hacer dos salvedades acerca de estas comparaciones. Por ejemplo, por razones obvias, la capacidad contemplada en la correspondiente cláusula de un acuerdo entre las capitales de Malí y China (Bamako-Beijing), por ejemplo, será inferior a la contemplada en la cláusula equivalente de un acuerdo entre Beijing y Londres. Con todo, podrían realizarse inferencias útiles cuando las ciudades en cuestión estén situadas a distancias similares y tengan niveles de desarrollo y volúmenes de tráfico similares (por ejemplo, Beijing en relación con París, Francfort y Londres).

136. La segunda cláusula más frecuente en materia de capacidad es Bermudas I, que aparece en acuerdos que abarcan el 26 por ciento del tráfico mundial, con pocas variaciones regionales. La única excepción es la región de la CEI donde, debido a la gran difusión de la predeterminación, Bermudas I sólo aparece en ASA que abarcan menos del 4 por ciento del tráfico.

⁶⁵ Estos datos podrían tomarse de OAG.

137. Bermudas I es un criterio semiliberal de acuerdo con el cual el control de la capacidad se realiza *ex post*. El nivel real de restricción depende del enfoque de las partes en materia de vigilancia. Dado que suele ser difícil dar marcha atrás a una política liberal en materia de capacidad, este criterio se ha considerado semiliberal en el QUASAR. Igualmente, la ausencia de un requisito de intercambio de estadísticas, que acompaña a Bermudas I en 70 casos de 341, es otro elemento que permite discernir la apertura relativa de esta cláusula sobre capacidad.⁶⁶

138. El criterio más liberal sobre capacidad, la libre determinación, afecta al 18 por ciento del tráfico mundial, pero abarca hasta el 46 por ciento del tráfico en América del Norte. Tiene una importancia marginal en África y la CEI.

139. Por último, la WASA contiene la categoría "no determinado" en relación con la capacidad cuyo peso es notable, y representa el 12 por ciento del tráfico total y casi el doble en Europa.

g) Tarifas

140. La libre determinación, la cláusula más liberal en materia de tarifas, tiene una importancia marginal. Sólo aparece en una región, a saber, Asia y Oceanía, en unos ASA que abarcan a 310.000 pasajeros, es decir, el 0,25 por ciento del tráfico regional.⁶⁷ Otros dos elementos semiliberales, la fijación de precios por zonas y el país de origen, también tienen escasa incidencia.

141. La cláusula predominante en materia de tarifas es la doble aprobación, que representa el 73 por ciento del tráfico total, más del 90 por ciento del tráfico en Asia y Oceanía y en torno al 50 por ciento en América Latina, el Caribe y América del Norte. En ambas regiones están en vigor varios acuerdos "clásicos de cielos abiertos".

142. La cláusula semiliberal de la doble desaprobación ocupa el segundo lugar a considerable distancia. Representa el 20 por ciento del tráfico mundial, pero llega hasta el 45 por ciento del tráfico en América del Norte y se sitúa justo por debajo del 7 por ciento en Asia y Oceanía. Por último, la WASA tiene la categoría "no determinado" para las tarifas, que abarca aproximadamente el 4 por ciento del tráfico mundial.

143. Como se ha dicho en la sección 4 del análisis a escala mundial, estos resultados son algo sorprendentes en vista de las prácticas de gestión del rendimiento, según las cuales el precio por la misma plaza varía considerablemente en función del momento de la compra y del coeficiente de carga del avión. Estas prácticas implican un grado de flexibilidad en las tarifas que parece difícil conciliar con un sistema de fijación de precios administrado completamente *a priori*. No obstante, aparte de los raros casos que aparecen en los titulares de la prensa (por ejemplo, la comprobación en 2004 por las autoridades italianas de las tarifas de British Airways), las prácticas en materia de tarifas no están documentadas y los problemas, si los hay, se suelen resolver discretamente mediante consultas bilaterales.

h) Arreglos de cooperación

144. Aparecen cláusulas en virtud de las cuales se autorizan los arreglos de cooperación en ASA que representan solamente una cuarta parte del tráfico mundial. Aunque abarcan más del 70 por ciento del tráfico en América del Norte, tienen una importancia menor en África y la CEI. Como se

⁶⁶ Una posible mejora de la metodología del QUASAR consistiría en dar mayor peso a la combinación de algunas características, como Bermudas I, con la ausencia del intercambio de estadísticas.

⁶⁷ Se trata de los acuerdos Nueva Zelandia-Singapur, Nueva Zelandia-Brunei Darussalam e Islas Marshall-Nauru.

explica en la sección 4 del análisis a escala mundial, estos acuerdos están más difundidos en la práctica de lo que sugieren estos porcentajes.

i) Intercambio de estadísticas

145. La ausencia de un intercambio prescriptivo de estadísticas entre gobiernos es reveladora de la intención de no vigilar de cerca la evolución de la capacidad y los precios.

146. En tres regiones el intercambio de estadísticas es relativamente insignificante: América Central y del Sur y el Caribe, América del Norte, y la CEI. Los acuerdos en los que se prescribe el intercambio de estadísticas representan el 63 por ciento del tráfico mundial, pero más del 80 por ciento en Asia y Oceanía.