

**OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO(GEPEJTA/8)**

(Salvador, Bahía – Brasil, del 29 al 31 de agosto de 2001)

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

**Flexibilización de las políticas de transporte aéreo al nivel regional.
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Cabe recordar que la Resolución A14-1 “Criterios y directrices en materia de transporte aéreo”, cuya copia se acompaña como **Adjunto 1**, fue promulgada durante la XIV Asamblea Ordinaria (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000), con el fin de buscar una coordinación de las políticas de transporte aéreo internacional en los Estados miembros, dada la complejidad de la actividad de la aviación civil.
2. De igual manera, su promulgación respondía a la necesidad de consolidar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos; así como la tendencia a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente.

3. En este sentido, desde su promulgación hasta la fecha, se han presentado una serie de avances al nivel de las subregiones, tanto dentro del MERCOSUR, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), la Asociación de Estados del Caribe (AEC), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), entre otros.

4. Dentro de la **Comunidad Andina de Naciones (CAN)**, en lo relacionado a la integración y el comercio, próximamente se iniciará las negociaciones para la creación de una Zona de Libre Comercio con el MERCOSUR, las cuales deberán concluir en enero de 2002, tres años antes de la fecha que se ha adoptado como meta para la culminación de las negociaciones del ALCA. A su vez, este acuerdo de libre comercio con MERCOSUR será la piedra angular para la conformación del espacio común sudamericano, conforme al mandato adoptado por los Jefes de Estado en la pasada Cumbre de Brasilia. El desarrollo de un espacio económico y de cooperación entre los países de América del Sur debe ser congruente con el propósito de avanzar cada vez más hacia una integración de América Latina y del Caribe, promoviendo una concertación regional que contribuya a alcanzar una participación más equilibrada en las negociaciones para la creación del Área de Libre Comercio de las Américas en el año 2005.

5. La Comunidad Andina también ha venido desarrollando negociaciones con los países centroamericanos del llamado "Triángulo Norte" (Guatemala, El Salvador y Honduras) y con otros países de la región. Asimismo, los Países Miembros de la CAN han suscrito individualmente una serie de acuerdos comerciales con otros países de la región, como Chile, México y las naciones del Caribe.

6. En lo que tiene relación al transporte aéreo, en estos momentos se encuentran trabajando en una propuesta de definición de "transporte aéreo fronterizo"; asimismo se está estudiando la posibilidad de disponer de una norma comunitaria para considerar las prácticas de competencia desleal que pudieran realizar las líneas aéreas de terceros países y que puedan afectar a las líneas aéreas de la Subregión y la elaboración de un reglamento comunitario para el otorgamiento de permisos de operación.

7. Por su parte, la **Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)**, ha editado el "Diagnóstico sobre el Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur", conteniendo un estudio específico sobre transporte aéreo. De igual manera, ALADI se encuentra elaborando un "Diagnóstico sobre la situación actual y perspectivas del transporte aéreo en la región" y un "Programa de Acciones Concretas" que contendrá aquellas prioritarias para este modo de transporte. Cabe señalar que el Proyecto "Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur" (DITIAS) está enmarcado en la [Resolución 42 \(V\)](#) de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur y que tiene como fin favorecer la integración física de América del Sur, tendiendo hacia el establecimiento de un sistema integrado de transporte.

8. **La Asociación de Estados del Caribe (AEC)** se encuentra discutiendo el Borrador del “Acuerdo sobre transporte aéreo entre los Estados miembros y miembros asociados de la Asociación de Estados del Caribe en relación al transporte aéreo entre sus territorios”, el mismo que se encuentra en su fase final de consenso.

9. Con relación al perfeccionamiento del **Acuerdo de Fortaleza**, se ha observado un avance respecto al tema de liberalización de los servicios subregionales, debido a que se está considerando la necesidad de terminar con la superposición de dos marcos regulatorios, el de los Acuerdos Bilaterales y el del Sistema Subregional, y en la conveniencia de liberalizar los derechos de tráfico.

10. En este sentido, las autoridades aeronáuticas de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay suscribieron un Memorándum de Entendimiento, aprobando el cronograma de liberalización propuesto, el mismo que quedó abierto a la adhesión de las autoridades aeronáuticas de los restantes países miembros.

