



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/39-NE/11  
14/08/17

**TRIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/39)**

(San Salvador, El Salvador, 15 al 17 de agosto de 2017)

**Cuestión 1 del  
Orden del día:**

**Transporte y Política Aérea**

**Cuestión 1.3 del  
Orden del día:**

**Conclusiones del Panel de Regulación de Transporte Aéreo de la OACI**

(Nota de estudio presentada por Colombia)

**Antecedentes**

1. Como es de su conocimiento, entre los días 5 al 7 de julio de 2017, se llevó cabo el Panel de Regulación de Transporte Aéreo ATRP/14 en Montreal, Canadá. Al respecto, acompañamos a la presente nota una traducción no oficial de los borradores de informe de dicho evento.

**Desarrollo**

2. La agenda trabajada por este Panel se centró en los siguientes aspectos:

- 1) Completar el examen de un acuerdo internacional mediante el cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados;
- 2) Continuar el desarrollo de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos;
- 3) Continuar el desarrollo de un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea;
- 4) Examinar y perfeccionar los principios básicos de la OACI de alto nivel, no vinculantes y no prescriptivos sobre la protección de los consumidores, cuando sea necesario;
- 5) Prestar asistencia, cuando sea necesario para promover las políticas y el material de orientación de la OACI sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional y mantenerlos pertinentes, actualizados y receptivos a los cambios y las necesidades de los Estados Miembros de la OACI;

6) Desarrollar nuevas orientaciones, cuando sea necesario, para facilitar la liberalización, incluidas las cuestiones importantes que puedan surgir a medida que avance el proceso de liberalización;

7) Participar en el examen del concepto propuesto para un Plan Mundial de Transporte Aéreo (GATP); y

8) Asumir otras tareas que le sean asignadas por el Comité de Transporte Aéreo (ATC).

Al realizar su labor, el Grupo Especial deberá tener en cuenta las orientaciones pertinentes de la Asamblea, el Consejo y el Comité, incluida la Declaración refundida de las políticas de la OACI en materia de transporte aéreo (Resolución A39) y los Objetivos Estratégicos de la OACI para 2017- 2019.

3. Se extracta de los borradores de informe que las opiniones sobre el **proyecto de acuerdo para la liberalizar el acceso al mercado** siguen divididas, se plantea si el acuerdo debe ser ambicioso, ambicioso y altamente liberal- o adoptar un enfoque menos ambicioso y gradual de la liberalización. Algunos apoyaron un acuerdo plenamente liberalizado, creyendo que ese enfoque es coherente con la visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo y el mandato conferido al grupo. Otros estaban a favor de un enfoque gradual de liberalización que pudiera atraer a tantos Estados como fuera posible para inscribirse a corto plazo.

4. La diferencia entre los dos enfoques se reflejó en las opiniones de los participantes sobre la inclusión de los derechos de tráfico para los servicios de pasajeros en el acuerdo de línea de base. Aquellos que abogaban por un enfoque altamente liberal argumentaron que el acuerdo de línea de base debería incluir los derechos de tráfico de 3ª, 4ª y 5ª libertad. Aquellos que apoyaban un enfoque más gradual, trataron de incluir sólo derechos de tráfico de 3ª y 4ª libertad en el acuerdo de línea de base con los derechos de tráfico de 5ª libertad incluidos como parte de un protocolo separado.

5. Sobre la base de la discusión, el Panel acordó informar y recomendar al Comité de Transporte Aéreo (ATC) que continúe con su tarea de desarrollar un acuerdo multilateral, pero sin estar sujeto a un calendario específico. Esto permitiría que el Panel siguiera intercambiando opiniones sobre los beneficios de la liberalización a fin de construir un caso de consenso sobre las cuestiones clave. En el informe, el Panel también presentaría una alternativa enfocada a avanzar en la labor sobre la base de la elaboración de un acuerdo principal que abarque un marco jurídico común y tres protocolos distintos sobre los derechos de tráfico-uno que abarcaba las 3ª y 4ª libertades; otra cubriendo las libertades 3ª, 4ª y 5ª; Y otro que abarca los servicios de carga aérea. El Panel observaría que esta última opción arriesgaba agregar complejidades adicionales al sistema y que ese enfoque también dependía de llegar a un acuerdo sobre otras cuestiones clave, como las "garantías" y la propiedad y el control.

6. Respecto al desarrollo de un **acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea**, el Panel estableció que a la luz de las diferentes características de la operación de carga aérea, es pertinente elaborar un protocolo autónomo específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, que abarcaba derechos de tráfico de hasta de séptima libertad del aire.

