

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/33-NE/09
26/06/14

**TRIGESIMA TERCERA REUNION DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLITICOS, ECONOMICOS Y JURIDICOS DEL TRANSPORTE AEREO (GEPEJTA/33)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de julio de 2014)

Cuestión 1: Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.3: Liberalización del Transporte Aéreo – Informe 12ª Reunión del Grupo de
Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), Montreal, 26 – 30
de mayo de 2014**

(Nota de estudio presentada por Colombia – Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

Antecedentes

1. El 38º período de sesiones de la Asamblea pidió “al Consejo que desarrolle y adopte una visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional, que incluya el examen de un acuerdo internacional en virtud del cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados.” La Asamblea dispuso que en su estudio se debería tener “en cuenta la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo los actuales acuerdos de liberalización del acceso a los mercados concertados a escala bilateral, regional y multilateral, así como las diferentes propuestas presentadas durante la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6)”.

2. El Consejo incluyó esta tarea en el plan de ejecución de las recomendaciones de la ATConf/6 asignándole la “Prioridad A” como tarea “de gran importancia para los Estados que debería iniciarse sin demora”. Consciente de los desafíos que plantea esta labor, el Consejo previó poner el proceso a consideración de la 12ª reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP/12) en 2014, enviar una carta a los Estados con un proyecto para consulta en 2016, presentar un informe al Comité de Transporte aéreo en el primer semestre de 2017 y finalizar la tarea para la segunda mitad de 2017 (Apéndice C de la nota A38-WP/38). Las atribuciones que fijó el Comité de Transporte aéreo el 23 de octubre de 2013 disponen que el ATRP “examinará y elaborará un acuerdo internacional que los Estados puedan utilizar para liberalizar el acceso a los mercados”.

3. De conformidad con la decisión de los órganos rectores y sus lineamientos, la Secretaría de la Organización dio apertura a la 12ª. Reunión del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo cuyo mandato fue la elaboración de acuerdos internacionales

sobre liberalización y control y propiedad de los transportistas aéreos, adicional a la elaboración de principios rectores sobre protección del consumidor, competencia legal, y estudios relacionados con estadísticas y la proliferación de impuestos y contribuciones en el campo del transporte aéreo internacional.

4. Durante el Panel se debatieron las siguientes cuestiones¹:

5. Cuestión No. 1: Examen de las nuevas atribuciones y programa de trabajo del Grupo de Expertos. (WP/1 y WP/9)

6. WP/1: Arreglos administrativos. Las nuevas atribuciones del Grupo de Expertos, aprobadas por el Comité de Transporte Aéreo conforme al plan de acción del Consejo, y a las recomendaciones de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo. Se pide ayuda a la Secretaría en la realización de las recomendaciones de la ATCONF/6.

7. WP/9: Cubre parcialmente el programa de trabajo del grupo de expertos. La información de las actividades se presenta en el párrafo 2 de esta nota de estudio. En el párrafo 2.3, establece el énfasis en las primeras cinco cuestiones sustantivas de las atribuciones. (Ver Notas de Estudio Adjuntas)

8. Cuestión No.2: Examen de los nuevos arreglos de reglamentación.

9. Cuestión 2ª) Formulación de una visión a largo plazo para la liberalización del Transporte Aéreo Internacional. WP/4, WP/17, IP/4.

10. Durante las deliberaciones se presentaron diversas opciones para establecer una visión a largo plazo sobre la liberalización del Transporte Aéreo Internacional. El Panel de Expertos acordó el siguiente texto:

11. Nosotros, los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, resolvemos perseguir activamente la continua liberalización del transporte aéreo internacional para beneficio de todas las partes interesadas y de la economía en general. Estaremos guiados por las necesidades que aseguren respeto por los más altos estándares de seguridad operacional y seguridad de la aviación y el principio de oportunidades justas y equitativas para todos los Estados y sus partes interesadas.

12. Cuestión 2 b) Formulación de un acuerdo internacional para liberalizar el acceso al mercado. Se presentaron las siguientes notas de estudio: WP/5, WP/14, WP/18, WP/20, WP/22 IP/1 y IP/4.