11. Se estima que para el año 2003, de la misma manera como viene sucediendo en la Comunidad Andina, se logre la flexibilización de los derechos de tráfico entre los países suscriptores del Acuerdo de Fortaleza. Por tanto, estimamos que en el futuro, tanto los países miembros del Acuerdo de Fortaleza como de la Comunidad Andina, podrían discutir y procurar una mayor apertura de los tráficos, con lo que se consolidaría una probable base de política aérea sudamericana, tomando en cuenta además, que dos países miembros de la Comunidad Andina, Bolivia y Perú, también forman parte del Acuerdo de Fortaleza.

12. Como se puede apreciar, las diferentes tendencias subregionales vienen caminando hacia una mayor flexibilización tanto en materia de comercio como en transporte aéreo. Por tanto, sería conveniente que los expertos analicen la Resolución A14-1, con miras a su actualización. Para evitar duplicación de esfuerzos, esta tarea debería formar parte del trabajo que realice en “Grupo específico de política aérea”, que el Comité Ejecutivo dispuso se constituyera para darle seguimiento a los acuerdos alcanzados en la Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil, que se llevó a cabo en Santo Domingo, República Dominicana, el 8 de noviembre de 2000.

Seguimiento de la Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil

13. Cabe recordar que con motivo de la XIV Asamblea de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) se llevó a cabo la Primera Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil (8 de noviembre de 2000), oportunidad en la cual las autoridades aeronáuticas y los máximos ejecutivos de las líneas aéreas se reunieron para analizar y buscar cursos de acción, a fin de solucionar o atenuar los principales problemas que enfrenta la industria aérea en la región.

14. De igual manera, como producto de esta Cumbre se sometieron a consideración de la Asamblea e incorporaron al Programa de Trabajo de esta Comisión para el presente bienio las siguientes conclusiones:

- Trabajar conjuntamente para que el servicio a los usuarios sea el objetivo principal y permanente de las autoridades y líneas aéreas.
- Trabajar conjuntamente para estudiar la posibilidad de implementar una política intra-regional, armonizando las diferentes tendencias.
- Buscar alternativas para eliminar restricciones de propiedad a capitales intra-regionales.
- Procurar la mayor transparencia posible en el establecimiento de derechos de aterrizaje y servicios a la navegación aérea.
- Propugnar acuerdos entre las líneas aéreas de la región que permitan la disminución de costos a través de la adquisición conjunta de aeronaves, partes y piezas de avión; así como el mantenimiento, consumo de combustible, etc.
- Propugnar que los Estados se alineen en un solo sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional para mantener de manera sostenida los niveles de seguridad establecidos por la OACI.
- Coadyuvar en el desarrollo de una política regional en materia de medio ambiente.
- Trabajar conjuntamente para procurar la eliminación de impuestos y demás cargos fiscales que afectan al transporte aéreo.
- Trabajar conjuntamente para mejorar la infraestructura aeronáutica y aplicar costos reales a los servicios que se brindan, tomando en cuenta las recomendaciones y directrices de la OACI.
- Tomar las medidas necesarias para impulsar la constitución de empresas binacionales y multinacionales dentro de la región.
- Impulsar la capacitación del personal que presta sus servicios en las administraciones de aviación civil y en las líneas aéreas, para preservar los niveles más altos de rendimiento.
- Solicitar a la CLAC que incluya en su programa de trabajo los temas arriba señalados y que se permita la participación de expertos de las líneas aéreas en los grupos en que se discutan estos temas.
- Solicitar a la CLAC que el Comité Ejecutivo vaya evaluando el avance de estas tareas, con el apoyo de IATA y AITAL; y que, en el marco de la próxima Asamblea, se pueda llevar a cabo un nuevo encuentro entre autoridades y líneas aéreas.

15. Como seguimiento a las citadas conclusiones y debates que se llevaron a cabo entre las empresas pertenecientes a IATA y AITAL y a las autoridades aeronáuticas de la región, durante la LIX Reunión del Comité Ejecutivo, las organizaciones señaladas presentaron una nota de estudio en la que, tanto IATA como AITAL, solicitaban a la CLAC, a las autoridades aeronáuticas y a los gobiernos latinoamericanos, tomar una serie de medidas destinadas a superar la difícil situación que muchas de las empresas aéreas estaban atravesando actualmente, y habilitarlas para que puedan seguir siendo un instrumento eficaz para el desarrollo aeronáutico del continente americano y para el servicio público que están prestando.

