

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/C/W/201

4 de octubre de 2001

(01-4786)

Consejo del Comercio de Servicios

Original: inglés

COMUNICACIÓN DEL BRASIL

Examen del Anexo del AGCS sobre Servicios de Transporte Aéreo Situación actual del transporte aéreo comercial en el Brasil

A. INTRODUCCIÓN

1. Al igual que en muchos otros países, los servicios aéreos comerciales han supuesto ventajas cada vez mayores para grandes sectores de la población del Brasil, haciendo de la aviación civil un instrumento fundamental para el desarrollo social y económico. A raíz del enorme aumento del movimiento de aeronaves ha sido preciso ampliar la infraestructura aeroportuaria y los sistemas de control de tránsito aéreo y navegación, de forma que los vuelos se lleven a cabo con mayor seguridad. Así pues, la evolución del transporte aéreo ha exigido la ampliación y modernización de los sistemas de control de aeródromo y tránsito aéreo, servicios cuya prestación también presenta aspectos económicos y políticos.

2. Por lo que respecta a los aspectos económicos, en los primeros días de la aviación comercial el Estado prestó un gran apoyo a las líneas aéreas y a los servicios aeroportuarios y de control y organización del tránsito aéreo, orientado en especial a garantizar la viabilidad económica de las actividades de aviación, que se consideraban indispensables para que los países progresaran. Durante largo tiempo estas actividades se llevaron a cabo en un marco normativo estricto que abarcaba los aspectos técnicos, de explotación y económicos de los servicios aéreos y aeroportuarios. Con todo, en los últimos decenios la intervención del Estado se ha reducido considerablemente en un contexto de reformas normativas centradas en las dimensiones comerciales y económicas del sector. Estas reformas dieron lugar a un entorno más favorable para una mayor participación del capital privado en las actividades vinculadas con la aviación civil. Esta transformación está en armonía con la tendencia general hacia las políticas de incrementar la competencia y la eficiencia en el sector, e inclusive la privatización completa de líneas aéreas y aeropuertos.

B. LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO BRASILEÑO EN EL ÚLTIMO DECENIO

3. En el curso de los últimos años el transporte aéreo en el Brasil ha dependido cada vez más del capital privado. La única línea aérea creada con fondos públicos estaba controlada por uno de los estados de la Federación, pero fue privatizada a principios del último decenio.

4. Desde principios de los años noventa, el Departamento de Aviación Civil (DAC) procede a la apertura gradual del mercado del transporte aéreo a fin de ofrecer a los usuarios -pasajeros y agentes de carga- distintas opciones en un entorno competitivo en que prevalecen las fuerzas del mercado. En este contexto se ha intentado limitar la intervención del Estado en materia normativa a los mecanismos de control orientados hacia la seguridad de vuelo y la calidad de los servicios prestados al público.

5. Desde el punto de vista económico el transporte aéreo ha atravesado varios períodos de altibajos debido a los ciclos y condiciones a que estuvo supeditado su desarrollo; aun así, con arreglo a una perspectiva general, el ritmo de crecimiento del sector del transporte aéreo siempre ha sido más

elevado que el de la economía en general, lo que denota los efectos multiplicadores de este sector dados sus importantes vínculos hacia atrás y hacia delante.

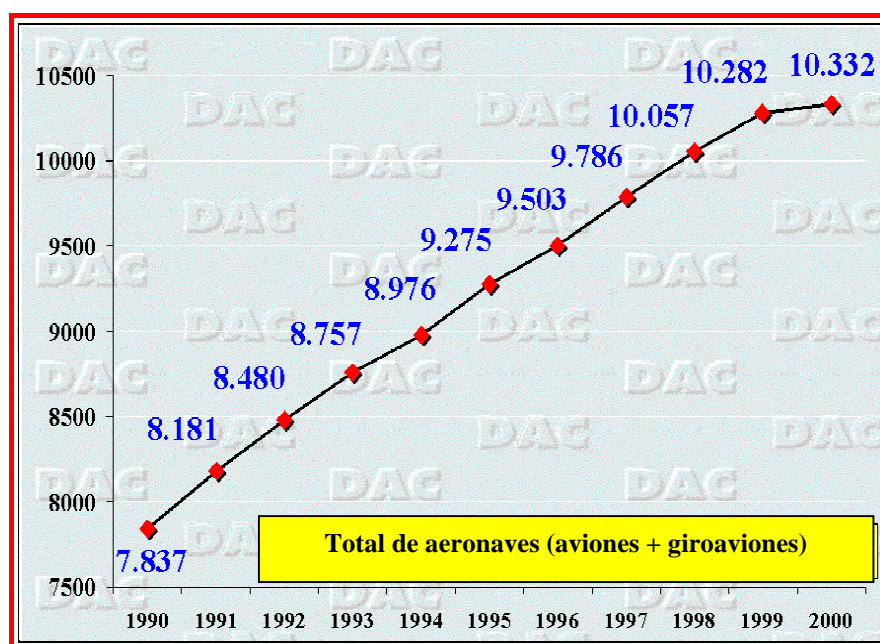
CUADRO 1 - SITUACIÓN GENERAL DEL SECTOR (5.9.01)