13. En cuanto a la forma, la mayoría de los expertos se manifestaron a favor de un acuerdo suplementario; en cuanto al alcance, la gran mayoría coincidió en incluir los servicios aéreos de carga y combinados, regulares y no regulares. No se logró consenso en su aplicación universal o selectiva. La función de los expertos es avanzar en el tema.

14. El Panel de Expertos decidió establecer la composición de un grupo de trabajo, de conformidad con las políticas y prácticas de la OACI, con Términos de Referencia claros, que desarrolle un acuerdo internacional para liberalizar el acceso a los mercados. El grupo de trabajo estará guiado por las perspectivas expresadas en el Grupo de Expertos.

¹ Tomado del Informe del consultor Dr. Cesar Bejarano, Asesor Legal de la Delegación de Colombia ante la OACI.

15. Cuestión 2 c) Enfoques normativos para la competencia leal. WP/6, WP/12, WP/19, WP/22, IP/2 y IP/3.
16. Se recomendó a la OACI continuar desarrollando un conjunto de políticas sobre competencia y prácticas vigentes a nivel nacional o regional de conformidad con lo sugerido en la WP/6, teniendo en consideración las sugerencias del Panel.
17. La OACI debe utilizar el ICAN como un Foro para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información sobre competencia, y debe desarrollar una página web para el intercambio de información sobre este tema, así como cursos sobre competencia en el transporte aéreo internacional.
18. Establecer un grupo de trabajo sobre competencia en el transporte aéreo internacional el cual actuará de conformidad con las recomendaciones de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, la Res. A38-14 de la Asamblea y la 12ª. Reunión del Panel de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo. Tendrá las siguientes actividades:
- a) Revisar un conjunto de políticas y prácticas sobre competencia a nivel nacional y regional para el transporte aéreo internacional y asesorar a la Secretaría sobre áreas en las cuales sea necesario.
 - b) Sugerir a la Secretaría un mecanismo para animar a los Estados a explorar la adopción de políticas y prácticas sobre competencia leal y facilitar el intercambio de información sobre dichas políticas y prácticas.
 - c) Asesorar a la Secretaría sobre recomendaciones actualizadas de las políticas y orientaciones de la OACI en esta área;
 - d) Asesorar a la Secretaría para actualizar el material guía sobre políticas en materia de competencia, tomando en consideración el Apéndice C del WP/6.
19. Cuestión 2d) Acuerdo Internacional para liberalizar la propiedad y control
- Se acordó el establecimiento de un grupo de trabajo para el desarrollo de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y control. Se propuso la posibilidad de combinar los dos grupos de trabajo: el de propiedad y control y el de acceso a los mercados y racionalizar las tareas asociadas para ser consideradas cuando se determinen los Términos de Referencia y Composición de los Grupos de Trabajo.
20. Cuestión 2e) Conjunto de principios sobre protección del consumidor
21. Se recomendó un conjunto de principios sobre protección al Consumidor, el cual contiene un preámbulo, principios antes del viaje, durante el viaje y después del viaje.
22. Se adjunta al presente informe las recomendaciones del Grupo de Expertos sobre esta materia, presentadas en la nota ATRP/12-DP/7.
23. Cuestión 3. Revisión de otras tareas bajo los Términos de Referencia del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo.
24. El Panel de Expertos tomó como Referencia la Nota de Estudio WP/9, enfocándose en los párrafos 4 y 5 sobre las tareas pendientes para ser desarrolladas por el Panel bajo sus Términos de Referencia, y seguimiento al trabajo de la 12ª. Reunión del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo.
25. Se sugirió la actualización de las políticas de la OACI y material guía sobre la reglamentación del Transporte Aéreo Internacional (Doc. 9587) y el Manual sobre Reglamentación del Transporte aéreo Internacional (Doc. 9626).