7. En cuanto a la elaboración de un **acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos**, el Panel acordó elaborar un convenio multilateral independiente sobre la inversión extranjera en las líneas aéreas, tal como propuso el documento WP / 8, y pidió a los autores conjuntos de la propuesta que presentaran el proyecto de texto para su examen.

**Medidas propuestas al GEPEJTA**

8. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la traducción no oficial que se adjunta; e,
- b) intercambiar puntos de vista sobre los temas abordados por el Panel y sugerir las acciones que estimen pertinentes a los delegados de los Estados de la CLAC que participan en el señalado Panel.

## **Traducción no oficial**

### **Panel de Regulación de (ATRP)**

Reunión 14

Montreal, 5 al 7 de julio de 2017

### **Introducción**

- La reunión fue abierta por la Señora Mercy Awori, Presidente del Comité de Transporte Aéreo, quien entregó un discurso de bienvenida a todos los participantes. El señor Boubacar Djibo, Director de la Oficina de Transporte Aéreo presentó a los miembros de la Secretaría.
- El panel llevó a cabo su trabajo bajo los términos de referencia aprobados por Comité de Transporte Aéreo, los cuales son:
- El Panel de Regulación de (ATRP) emprenderá las siguientes tareas:

1) Completar el examen de un acuerdo internacional mediante el cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados;

2) Continuar el desarrollo de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos;

3) Continuar el desarrollo de un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea;

4) Examinar y perfeccionar los principios básicos de la OACI de alto nivel, no vinculantes y no prescriptivos sobre la protección de los consumidores, cuando sea necesario;

5) Prestar asistencia, cuando sea necesario para promover las políticas y el material de orientación de la OACI sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional y mantenerlos pertinentes, actualizados y receptivos a los cambios y las necesidades de los Estados Miembros de la OACI;

6) Desarrollar nuevas orientaciones, cuando sea necesario, para facilitar la liberalización, incluidas las cuestiones importantes que puedan surgir a medida que avance el proceso de liberalización;

7) Participar en el examen del concepto propuesto para un Plan Mundial de Transporte Aéreo (GATP);  
y

8) Asumir otras tareas que le sean asignadas por el Comité de Transporte Aéreo (ATC).

Al realizar su labor, el Grupo Especial deberá tener en cuenta las orientaciones pertinentes de la Asamblea, el Consejo y el Comité, incluida la Declaración refundida de las políticas de la OACI en materia de transporte aéreo (Resolución A39) y los Objetivos Estratégicos de la OACI para 2017-2019.

- A la reunión asistieron 112 miembros del panel, suplentes o reemplazos temporales, acompañado en algunos casos por consejeros y observadores nominados por 40 Estados Contratantes y 9 organizaciones internacionales. La lista completa de los participantes está en el Apéndice A.
- La agenda del encuentro

Agenda Item 1: Revisión del trabajo de seguimiento de ATRP/13

Agenda Item 2: Examinación y Desarrollo de Acuerdos Internacionales para liberalización.

El panel examinará:

- a) El borrador de texto del acuerdo internacional para la liberalización del acceso al mercado;
- b) El borrador de texto del acuerdo internacional para la liberalización del servicio de carga aérea; y
- c) El borrador de texto del acuerdo internacional para la liberalización de la propiedad y control del transportista aéreo.

Agenda Item 3: Revisión de los principios esenciales en protección al consumidor de la OACI

Agenda Item 4: Evaluación del Plan de Transporte Aéreo Global (GATP)

Agenda Item 5: Otros asuntos.

---

**Agenda Item 1: Revisión del trabajo de seguimiento de ATRP/13**  
**Reporte Borrador**

**1.1.1, 1.1.2 y 1.1.3** En estos tres puntos de DOCUMENTACIÓN exponen que en Working Paper/2 el Ponente del panel del grupo de trabajo de acuerdos internacionales (WG), y el Secretario, reportaron del trabajo emprendido desde el último encuentro del panel (ATRP/13, Sep 2015). Los detalles reportados en las reuniones de los WG, una en Montreal (abril 1-2 de 2016) y Vienna (30-31 de marzo de 2017), se presentaron en los apéndices del working paper. Los reportes destacaron el progreso hecho hasta el momento y los temas clave restantes por resolver, en particular los interrelacionados con derechos de tráfico, garantías y propiedad y control de una compañía aérea. El Panel fue invitado para revisar los reportes y decidir una acción futura. Para facilitar esto, el ponente presentó el Working Paper/9, el cual buscó la opinión del panel sobre el propósito fundamental del acuerdo, y planteó muchas preguntas sobre cuestiones clave que el Panel debe abordar para hacer una evaluación realista de las perspectivas de avanzar en estas cuestiones y proporcionar las orientaciones necesarias para la labor futura. En la P / 6, la secretaría presentó los últimos informes de los coordinadores designados por el grupo de trabajo sobre su labor acerca de los proyectos de acuerdos, así como los comentarios relacionados recibidos de los miembros del grupo u observadores, desde el grupo de trabajo de Viena de marzo.