ASUNTO		NÚMERO	
LÍNEAS AÉREAS			
Regulares		22	
No regulares (chárter)		07	
Taxi aéreo		410	
Taxi aéreo individual		18	
Trabajos aéreos (Agricultura)		276	
Trabajos aéreos (Publicidad)		38	
Trabajos aéreos (Topografía)		22	
Trabajos aéreos (Minería)		05	
Acrobacia aérea		01	
Trabajos aéreos (Fotografía)		09	
TOTAL		808	
AERONAVES			
Aviones		9.993	
Giroaviones		<u>832</u>	
TOTAL		10.825	
VUELOS Y MOVIMIENTOS	VUELOS	MOVIMIENTOS POR MES	
Interiores	815	18.892	
Regionales	<u>491</u>	<u>10.416</u>	
TOTAL NACIONAL	1.306	29.308	
Empresas nacionales	144	2.372	
Empresas extranjeras	<u>277</u>	<u>3.976</u>	
TOTAL INTERNACIONAL	421	6.348	
TOTAL	1.727	35.656	
TRIPULACIÓN	AVIÓN	GIROAVIÓN	TOTAL
Pilotos			
De línea	7.163	649	7.812
Comerciales	16.807	1.869	18.676
Privados	<u>37.624</u>	<u>2.823</u>	<u>40.447</u>
Suma parcial	61.594	5.341	66.935
Auxiliares de vuelo	19.164	-	19.164
Mecánicos de vuelo	<u>1.462</u>	-	<u>1.462</u>
TOTAL	82.220	5.341	87.561
AEROPUERTOS			
Públicos		706	
Privados		<u>1.367</u>	
TOTAL		2.073	

ASUNTO	NÚMERO
HELIPUERTOS	
Públicos	34
Privados	<u>275</u>
TOTAL	309
AEROCLUBES	198
Escuelas	347
Cursos	<u>1.705</u>
TOTAL	2.052
PUESTOS DE REPARACIÓN	413
EQUIPO DAC	
Simuladores	
Bimotores	13
Monomotores	60
Aeronaves	<u>447</u>
TOTAL	520

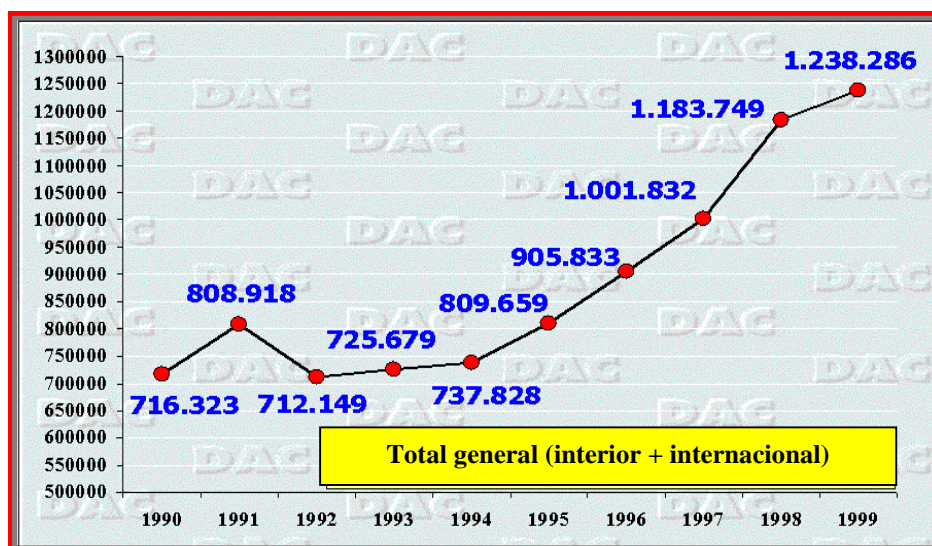
6. El considerable aumento de aterrizajes y despegues en los principales aeropuertos debido a la utilización masiva del transporte aéreo en años recientes, ha sido causa de congestiones y retrasos dada la exigua capacidad de los sistemas de control del espacio aéreo y la infraestructura aeroportuaria. A fin de hacer frente a la congestión se adoptaron disposiciones normativas apropiadas, tendientes a sistematizar la capacidad existente mediante la creación de "huecos", la reorganización del tránsito aéreo y la optimización del empleo de la infraestructura aeroportuaria.

