

Consejo del Comercio de Servicios

**SEGUNDO EXAMEN DEL ANEXO SOBRE SERVICIOS DE
TRANSPORTE AÉREO**

**POSIBLES MEJORAS DEL QUASAR Y DE LA APLICACIÓN
INFORMÁTICA ASAP**

Nota de la Secretaría¹

I. INTRODUCCIÓN

1. El presente documento se ha elaborado a solicitud del Consejo del Comercio de Servicios. En la segunda reunión dedicada al segundo examen del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo, celebrada el 1º de marzo de 2007, el Consejo pidió a la Secretaría que proporcionase una lista de posibles mejoras de la metodología y la base de datos utilizadas en el examen cuantitativo de los acuerdos sobre servicios aéreos (QUASAR) y de su aplicación informática de visualización, el proyector de los acuerdos sobre servicios aéreos (ASAP).

2. Antes que nada, conviene señalar que, por falta de tiempo y recursos, no se ha aprovechado todo el potencial que el QUASAR encierra en su forma actual. A partir de la información que contiene se podrían efectuar análisis adicionales (entre otros, por pares de regiones, horquillas de tráfico y niveles de desarrollo), así como regresiones econométricas que permitirían examinar, por ejemplo, los elementos determinantes del tráfico. La Secretaría está dispuesta a realizar estos trabajos adicionales, si los Miembros así lo desean.

3. La Secretaría preparó el QUASAR y el ASAP en un plazo relativamente breve, mediante un programa informático estándar (Microsoft Excel) y haciendo uso de muy pocos recursos externos adicionales, tanto financieros (14.000 francos suizos para desarrollar el ASAP) como humanos (una pasantía de seis meses de duración). Los datos sobre tráfico, que normalmente se han de comprar, fueron facilitados de manera gratuita por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).²

4. Con más tiempo y recursos, sería relativamente sencillo mejorar y refinar los datos en que se basan el QUASAR y el ASAP, la información que en ellos se computa y la manera en que ésta se muestra al usuario y las prestaciones que ofrecen. No obstante, la eventual decisión de los Miembros de llevar a cabo las mejoras propuestas, en parte o en su totalidad, tendría consecuencias para el calendario, la difusión y el apoyo prestado por la tecnología de la información.

5. Es preciso indicar que la Secretaría, a juzgar por la información de que dispone actualmente, considera factibles las mejoras que se proponen a continuación, siempre y cuando se asignen recursos suficientes. Sin embargo, no se puede descartar que, al ahondar en las propuestas acordadas por los

¹ El presente documento ha sido elaborado bajo la responsabilidad de la Secretaría y sin perjuicio de las posiciones de los Miembros ni de sus derechos y obligaciones en el marco de la OMC.

² Con sujeción a restricciones de uso previamente convenidas.

Miembros, la Secretaría tropiece con dificultades imprevistas, o bien descubra nuevas posibilidades de mejora a la luz de los datos o de nuevos estudios académicos.

6. Por último, es evidente que la lista de posibles mejoras que figura a continuación no tiene carácter exhaustivo. La Secretaría está dispuesta a estudiar la viabilidad de cualquier otra propuesta que pudieran formular los Miembros.

II. POSIBLE COLOCACIÓN DEL QUASAR Y EL ASAP EN EL SITIO WEB DE LA OMC ACCESIBLE AL PÚBLICO

7. En la reunión dedicada al examen que el Consejo celebró el 1º de marzo de 2007, varios Miembros indicaron que apoyarían la colocación del QUASAR y el ASAP en el sitio Web de la OMC accesible al público.³ Sin embargo, no se adoptó ninguna decisión definitiva al respecto.

Quizás los Miembros deseen adoptar una decisión definitiva sobre la colocación del QUASAR y el ASAP en el sitio Web de la OMC accesible al público.

8. Conviene señalar que el gran público ya puede acceder al QUASAR, a través del servicio "Documentos en línea" de la OMC, desde que el 30 de enero de 2007 se suprimió su carácter reservado. No obstante, sólo se puede recuperar dividido en 24 archivos diferentes, y en su formato actual no es fácil de consultar (por ejemplo, Estado contratante por Estado contratante) ni de descargar. Por consiguiente, lo que aquí se propone es crear una página Web propia del QUASAR que permita hacer búsquedas en el documento según distintos criterios y descargarlo más cómodamente.