## 1.2 DISCUSION

1.2.1 El Presidente recordó el propósito de la tarea del Grupo en relación con el ejercicio en curso y los progresos realizados hasta el momento y destacó las cuestiones fundamentales que deben resolverse en la presente reunión, como se indica en el documento WP / 9. Subrayó la importancia de encontrar soluciones a las cuestiones fundamentales para que el Grupo, en su conjunto, pueda presentar una opinión clara a los órganos rectores sobre el camino a seguir.

De la discusión consecuente quedó claro que las opiniones siguen divididas sobre la cuestión más fundamental de la finalidad del proyecto de acuerdo para la liberalización -si el acuerdo debe ser ambicioso, ambicioso y altamente liberal- o adoptar un enfoque menos ambicioso y gradual de la liberalización. Algunos apoyaron un acuerdo plenamente liberalizado, creyendo que ese enfoque es coherente con la visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo y el mandato conferido al grupo. Otros estaban a favor de un enfoque gradual de liberalización que pudiera atraer a tantos Estados como fuera posible para inscribirse a corto plazo.

La diferencia entre los dos enfoques se reflejó en las opiniones de los participantes sobre la inclusión de los derechos de tráfico para los servicios de pasajeros en el acuerdo de línea de base. Aquellos que abogaban por un enfoque altamente liberal argumentaron que el acuerdo de línea de base debería incluir los derechos de tráfico de 3ª, 4ª y 5ª libertad. Aquellos que apoyaban un enfoque más gradual, trataron de incluir sólo derechos de tráfico de 3ª y 4ª libertad en el acuerdo de línea de base con los derechos de tráfico de 5ª libertad incluidos como parte de un protocolo separado.

En cuanto a la cuestión de las disposiciones de "salvaguardia" o "reafirmación", muchos defendían la necesidad de tales disposiciones en un acuerdo liberalizado que abarcaba las cláusulas de competencia leal, ambiental y social, otros opinaban que el principio general de " justas y libres oportunidades para Competir ", que comúnmente se encuentra en los acuerdos bilaterales existentes, sería suficiente para servir al propósito.

Tras examinar ampliamente las cuestiones clave, el Grupo examinó posibles vías para avanzar en la tarea. A la luz de las opiniones divergentes, el Panel concluyó que era poco probable que cumpliera los plazos establecidos por los órganos gubernamentales. El Panel convino en que es más importante tomar tiempo para lograr consenso y elaborar un acuerdo que la abrumadora mayoría del Panel podría apoyar.

Con este fin, el Panel acordó informar al Comité del Transporte Aéreo (ATC) sobre los progresos realizados hasta la fecha y las cuestiones fundamentales seguían sin resolverse. El Panel tomará nota de que, en su evaluación de expertos, es poco probable que se cumpla la tarea establecida por los órganos rectores y que sería más útil dedicar tiempo al consenso. El Panel recomendaría que se continúe la tarea de elaborar un acuerdo, pero sin que se le imponga un calendario específico. Esto permitiría al Panel utilizar mejor las futuras reuniones para intercambiar opiniones y experiencias sobre la liberalización y otras cuestiones conexas para ayudar a construir el caso de la acción.

Una opción alternativa identificada por el Panel fue la de avanzar en la labor sobre la base de la elaboración de un acuerdo con un acuerdo principal para abarcar el marco jurídico común y tres protocolos distintos sobre los derechos de tráfico-uno que abarcaba las 3ª y 4ª libertades; otra cubriendo las libertades 3ª, 4ª y 5ª; Y otro que abarca los servicios de carga aérea. El Panel observó que esto reflejaba las distintas opiniones expresadas sobre los derechos de tráfico. El Panel reconoce que se trata de un enfoque subóptimo. Algunos expresaron la opinión de que este enfoque corre el riesgo de añadir más complejidad al ya complejo sistema bilateral. El Panel también observó que este enfoque dependía de llegar a un acuerdo sobre otras cuestiones clave, incluidas las "garantías" (o "salvaguardias") y la propiedad y el control.

## CONCLUSIÓN

Sobre la base de la discusión, el Panel acordó informar al ATC y recomendar que continúe con su tarea de desarrollar un acuerdo multilateral, pero sin ser sujeto a un calendario específico. Esto permitiría que el Panel siguiera intercambiando opiniones sobre los beneficios de la liberalización a fin de construir un caso de consenso sobre las cuestiones clave. En el informe, el Panel también presentaría una opción menos preferida de proceder con el texto en desarrollo de un acuerdo principal con los derechos de tráfico incluidos como parte de protocolos separados. El Panel observaría que esta última opción arriesgaba agregar complejidades adicionales al sistema y que ese enfoque también dependía de llegar a un acuerdo sobre otras cuestiones clave, como las "garantías" y la propiedad y el control.