CUADRO 2 - NÚMERO TOTAL DE AERONAVES



Actualización al mes de septiembre de 2001

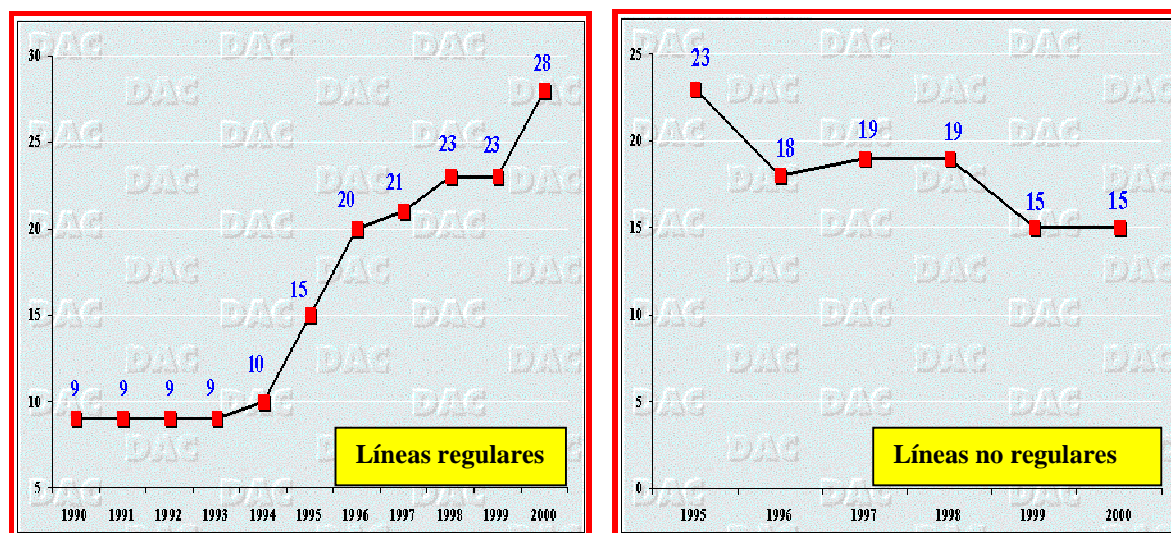
CUADRO 3 - MOVIMIENTOS (ATERRIZAJES + DESPEGUES)



Actualización al mes de septiembre de 2001

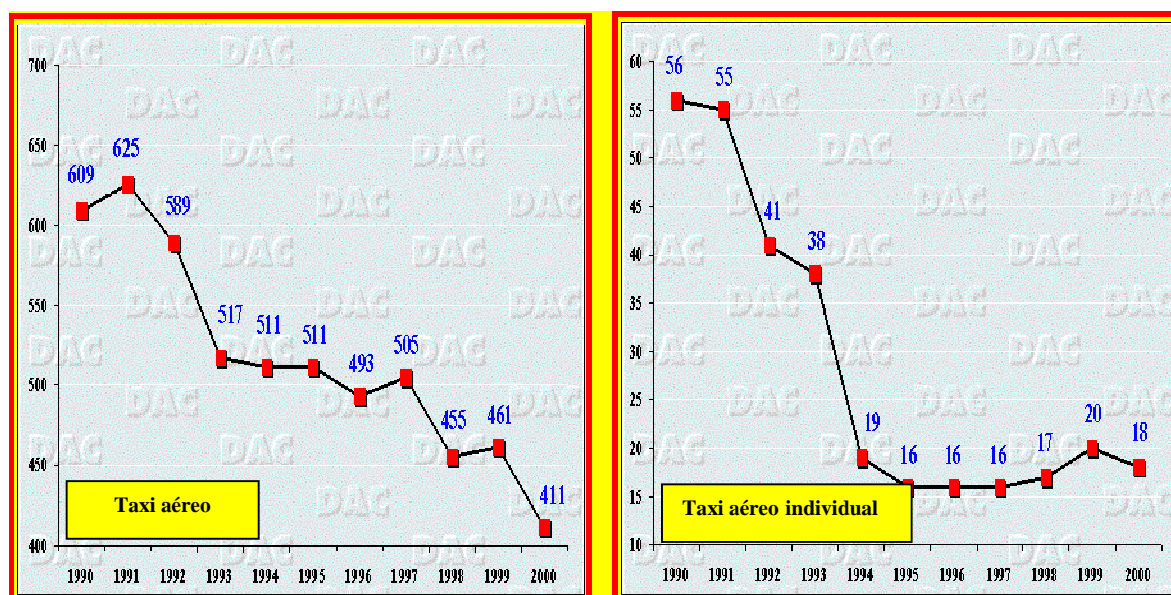
7. Ahora bien, la nueva tendencia de la política de liberalización del transporte aéreo exige en primer lugar que el sistema de control del espacio aéreo y la infraestructura aeroportuaria tengan suficiente capacidad para permitir el crecimiento ininterrumpido y sostenible de la aviación civil. Así pues, las autoridades brasileñas de aeronáutica civil se han esforzado en aumentar la capacidad, la eficiencia y la seguridad del transporte aéreo, a tenor de lo recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Por lo que respecta a la liberalización, el Brasil ha tomado medidas para que nuevos empresarios tengan acceso al sector del transporte aéreo y presten servicios distinto y más accesibles, contribuyendo así al desarrollo del mercado nacional del transporte aéreo.