9. Si se adoptara una decisión positiva en este sentido, la versión que se colgaría en la Web sería la distribuida para la reunión de marzo de 2007 ("QUASAR 1.0"), con las modificaciones necesarias para reflejar las comunicaciones de los Miembros encaminadas a corregir o complementar la información sobre acuerdos de servicios aéreos contenida en el QUASAR ("QUASAR 1.1"). Sin embargo, a la fecha de distribución del presente documento, sólo un Miembro, Australia, había suministrado a la Secretaría información adicional; el plazo para presentar este tipo de información acordado por los Miembros termina el 2 de octubre de 2007.

Habida cuenta de la escasa información recibida hasta la fecha por la Secretaría, quizás los Miembros estén dispuestos a estudiar la posibilidad de prorrogar el plazo mencionado.

III. POSIBLES MEJORAS DE LOS DATOS EN QUE SE BASAN EL QUASAR Y EL ASAP Y DE LA INFORMACIÓN QUE SE COMPUTA Y MUESTRA AL USUARIO

A. POSIBLES MEJORAS DE LOS DATOS DE BASE

10. El QUASAR contiene dos tipos de datos: datos sobre reglamentaciones, que consisten fundamentalmente en resúmenes codificados de los acuerdos bilaterales recogidos en la base de datos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre acuerdos de servicios aéreos (WASA); y datos sobre comercio, a saber, las estadísticas de la IATA sobre el tráfico de pasajeros y los datos de la IATA sobre el kilometraje de los servicios existentes.

³ Véase el documento S/C/M/87, página 16, párrafo 74.

1. Datos sobre reglamentaciones

11. La muestra de acuerdos de servicios aéreos que el QUASAR utiliza en la actualidad se podría ampliar más allá de la WASA empleando como fuentes la base de datos Aeroaccords, la aplicación DAGMAR de la Dirección de asuntos jurídicos de la OACI, la Serie de Tratados de las Naciones Unidas, búsquedas en la Web y determinadas comunicaciones de los Miembros, si éstos así lo desean.

12. La ulterior codificación de las disposiciones de cualquier acuerdo nuevo o actualizado se haría de un modo transparente, de forma semejante a como se han presentado las características de los acuerdos plurilaterales en el documento S/C/W/270/Add.2, de tal manera que los Miembros interesados pudieran, en su caso, plantear correcciones.

13. Más a largo plazo, se podría crear una base de datos que recogiera los textos de todos esos acuerdos. Esa base de datos permitiría rastrear todas las modificaciones posteriores que fueran pertinentes para el QUASAR, prestación de la que actualmente carece la WASA.

2. Datos sobre comercio

14. Los datos sobre tráfico de la IATA utilizados en la actualidad se refieren al número de pasajeros efectivamente transportados en vuelos, lo que da el mismo peso a un pasajero que viaje de Zúrich a París que a otro que se desplace de Zúrich a Sydney. Para corregir este sesgo, sería preferible utilizar, como hacen los profesionales del sector, datos expresados en pasajeros-kilómetros de pago (RPK). Ésta sería la mejor aproximación a los datos sobre el tráfico, puesto que no hay datos accesibles al público sobre los valores por pares de ciudades o pares de países. La IATA tiene a la venta ese paquete de datos expresados en RPK.

15. Para calcular la capacidad desplegada también se podrían utilizar, en conjunción con los datos sobre tráfico de la IATA y siempre que ambos fuesen compatibles, las estadísticas de la OACI sobre el coeficiente de carga.

16. Por último, los servicios existentes se computan en la actualidad a partir de la información de la IATA sobre servicios directos, es decir, los vuelos operados con el mismo número de vuelo por líneas aéreas miembros de la IATA. La realización de nuevos trabajos permitiría distinguir, dentro de los servicios directos, los servicios sin escalas, que arrojan una medida interesante del grado de "conectividad" de una red aérea dada.

B. MEJORA DE LA INFORMACIÓN QUE SE COMPUTA Y MUESTRA AL USUARIO

17. Las mejoras de los datos de base que se han descrito permitirían:

- a) Cartografiar los derechos de tráfico de quinta y séptima libertad en términos jurídicos (concesión íntegra, concesión parcial, ausencia de derechos) y comerciales (explotación efectiva, ejercicio mediante la compartición de códigos, derechos no utilizados). Según la disponibilidad de datos de base, esta información podría tener en cuenta restricciones geográficas (por ejemplo, sólo determinados pares de ciudades) y restricciones de la capacidad. Estos derechos se podrían mostrar a los usuarios de dos maneras diferentes. En primer lugar, desde el punto de vista de un segmento bilateral (es decir, para un par de países o, eventualmente, un par de ciudades dado, qué transportistas bilaterales y transportistas de terceros están autorizados o presentes). En segundo lugar, desde el punto de vista de las "combinaciones de derechos", es decir, tomando un acuerdo bilateral como "pivote" y analizando cómo (y en qué medida) se combina con otros acuerdos para permitir derechos de quinta o séptima libertad. De esta forma, sin embargo, no se ofrecerían