26. Con la nota de estudio WP/10, presentado por la Secretaría sobre el trabajo en las áreas de estadísticas y datos de aviación, se focalizó en la implementación de las recomendaciones relevantes de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, apoyadas por el Consejo. Se examinaron varias visiones o recomendaciones sobre Estadísticas y programa de datos de aviación que podría apoyar el trabajo de este Panel de Expertos en relación con sus nuevos Términos de Referencia.

27. En general, el debate estuvo centrado en dos líneas de pensamiento. La visión a largo plazo para la liberalización del transporte aéreo, se centró en una versión simplificada, posición de algunos países desarrollados y un país latinoamericano, mientras que otro sector, estuvo más a favor de una visión amplia, que incluyera entre otras cosas, la seguridad operacional y de la aviación y el principio de oportunidades justas y equitativas.

28. En cuanto a la liberalización del acceso a los mercados, un grupo de países en vías de desarrollo señaló que este proceso debería ir acompañado de salvaguardias para evitar un desequilibrio en cuanto a los beneficios de estas, mientras que el sector de los países desarrollados, abogaron por mayor apertura hacia la liberalización. La Delegación de Venezuela, insistió en la necesidad de contar con estudios económicos para evaluar el impacto de la liberalización.

29. Aspectos normativos. Un amplio sector de los países desarrollados consideró que principios relacionados con protección al consumidor no deberían ser prescriptivos, mientras que otro sector, llamó la atención sobre el imperativo para los Estados de impulsar políticas en sus Estados sobre esta materia.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

30. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada y emitir los comentarios que estime pertinente.



Organización de Aviación Civil Internacional

ATRP/12-WP/7
18/3/14

NOTA DE ESTUDIO

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE REGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (ATRP)

DUODÉCIMA REUNIÓN

Montreal, 26 - 30 de mayo de 2014

Cuestión 2 d) Examen de los nuevos arreglos de reglamentación Un acuerdo internacional del orden del día: para que los Estados lo utilicen para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos

LIBERALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD Y EL CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El 38º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que iniciara la labor de elaborar un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos. En esta nota se describen las cuestiones clave y se presentan propuestas a la consideración del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo.

Medidas propuestas al Grupo de expertos: Se invita al Grupo de expertos a:

- considerar las cuestiones planteadas en los párrafos 2 a 4 de esta nota;
- convenir en los enfoques que han de adoptarse; y
- formular recomendaciones sobre la labor futura del Grupo de expertos en relación con la elaboración del acuerdo.

Referencias:

Doc 10009, *Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6)*
A38-WP/56 *Resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo*
A38-WPs/408 y 409 *Informe de la Comisión Económica sobre las cuestiones 40, 41, 42, 43 y 44*
A37-WP/190 *Facilitación del acceso de las líneas aéreas a los mercados de capitales internacionales*
ATConf/6-WP/28 *Propuestas para la liberalización del acceso a los mercados*
ATRP/12-IP/1, *Results of the 2012 ICAO survey [Resultados de la encuesta de la OACI de 2012]*

1. ANTECEDENTES

1.1 En los acuerdos bilaterales de servicios aéreos (ASA), tradicionalmente los Estados se han reservado el derecho de denegar, revocar o imponer condiciones a la autorización de operación otorgada a un transportista aéreo extranjero que no es de “propiedad mayoritaria ni está bajo el control efectivo” del Estado designador o de sus nacionales. Este criterio de la “cláusula de nacionalidad” se ha utilizado en la gran mayoría de los acuerdos de servicios aéreos desde los años cuarenta, y se sigue incluyendo en muchos acuerdos bilaterales negociados recientemente.

1.2 Sin embargo los Estados reconocen que esta cláusula es cada vez más incompatible con la tendencia hacia la liberalización, privatización y mundialización que han cambiado considerablemente la industria, ahora que las inversiones transnacionales son una práctica generalizada en otros sectores económicos. Además, es ampliamente reconocido que la seguridad operacional y la protección de la aviación pueden salvaguardarse sin el requisito de nacionalidad. En la labor de preparación para la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6), muchos Estados, organizaciones y expertos manifestar que la continuación de este criterio impediría las inversiones transnacionales y la cooperación en la gestión que la industria de las líneas aéreas tanto necesitaba, y que un cambio de enfoque podría permitir que los transportistas aéreos se adapten al dinámico entorno mundial y que los Estados participen más eficazmente en el transporte aéreo internacional.