CUADRO 4 - LÍNEAS AÉREAS

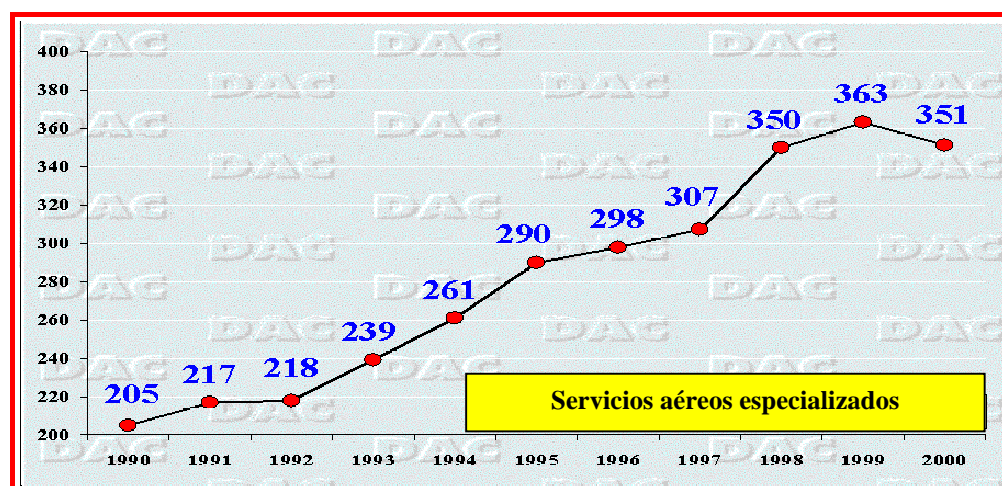


Actualización al mes de septiembre de 2001

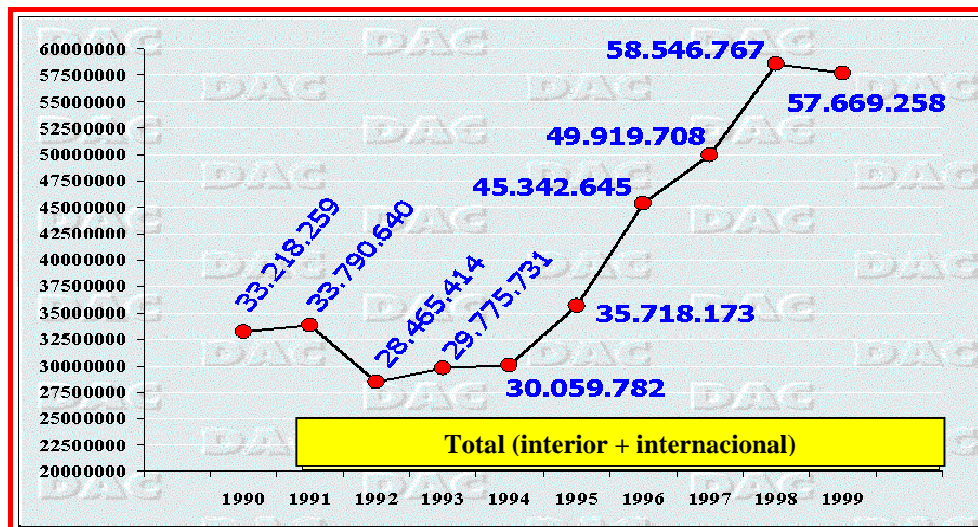
CUADRO 5 - TAXI AÉREO



CUADRO 6 - SERVICIOS AÉREOS ESPECIALIZADOS



CUADRO 7 - MOVIMIENTO DE PASAJEROS (embarcados + desembarcados)