datos sobre el tráfico, puesto que hoy por hoy el cálculo, a partir de los datos a disposición del público, del volumen de tráfico efectuado al amparo de derechos de quinta y séptima libertad sigue planteando un problema insoluble. No obstante, la Secretaría estaría atenta a cualquier avance que se produjera en los estudios sobre esta materia para incorporarlo según proceda;

- b) cartografiar y, eventualmente, medir los casos infrecuentes de derechos de tráfico de octava y novena libertad;
- c) incorporar en los perfiles y en la información que se muestra al usuario los acuerdos sobre servicios aéreos de carácter plurilateral, que en la actualidad se tratan por separado en el QUASAR y no están cubiertos por el ASAP;
- d) mostrar información adicional sobre la capacidad, la designación, la compartición de códigos⁴ (incluida la compartición de códigos con terceros países) y la propiedad⁵;
- e) según la disponibilidad de datos de base (en particular, los de la aplicación DAGMAR de la OACI y de Aeroaccords), ampliar y adaptar el QUASAR y el ASAP al tráfico de carga⁶;
- f) tomar en consideración las rutas;
- g) en función de las decisiones que se adopten con respecto a la tecnología de la información (véase *infra*), "personalizar" el QUASAR y el ASAP para adaptarlos a las necesidades específicas del usuario (por ejemplo, mediante la atribución de una ponderación diferente a los diversos elementos que intervienen en el acceso a los mercados, y la eliminación o adición de elementos concretos);
- h) incorporar una "dimensión temporal", otra prestación de la que carece la WASA.

IV. CONSECUENCIAS

A. CONSECUENCIAS DE LA COLOCACIÓN EN LA WEB DEL QUASAR Y EL ASAP

18. Aunque la creación de una página específicamente dedicada al QUASAR en el sitio Web de la OMC accesible al público es una tarea relativamente fácil, la colocación en línea del ASAP probablemente requeriría cambios a nivel de la tecnología de la información. En un principio, la aplicación ASAP se concibió para un soporte en CD-ROM y, habida cuenta de las limitaciones de tiempo y presupuesto con que fue desarrollada, es poco probable que reúna todas las condiciones propias de una auténtica base de datos de la OMC en la que se puedan efectuar búsquedas. Por lo tanto, su colocación en la Web podría requerir varios meses de trabajo adicionales. Si los Miembros así lo acuerdan, la Secretaría tiene la intención de proponerse ese objetivo, dado que el ASAP forma parte integrante del QUASAR y permite, en particular, visualizar datos a los que no se puede acceder fácilmente desde el QUASAR (por ejemplo, los datos sobre reglamentaciones y comercio correspondientes a un determinado conjunto de acuerdos bilaterales).

⁴ Véase el documento S/C/W/270/Add.2, párrafo 658.

⁵ Véase el documento S/C/W/270/Add.2, párrafo 673.

⁶ Véase el documento S/C/W/270/Add.2, párrafo 469.

19. El ASAP también se pondrá a disposición del gran público, que podrá adquirirlo en CD-ROM solo o acompañado de las publicaciones relativas al examen.⁷

B. ASPECTOS RELATIVOS AL APOYO DE LA TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN

20. En lo que respecta a la base de datos, hace falta un soporte lógico de mayor capacidad. El tamaño de la base de datos QUASAR (que tiene alrededor de 100.000 entradas) supera ya las capacidades de Excel. Si aumentara el volumen de datos, lo que sería inevitable con la conclusión de nuevos acuerdos y la actualización de los existentes y, más aún, si los Miembros aprobaran alguna de las mejoras estructurales propuestas más arriba, habría que utilizar una aplicación profesional, por ejemplo, SQL (que se emplea para la BID).

21. Esa migración informática también sería necesaria para introducir nuevos perfeccionamientos, como la capacidad, solicitada por algunos Miembros, de descartar del QUASAR elementos de ponderación que éstos no consideren restrictivos.

⁷ Hasta la fecha, se han publicado la documentación del primer examen (documento S/C/W/163 y sus addenda) -en un volumen azul disponible en los tres idiomas oficiales- y el documento S/C/W/270 del segundo examen -en un volumen morado disponible únicamente en inglés-.