1.3 La ATConf/6 examinó esta cuestión a fondo, examinando la labor realizada en el pasado y las ideas sobre el camino a seguir en el futuro. Tras analizar esta cuestión, la Conferencia recomendó que la OACI iniciara la labor de elaborar un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos. La Conferencia añadió que “la OACI haga participar a todas las partes interesadas en la elaboración del acuerdo internacional, e inicie consultas con expertos, Estados, actores de la aviación y organizaciones interesadas.”

1.4 El Consejo respaldó esta recomendación y la incluyó en el plan de acción de las actividades de seguimiento como una tarea de “Prioridad A”, o sea, “aquellas de mayor importancia para los Estados, que deberían iniciarse sin demora.” El Consejo previó que el proceso fuese examinado por la Duodécima reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP/12) en 2014, se presentara informe del Comité de transporte aéreo en 2015 y se finalizara la tarea en 2016 (Apéndice C de la nota A38-WP/56).

1.5 En su 38º período de sesiones, la Asamblea señaló “que la aplicación estricta del criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales” y se refirió a las inquietudes especiales de los Estados en desarrollo. La Asamblea instó a los Estados a que “sigan liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos”, acepten las designaciones de líneas aéreas en el marco de una “comunidad de intereses,” y “consideren la posibilidad de aplicar criterios distintos para la designación y autorización de líneas aéreas.” La Asamblea respaldó el plan de acción del Consejo para la elaboración de un acuerdo internacional de este tipo y pidió al Consejo que “iniciara la labor de elaborar un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos, teniendo en cuenta el principio de reciprocidad, la necesidad de permitir la adaptación gradual y progresiva con salvaguardias, la necesidad de tener en cuenta las experiencias regionales, los requisitos de derecho interno de los diversos Estados, y los efectos en todas las partes interesadas, incluida la labor.”

1.6 En esta nota se presentan opciones a la consideración del Grupo de expertos en relación con las disposiciones básicas del acuerdo, el alcance de la aplicación y el tratamiento del principio de reciprocidad. Además, en la nota se sugieren medidas de seguimiento para la elaboración del acuerdo después de la conclusión de la ATRP/12.

2. DISPOSICIONES BÁSICAS DEL ACUERDO

2.1 Las orientaciones proporcionadas por la Asamblea y la extensa labor realizada en el pasado por la OACI hace patente que el acuerdo debería abordar las barreras asociadas con las cláusulas de nacionalidad en los ASA de los Estados, pero mantener un sólido vínculo entre el transportista aéreo y su Estado designador. Un acuerdo de este tipo no debe modificar las leyes y reglamentos nacionales que rigen la propiedad y el control de sus propias líneas aéreas, sino más bien permitir un tratamiento más flexible de las líneas aéreas con respecto los requisitos de designación y autorización.

2.2 Existen dos medios para alcanzar esta meta:

- a) un criterio alternativo para la designación y autorización que pueda sustituir la tradicional cláusula de nacionalidad; y
- b) una disposición de “renuncia” a la aplicación de la cláusula de nacionalidad en los ASA existentes.

2.3 En la primera opción, el requisito clave consiste en establecer un vínculo apropiado entre un transportista aéreo y el Estado designador que no esté basado en los criterios tradicionales de “propiedad y control” de las líneas aéreas. Una disposición de este tipo puede basarse, como alternativa, en los criterios de “la oficina principal y el control regulatorio efectivo” recomendados por la OACI y ya utilizados por varios Estados en sus ASA. Con respecto a la segunda opción, con frecuencia los Estados utilizan una cláusula de “renuncia” sin necesidad de modificar o renegociar el acuerdo pertinente. Una disposición de renuncia de este tipo puede utilizarse para permitir que los Estados renuncien a la aplicación de la cláusula de nacionalidad en los ASA bilaterales existentes. De hecho, este enfoque se incluyó en la declaración conjunta de principios políticos suscrita por siete Estados y respaldada por la Comisión Europea en noviembre de 2009, en el marco de la iniciativa de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) denominada “Agenda for Freedom Summit”.