C. REPERCUSIONES EN EL MEDIO AMBIENTE: INQUIETUDES DEL BRASIL

8. La utilización masiva del transporte aéreo ha multiplicado las repercusiones en el medio ambiente, especialmente en las zonas que colindan con los aeropuertos a causa del ruido que se produce durante las operaciones de aterrizaje y despegue, y en la atmósfera superior debido a las emisiones de gases producidos por la combustión de carburante fósil que influyen en la capa de ozono.

9. A lo largo de los últimos 20 años se han logrado algunas mejoras en nuestra región gracias a la renovación normal de las flotas de las líneas aéreas, con lo cual se sustituyeron las aeronaves, extremadamente ruidosas, de primera generación por aparatos más silenciosos y menos contaminantes, especialmente en el mercado interior.

10. Por su parte, las líneas aéreas internacionales han acelerado el proceso de renovación de las flotas a fin de incrementar su capacidad para competir. Con esta intención han estado utilizando las aeronaves más modernas que existen, lo cual les permite satisfacer las condiciones estipuladas en el capítulo 3 del anexo 16 de la OACI.

11. La implantación de una nueva norma sobre ruido se examina actualmente en el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), en previsión de una mayor reducción de los niveles de ruido.

12. Este examen merece especial atención por parte de los Estados miembros de la OACI, habida cuenta de los gastos que acarrea tanto el proceso de depreciación de las aeronaves más anticuadas y ruidosas como la renovación de las flotas para mantener una competitividad más elevada, especialmente en las rutas internacionales.

13. El Brasil es el único país en desarrollo que participa activamente en la labor del CAEP, del que es miembro desde principios del decenio de 1980.

D. LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL BRASIL

14. Las autoridades brasileñas de aeronáutica civil han pedido a las asociaciones de líneas aéreas internacionales que ofrezcan vuelos con códigos compartidos y concierten acuerdos para la implantación de procedimientos de aplicación común entre los Estados de la región.

15. La culminación de esta iniciativa fue la firma del Acuerdo de Fortaleza, cuya revisión se estudia actualmente con miras a obtener mejores condiciones para la apertura regional y extenderlo a otros Estados de la región.

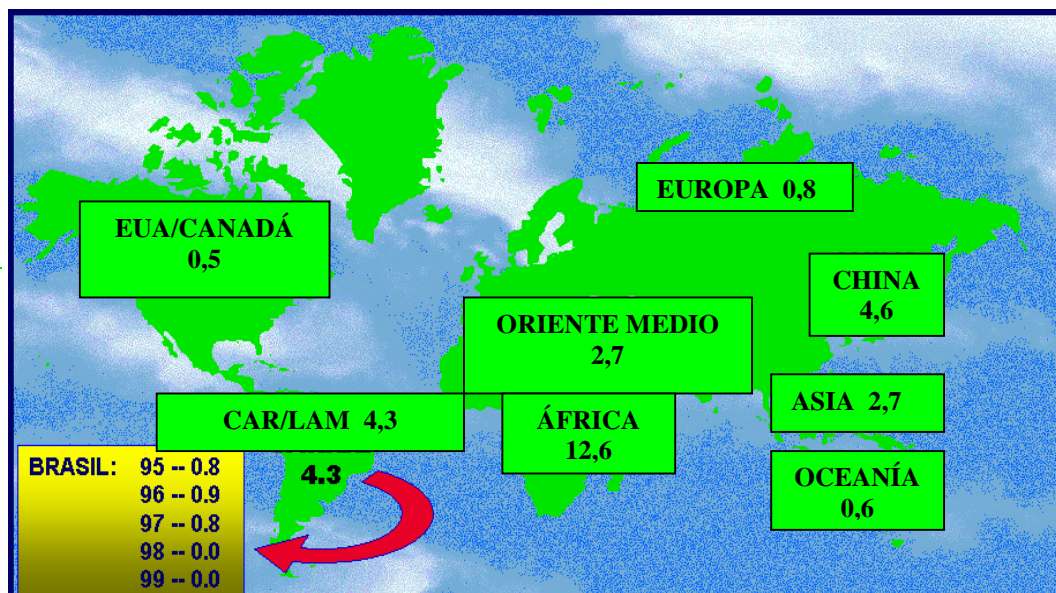
16. El Brasil está tratando por consiguiente de discutir con sus asociados del MERCOSUR la posibilidad de dar a los términos del Acuerdo de Fortaleza un contexto más amplio y reforzar así el transporte aéreo internacional en un marco regional.