16. En ese sentido, el Comité Ejecutivo encargó a la Secretaría la constitución de un Grupo específico de trabajo que, al más alto nivel posible, analice los avances de la Cumbre y las propuestas presentadas, del que deberían también formar parte representantes de las líneas aéreas (AITAL/IATA).

“Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización” (AT Conf/5)

17. Por otro lado, con relación a la Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (AT Conf/5), prevista a realizarse del 24 al 29 de marzo de 2003, durante la reciente reunión del Comité Ejecutivo se informó que había un acuerdo por parte del Consejo de la OACI de realización de esta Conferencia, cuya agenda se estaba circulando entre los Estados conteniendo como tema fundamental “la liberalización del transporte aéreo”.

18. Al respecto, con fecha 9 de julio de 2001, el Secretario General de la OACI extendió una invitación a la Presidencia de la CLAC (**Adjunto 2**), para que, “en colaboración con la OACI, proceda a la elaboración de un marco que permita la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional, de manera que satisfagan las necesidades actuales y futuras. En dicha comunicación, se hacía referencia a la Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (AT Conf/5), cuyos objetivos consisten en el establecimiento de un marco de referencia para la liberalización gradual del transporte aéreo internacional, con salvaguardias que garanticen una competencia equitativa, así como seguridad operacional y protección de la aviación, y que además se incluyan medidas para garantizar la participación efectiva y sostenida de los países en desarrollo. En dicha Conferencia se podrán abordar las necesidades existentes y servirá para dar respuestas a las tendencias en curso en materia de intercambios y comercio, teniendo presente la interrelación que existe entre los distintos aspectos de las actividades de transporte aéreo, lo que incluye temas normativos, económicos, de seguridad operacional, del medio ambiente y del consumidor”.

19. La Conferencia estará estructurada en torno a tres componentes integrantes:
- a) examen de las cuestiones reglamentarias clave;
 - b) revisión del modelo de acuerdo de servicios aéreos sobre liberalización; y,
 - c) adopción de una declaración de principios mundiales para el transporte aéreo internacional.
20. Como se puede apreciar para el año 2003, cuando se realice la Conferencia, la CLAC debería estar preparada para discutir un “marco que facilite la liberalización del transporte aéreo”, salvaguardando los intereses de los países menos desarrollados. Por tanto, este trabajo, desde la óptica de la Secretaría, también podría formar parte de las tareas que desarrolla el “Grupo específico de política aérea”.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

21. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente, intercambiar puntos de vista y sugerir las medidas que estime pertinente para el trabajo que desarrollará el “Grupo específico de política aérea”.

RESOLUCIÓN A14-1

CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la Primera Asamblea Extraordinaria (México, diciembre de 1998), encargó al Comité Ejecutivo la definición de criterios para el establecimiento de una política regional en materia de transporte aerocomercial, revisando la Resolución A12-1;

CONSIDERANDO que la complejidad de la actividad de la aviación civil reclama de los Estados miembros de la CLAC la coordinación de las políticas de transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional y la seguridad aeroportuaria son temas prioritarios en cuanto al cumplimiento de sus normas.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC.

SEGURIDAD Y FACILITACIÓN

1. **Seguridad operacional y seguridad aeroportuaria**

Los Estados miembros darán prioridad al fortalecimiento de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad aeroportuaria, para buscar un continuo cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la OACI, pudiendo tomar en cuenta los mecanismos de carácter bilateral y multilateral que se adopten.

2. Facilitación

Los Estados miembros ratifican la obligación de actuar de conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación promulgados por la OACI, así como con las de cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, en concordancia con aquellos; manteniendo, en todo caso, un equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad aeroportuaria.

USUARIO

3. Derechos del usuario

Los Estados miembros, reconociendo al usuario como destinatario del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarios y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.

COMPETITIVIDAD

4. Apertura de tráfico

- a) Los Estados miembros facilitarán, según su política, el otorgamiento de los derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, intra y extra regionales a favor de los transportadores aéreos de la región en un esquema de sana competencia.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, según su política, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares.
- c) Los Estados miembros promoverán, según su política, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente.

5. Equivalencia de oportunidades

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, considerarán una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportadores.

6. Competencia

Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.