2.4 Ambas opciones habían sido exploradas previamente en el foro de la OACI y por algunos Estados. Por ejemplo, el proyecto de “Convenio multilateral sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas” proporcionado por los Estados Unidos en el 37º período de sesiones de la Asamblea (Apéndice de la nota A37-WP/190) contiene un artículo “con una cláusula de renuncia a la aplicación de la cláusula de nacionalidad”, en virtud de la cual la “renuncia” se aplica con condiciones. De modo similar, en los acuerdos “horizontales” para establecer el concepto de “compañía aérea comunitaria”, la Unión Europea requiere que un transportista aéreo esté bajo el “control regulatorio efectivo” del Estado que otorga las licencias, que incluya la expedición del certificado de explotador aéreo (AOC) y el mantenimiento de la seguridad y protección de la aviación de conformidad con las normas de la OACI. El proyecto de acuerdo multilateral sobre liberalización del transporte aéreo internacional presentado por Chile a la ATConf/6 (WP/28) requiere que la línea aérea esté constituida y tenga su oficina principal en el Estado que la designa y este bajo el control regulatorio de dicho Estado.

2.5 La semejanza fundamental entre los enfoques de “criterio alternativo” y “renuncia” también se reflejó en las respuestas de los Estados a la encuesta de la OACI realizada a fines de 2012 (IP/1). En los enfoques para liberalizar la propiedad y el control, 44, ó 58%, de los 76 Estados/Territorios que respondieron apoyaron la idea de un nuevo criterio común (23 Estados/Territorios, ó 30%, optaron por responder “no”), y 33 Estados/Territorios, ó 47%, apoyaron la renuncia a la aplicación de la cláusula de nacionalidad (25 Estados/Territorios, ó 33%, optaron por responder “no”). Para elaborar un acuerdo que pueda lograr amplia aceptación y promover la liberalización, el grupo de expertos debería evaluar críticamente los méritos y riesgos de las dos opciones y formular recomendaciones con respecto al enfoque que ha de adoptarse. El logro de un consenso con respecto a la disposición básica facilitaría la

consideración de las cuestiones conexas al elaborar el acuerdo así como al redactar los aspectos técnicos y jurídicos consiguientes.

2.6 Además de esta disposición substantiva y básica, es probable que el acuerdo incluiría un preámbulo, cláusulas finales y artículos que comprenderían definiciones, depositario, firma, entrada en vigor y denuncia. Como primera paso, se sugiere que el ATRP se centre en las cuestiones substantivas clave antes de pasar a considerar las cuestiones de redacción del tratado oficial.

3. APLICACIÓN UNIVERSAL O SELECTIVA

3.1 Otra cuestión que debe abordarse, especialmente si se escoge el enfoque de “renuncia” a la aplicación de la cláusula, debería aplicarse de manera universal o selectiva con excepciones. El Grupo de expertos debería considerar minuciosamente las consecuencias que tendrían las opciones. A este respecto, la Asamblea pidió al Consejo, que al elaborar el acuerdo, considere “la necesidad de permitir una adaptación gradual y progresiva con salvaguardias, la necesidad de tener en cuenta las experiencias regionales, [y] los requisitos del derecho interno de los diversos Estados”.

3.2 La aplicación universal conlleva el requisito general de que los Estados que se adhieran al acuerdo acepten, en virtud de dicho acuerdo, la obligación de “renunciar” a la aplicación de la cláusula de nacionalidad con respecto a las líneas aéreas de **todos** los demás Estados que pasen a ser Parte de dicho acuerdo. Como se señaló en la ATRP/11, muchos Estados mostrarse renuentes a aceptar dicha disposición.