17. La política del Brasil en materia de aviación civil se orienta hacia la liberalización internacional, con la finalidad de dar más facilidades a las líneas aéreas para realizar vuelos internacionales y de que éstos sean menos costosos y planteen menos dificultades al usuario.

18. Debe subrayarse que el Brasil ha seguido la política de asegurar el crecimiento de sus líneas aéreas nacionales. El país conserva el 1,8 por ciento del mercado mundial del transporte aéreo y ocupa el decimotercer lugar por lo que respecta a número de pasajeros transportados, con un ritmo de crecimiento anual del 12,5 por ciento en los últimos seis años.

19. Por lo que atañe a seguridad operacional en la aviación comercial, corresponde al Brasil un índice de accidentes del 0,5 por ciento por millón de despegues, uno de los más reducidos y mejores logros registrados en el mundo.

CUADRO 8 - ÍNDICE DE ACCIDENTES POR MILLÓN DE DESPEGUES
(Reactores de gran tamaño fabricados en el Hemisferio Occidental)



E. EXAMEN DEL ANEXO DEL AGCS SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO Y APLICACIÓN MÁS EXTENDIDA DEL ACUERDO EN EL SECTOR

20. El examen del Anexo del AGCS sobre Servicios de Transporte Aéreo ofrece una excelente oportunidad para compartir información sobre las realidades de cada país y sobre los últimos acontecimientos en el conjunto de esta industria, además de la posibilidad de evaluar la función de todos los servicios directa o indirectamente relacionados con los derechos de tráfico.

21. Ahora bien, por lo que atañe a la posibilidad de extender la aplicación del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios en el sector del transporte aéreo, el Brasil está totalmente decidido a tratar de que los derechos de tráfico y todos los aspectos en que entran directamente en juego y que se mantienen fuera del ámbito de aplicación del Acuerdo, se sigan estudiando o negociando dentro de los parámetros de los acuerdos bilaterales o multilaterales de la OACI.

22. El Brasil conviene en que aún queda mucho por hacer para obtener la liberalización del transporte aéreo internacional. La labor para llegar a ella sigue adelante y proseguirá necesariamente por el camino fijado por la OACI, que tiene obligaciones estatutarias con respecto al transporte aéreo internacional, especialmente por lo que atañe a su seguridad y protección.

23. Así pues, el Brasil invita a los Miembros a aunar esfuerzos para consolidar a la OACI en su función de foro privilegiado e idóneo para concretar el robustecimiento y desarrollo permanentes de la seguridad del transporte aéreo internacional, foro en el que se dirimen todos los aspectos problemáticos del sector y se aprueban por consenso desde 1946 todas las directrices necesarias para crear el mejor entorno posible para el transporte aéreo internacional.

24. Para terminar es muy importante mencionar las medidas normativas propuestas por la OACI, con arreglo a las cuales se da un trato especial a la evolución de las actividades de transporte aéreo en los países en desarrollo. Esta es una razón de más para que los derechos y disposiciones de carácter riguroso sigan abordándose bajo la jurisdicción de la OACI, ya que los principios básicos tradicionales del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios no pueden, en su forma actual, aplicarse a los derechos y servicios directamente relacionados con los derechos de tráfico a medio y largo plazo sin proceder a profundos cambios en la estructura operacional de los servicios aéreos, cambios cuya extensión e impacto no pueden evaluarse debidamente desde el punto de vista actual.

25. Aceptar y reforzar la función de la OACI como instancia principal del transporte aéreo internacional es garantizar que la evolución de los servicios aéreos se basará en un equilibrio perfecto entre seguridad de los pasajeros y la carga, normas adecuadas en materia de competencia y elevados requisitos técnicos y ambientales, lo cual no sólo redundará en beneficio de los Miembros de la OMC y la OACI sino de los miles de millones de individuos cuya vida cotidiana se ve afectada, directa o indirectamente, por el funcionamiento de los servicios aéreos.