7. Medidas unilaterales

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o a los transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, procurarán rechazar dichas medidas cuando sean impuestas por otros países.

ASPECTOS COMERCIALES

8. Servicios de escala

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.

9. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen, siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.

10. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

11. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

Los Estados miembros consideran importante que se utilice el código de conducta de la OACI y se incluya la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y

multilaterales del transporte aéreo.

12. Asignación de turnos (SLOTS)

Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos congestionados se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA.

13. Subsidios, impuestos y cargos al usuario

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidios” a modo de asistencia a sus transportistas. Asimismo, reconocen que los impuestos y cargos a los usuarios constituyen una creciente carga sobre las líneas aéreas y los usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.

INTERESES CONVERGENTES

14. Relación con la OMC

Los Estados miembros reconocen la necesidad de que sea la OACI el organismo que elabore las normas y métodos recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos.

15. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

ASPECTOS JURÍDICOS

16. Armonización normativa

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.

- b) Los Estados miembros procurarán adoptar las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC.

17. Normas ambientales

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política regional común y una activa participación en los foros técnicos sobre esta materia, y tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener sobre la utilización del material de vuelo de los transportistas de la región.

18. Nacionalidad del transportador

La nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación y se determinará de acuerdo con su propia legislación.

19. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

20. Empleo de personal no nacional

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

**OBJETIVOS, ESTRUCTURA Y TEMAS PROVISIONALES QUE CABRÍA TRATAR
EN LA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO
(Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003)**

Los objetivos propuestos para la conferencia consisten en desarrollar un marco para la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional, con salvaguardias que aseguren una competencia equitativa, seguridad operacional y protección de la aviación, y que comporten medidas para garantizar la participación efectiva y sostenida de los países en desarrollo. En ese contexto, el Consejo propone que la labor de la conferencia se estructure en torno a los siguientes tres componentes integrantes, abarcándose los temas provisionales descritos a continuación:

1. EXAMEN DE LAS CUESTIONES REGLAMENTARIAS CLAVE

La Secretaría ha identificado los siguientes temas actuales y de fondo que podrían desarrollarse a partir de la labor realizada por la OACI hasta el momento y conducir a conclusiones o recomendaciones por parte de la conferencia, que sirvan de orientación para los Estados contratantes. Los ejemplos que figuran entre paréntesis después de cada tema son ilustrativos.

- a) **Propiedad y control de los transportistas aéreos** (lo que comprende, entre otras cosas, la designación y autorización; derecho de establecimiento; inversión interna; gestión; arrendamiento; alianzas, compartición de códigos y concesiones; y especialmente los aspectos relativos a la seguridad operacional.

Nota de la Secretaría: Esta es una cuestión compleja que se percibe como un gran obstáculo a una mayor liberalización, así como una limitación para la financiación y un problema que están abordando organismos e intereses ajenos a la aviación. La evolución de las disposiciones en materia de propiedad y control sobre una base mundial a través de la OACI constituiría una contribución clave para garantizar el crecimiento seguro, protegido y ordenado de la aviación civil. Haría armonizar el transporte aéreo con otros sectores económicos y podría producir considerables beneficios económicos tanto para la industria como para la economía en general, a través del efecto multiplicador bien documentado ya. Un entendimiento en materia de propiedad y control podría igualmente eliminar la cuestión más compleja y sensible del cabotaje, reduciendo las preocupaciones relativas tanto a la seguridad nacional como al espectro que supone dar permiso para la entrada de cualquier parte en virtud de disposiciones de nación más favorecida. También se podría eliminar así la sospecha que tienen los países en desarrollo con respecto a la liberalización fuera de sus regiones, especialmente si esta asociada a medidas reglamentarias preferenciales para los países en desarrollo. La reglamentación de la propiedad y el control de

los transportistas aéreos por si misma esta estrechamente vinculada con la designación y la autorización de los transportistas aéreos, por cuanto el concepto de propiedad y control de una "comunidad de intereses" dentro de un grupo de Estados más bien que en un Estado único, concepto ya respaldado por la OACI, se aplica ahora en algunos arreglos reglamentarios bilaterales y regionales. La Secretaría inició ya un estudio global sobre los temas atinentes a la propiedad y control y en su examen por parte de la conferencia podrían abordarse los resultados alcanzados.