3.3 El enfoque de aplicación selectiva tiene varias alternativas. Por ejemplo, una excepción limitada con respecto a la “aplicación universal” permitiría a un Estado evitar la aplicación de la cláusula de renuncia a una línea aérea o a los ciudadanos de un Estado con el cual no mantiene relaciones diplomáticas normales. Este enfoque podría resolver el problema en algunos casos pero no abordaría los casos en los que un Estado no está preparado para liberalizar la propiedad y el control sin modificar otros aspectos del ASA bilateral pertinente. Una segunda alternativa, presentada en el proyecto de Convenio multilateral para inversiones extranjeras en líneas aéreas, contempla el enfoque de “selección de sus socios” mediante el cual cada Estado tiene la libertad de escoger otros Estados con respecto a los cuales, aplicaría la renuncia a la cláusula de nacionalidad para sus líneas aéreas y ciudadanos. Este enfoque permitiría mayor flexibilidad y podría facilitar la adhesión temprana, gradual, y progresiva, si bien introduciría un nivel de complejidad en las disposiciones y la subsiguiente administración del acuerdo.

3.4 En respuesta a la encuesta de la OACI de 2012, 24 Estados (ó 32%) consideraron apropiada la opción de “selección de sus socios”, 17 Estados (ó 22%) optaron por “la renuncia universal con excepciones”, y 10 Estados (ó 13%) optaron por la “renuncia universal sin excepciones.” El Grupo de expertos necesita evaluar estos y otros posibles enfoques y formular una recomendación sobre el enfoque o los enfoques más apropiados que han de adoptarse.

4. RECIPROCIDAD

4.1 Otra orientación proporcionada por la ATConf/6 y los órganos rectores se refiere a la necesidad de respetar “el principio de reciprocidad.” En la forma aplicada a un acuerdo que liberaliza la propiedad y el control, se entiende por “reciprocidad” que una Parte en el acuerdo debe asumir las obligaciones con respecto a las líneas aéreas y/o ciudadanos de **solo** los Estados que han asumido también las obligaciones con respecto a las líneas aéreas y /o ciudadanos de esa Parte. En la encuesta de 2012 también se preguntó si la “reciprocidad debería ser un requisito absoluto” a lo cual 52 de los encuestados (ó 68%) respondieron “sí”, 10 encuestados (ó 13%) respondieron “no”, y 14 encuestados (ó 18%) no adoptaron ninguna postura.

4.2 Un acuerdo que permite la aplicación universal de la “renuncia” conllevaría, por su propia naturaleza, la reciprocidad. El enfoque basado en el concepto “selección de sus socios” no necesariamente conllevaría la reciprocidad. El proyecto de Convenio multilateral para inversiones extranjeras en líneas aéreas comprende el requisito de reciprocidad como regla general. Sin embargo, también se incluye una disposición que permitiría a una Parte renunciar al requisito de reciprocidad si así lo desea.

4.3 El grupo de expertos necesita considerar los factores pertinentes y prestar asesoramiento y recomendar como reflejar “el principio de reciprocidad” en el acuerdo previsto e incluir la cuestión de si la disposición debería permitir o no a un Estado a renunciar a la aplicación de este requisito.

5. SIGUIENTES MEDIDAS PARA LA ELABORACIÓN DEL ACUERDO

5.1 Mediante el logro de un consenso sobre las cuestiones clave analizadas en esta nota, el ATRP permitirá a la Secretaría proceder basándose en recomendaciones concretas. Esto incluirá la creación de un grupo de trabajo del Grupo de expertos en el marco de la cuestión 4 del orden del día y la celebración de más consultas, según se requiera, con la Dirección de asuntos jurídicos de la OACI, Estados, expertos y todas las partes interesadas. Se mantendrá informado al grupo de expertos sobre los avances realizados. También se informará acerca de los avances de la labor del grupo de expertos a los órganos rectores, especialmente cuando un proyecto de acuerdo alcance la madurez adecuada para someterlo a consideración. Se prevé que el grupo de expertos finalice su labor en relación con este acuerdo en el segundo semestre de 2015, a más tardar. Posteriormente, el asunto será considerado por el Comité de Transporte aéreo y el Consejo con miras a la adopción de una decisión y de las medidas consiguientes.