- b) **Acceso a los mercados** (lo cual comprende los derechos de tráfico - principalmente más allá de las libertades tercera y cuarta, pero incluyendo por ejemplo la flexibilidad de rutas; la designación única/múltiple; capacidad/ frecuencia; acceso a los aeropuertos y asignación de turnos)

Nota de la Secretaría: El examen a escala mundial de las cuestiones relativas al acceso a los mercados sería también oportuno, pues ha transcurrido casi un decenio desde que tuvo lugar la última conferencia de transporte aéreo. La cuestión del acceso a los aeropuertos es probable que sea de especial interés dada la creciente congestión y los límites de capacidad; el asunto fue tratado en junio de 2000 en la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSCConf 2000), en la cual se recomendó que la OACI llevará a cabo tareas ulteriores sobre los aspectos de procedimiento relacionados con la asignación de turnos.

- c) **Distribución de productos** (lo cual incluye el acceso a las redes; la presencia comercial; el comercio electrónico; y los sistemas de reserva por computadora)

Nota de la Secretaría: Al revisar en 1996 el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora de la OACI, el Consejo reconoció que el código revisado puede, a discreción de los Estados, aplicarse a las redes de viajes de Internet. No obstante, se han producido importantes acontecimientos desde entonces, en sitios web individuales de las líneas aéreas y otras formas de ventas directas, en sitios web de líneas aéreas explotados conjuntamente y en sitios web de terceros, así como en los propios sistemas de reserva por computadora, lo cual dificulta en la práctica la extensión del alcance. La cuestión de la imparcialidad está planteándose nuevamente en gran escala y tanto en Estados Unidos como en Europa se esta estudiando la posibilidad de enmendar la reglamentación. Al mismo tiempo, la cuestión fundamental del acceso a las redes pertinentes de comunicaciones (y del pago correspondiente de los servicios) ocupa un lugar prominente entre las preocupaciones de los países en desarrollo. El código de conducta de la OACI se está examinando nuevamente en consecuencia y las conclusiones podrían servir de base para el examen del mismo por la conferencia.

- d) **Competencia equitativa y salvaguardias** (lo cual incluye la convergencia en la aplicación de las leyes en materia de competencia; la ayuda estatal en sus diversas formas; la coordinación de políticas sociales, por ejemplo, en lo relativo a las limitaciones en materia de horas de vuelo y la libre circulación de la mano de obra; la durabilidad de los transportistas aéreos y la garantía de servicios; la protección contra los precios artificialmente bajos y la oferta excesiva de capacidad; las medidas preferenciales para los países en desarrollo y su efectiva participación).

Nota de la Secretaría: La cuestión de qué constituye una competencia equitativa y cómo controlar el abuso es materia de creciente preocupación en un entorno de des-reglamentación y es particularmente importante para los países en desarrollo.

- e) **Condiciones del transporte y protección del consumidor**

Nota de la Secretaría: La disminución observada en el servicio a los usuarios posteriormente a la des-reglamentación ha conducido recientemente a propuestas de legislación para la protección del consumidor en los Estados Unidos y la Unión Europea, a una resolución de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la recomendación de códigos de práctica preferentes por parte de la Asociación del Transporte Aéreo de los Estados Unidos, la Asociación de Líneas Aéreas de Asia-Pacífico y de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Podría valer la pena examinar estas novedades sobre una base gubernamental mundial. La OACI ya ha preparado la orientación pertinente, en particular en lo que atañe a los sistemas de reserva por computadora, las condiciones de transporte las tarifas de los transportistas aéreos y la compartición de códigos, y podría convenir que se actualizaran y ampliaran estos textos convirtiéndolos en un código de conducta para que los Estados los utilicen facultativamente para sus transportistas aéreos y proveedores de servicios.

- f) **Fricciones extraterritoriales**

Nota de la Secretaría: Hay varias cuestiones de extraterritorialidad que constituyen irritantes continuos y provocan dificultades especiales a las líneas aéreas que deben afrontar regímenes en conflicto, por ejemplo, reglamentaciones que tratan de fusiones o alianzas, la denegación de embarque, personas con disfunciones y el consumo de tabaco.

- g) **Resolución de controversias**

Nota de la Secretaría Esto se percibe como una flaqueza importante del régimen reglamentario actual para el transporte aéreo internacional en comparación con el de la Organización Mundial del Comercio (WTO-OMC), con discrepancias que se prolongan largamente, resultan costosas y cuya conclusión no siempre es definitiva. La OACI ya ha dado un paso para mejorar el régimen mediante la creación, en 1997, de un nuevo mecanismo de resolución de controversias y posteriormente la elaboración de una lista de expertos de transporte aéreo para la mediación o la resolución de controversias, pero este tema totalmente nuevo justifica la creación, para su examen por una conferencia, de un mecanismo más eficaz para la resolución de controversias, especialmente a la luz de la evolución de los acuerdos regionales de servicios aéreos (cuando las controversias existentes entre dos partes atañen por definición a otras partes del acuerdo).

h) **Registro y transparencia de los acuerdos de servicios aéreos**

Nota de la Secretaría: Otra flaqueza importante del régimen reglamentario del transporte aéreo internacional en comparación con la WTO-OMC es la relativa falta de transparencia. De ninguna manera se procede al registro en la OACI de todos los acuerdos, como lo exigen los Artículos 81 y 83 del Convenio de Chicago. Además, muchos acuerdos son objeto de notas adicionales y memorandos de entendimiento que no se registran en absoluto. La Secretaría está trabajando en la ampliación de la base de datos de acuerdos bilaterales de servicios aéreos (publicada como Doc 95 11) para abarcar los acuerdos regionales y hacerla más fácilmente accesible, con inclusión de los propios textos de los acuerdos. Con carácter más fundamental, la OACI está considerando la formulación de procedimientos de registro simplificados, medios iniciativos, y una cláusula modelo para la inserción en los acuerdos de servicios aéreos.

2. **MODELO DE ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS**

En un intento de mejorar la armonización de los textos, tanto de fondo como de forma, y en particular para garantizar disposiciones adecuadas en materia de seguridad operacional en un entorno económico liberalizado, la Secretaría ha iniciado la preparación de un modelo de acuerdo de servicios aéreos para uso facultativo (selectiva o totalmente, textualmente o en forma adaptada) por los Estados que deseen liberalizar, bilateral o regionalmente. Ya se dispone de la base para muchas de las cláusulas (véase el Doc 9587) y necesita sencillamente una evaluación entre cláusulas y la conformación general, teniendo en cuenta novedades bilaterales y regionales recientes. No obstante, la Secretaría considera que habría considerable conveniencia en preparar cláusulas que cubran asuntos adicionales, fundamentales, en esferas tales como la seguridad operacional, la propiedad y el control de los transportistas aéreos, la resolución de controversias, el arrendamiento de aeronaves, los derechos impuestos a los usuarios, los derechos y gravámenes aduaneros, la protección del medio ambiente (para reflejar, por ejemplo, la aplicación de las normas de la OACI), la facilitación, la responsabilidad civil (Convenio de Montreal), etc. La Secretaría elaborará un proyecto de texto (y notas adjuntas sobre la aplicación) y lo distribuirá para comentarios con

bastante antelación a la conferencia. Para ésta se dispondría de un texto revisado. No se prevé que la conferencia respalde el texto sino más bien que lleve a cabo un examen del concepto, en términos generales, para orientación del Consejo en lo relativo a una elaboración ulterior y aplicación del modelo.

3. DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS MUNDIALES PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

La Secretaría cree que sería de considerable valor para la comunidad de la aviación internacional que los Estados adoptasen una declaración de principios mundiales para el transporte aéreo internacional. Algunos elementos a incluir en dicha declaración ya existen en resoluciones de la Asamblea, decisiones del Consejo y en la Recomendación de la Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 (AT Conf/4). Otros elementos tendrían que ser formulados (por ejemplo, en materia de protección del medio ambiente, facilitación, responsabilidad civil, ínter modalidad, la función continua de la OACI, y las relaciones con la industria y la sociedad civil). La Secretaría iniciaría la labor en un futuro próximo, con miras a la presentación de un proyecto de texto del Comité de Transporte Aéreo al Consejo por lo menos seis meses antes de la celebración de la conferencia y su envío a los Estados como texto de trabajo para la conferencia inmediatamente después de la aprobación del Consejo. Durante la conferencia se harían cambios a la luz del debate de las secciones 1 y 2 anteriores, con el propósito de que la conferencia adopte la declaración como una conclusión adecuada.

- FIN -