-----  
Air Transport Regulation Panel (ATRP)

Agenda Item 2: Examen y desarrollo de los acuerdos internacionales de liberalización

Reporte borrador

DOCUMENTACIÓN

En el documento WP / 3, la secretaría presentó el proyecto de texto de los acuerdos internacionales propuestos, que se reprodujeron del texto presentado en la última reunión del Panel (Apéndices A a D de la ATRP / 13-WP / 2). El proyecto de texto, que abarca las disposiciones propuestas sobre acceso al mercado, carga aérea y propiedad y control de los transportistas aéreos, serviría de base para la consideración de la presente reunión del Panel, teniendo en cuenta lo que se ha avanzado desde la última reunión del mes de septiembre de 2015.

A través del documento WP / 7, el observador de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) presentó su punto de vista sobre la liberalización del transporte aéreo o la desregulación. Señaló la necesidad de reconsiderar el experimento en curso de liberalización a lo largo de los 45 años, al examinar los acuerdos internacionales de liberalización. La ITF creía que esa reconsideración debía incluir la comparación de las predicciones y las garantías con los resultados de la liberalización con sus efectos sobre todas las partes interesadas, incluida la mano de obra.

En el documento WP / 8, los Miembros y Observadores de 11 Estados Europeos (Austria, República Checa, Dinamarca, Alemania, Italia, Países Bajos, Noruega, Polonia, España, Suecia y Suiza) examinaron la cuestión de la liberalización de la inversión extranjera en las compañías aéreas y las consecuencias de las cláusulas tradicionales de propiedad y control en los acuerdos internacionales de servicios aéreos. El documento también describió los méritos potenciales de una propuesta independiente de la OACI sobre el tema.

En el contexto de la consideración por el Panel de salvaguardias para los acuerdos internacionales propuestos, la Secretaría, mediante IP / 1, proporcionó información sobre sus actividades en el ámbito de la competencia en el transporte aéreo internacional, centrándose en el desarrollo y actualización de un compendio de Políticas y prácticas de competencia vigentes, a nivel nacional o regional.

En el documento IP / 2, la Secretaría proporcionó información sobre la respuesta de la Oficina de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB) de la OACI a algunas preguntas formuladas por el Panel relativas al proyecto de cláusulas sobre enmiendas y reservas para los acuerdos internacionales sobre liberalización del acceso a los mercados.

Para facilitar el examen de la cuestión de la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, la Secretaría, en IP / 3, reprodujo la información proporcionada al grupo en la última reunión sobre las orientaciones existentes de la OACI sobre el tema, Sobre las prácticas existentes de los Estados, incluidas las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos sobre designación de aerolíneas.

Además, la Secretaría, a través de IP / 4, proporcionó extractos tomados de los documentos pertinentes de anteriores conferencias de transporte aéreo de la OACI, en los que se explicaban los antecedentes y las razones de los criterios alternativos recomendados por la OACI para la designación de aerolíneas (AT Conf / 5-WP / 7), y la propuesta para el desarrollo de un acuerdo internacional para la liberalización de la propiedad y el control de las compañías aéreas (AT Conf / 6-WP / 12).

En IP / 5, el representante de España analizó la situación actual de la reglamentación del transporte aéreo y las esferas que pueden tener margen para la mejora de la liberalización. El representante también describió los beneficios de la propuesta de un acuerdo multilateral sobre acceso a los mercados que podría consistir en disposiciones para liberalizar los servicios aéreos hasta el cuarto Libertad de Tráfico y el Protocolo para los 5os Derechos de Libertad.

## DISCUSIÓN

Con respecto al subtema 2 a), el Panel observó que las cuestiones relativas a los derechos de tráfico ya se habían abordado en relación con el tema 1 del programa. Por lo tanto, centró su debate en la manera de abordar la cuestión de las "salvaguardias" de la elaboración de un acuerdo de base para la liberalización del acceso a los mercados.

El Presidente señaló que desde la última reunión del Panel se habían celebrado una serie de debates útiles sobre esta cuestión, lo que contribuyó a una mayor comprensión de las cuestiones subyacentes, pero se siguió trabajando para llegar a un acuerdo sobre el camino a seguir. La reunión del Grupo de Trabajo (WG), celebrada en Viena en marzo de 2017, acordó que los trabajos futuros deberían centrarse en los tres aspectos principales: competencia leal, medio ambiente y trabajo social, utilizando un enfoque basado en los resultados para enmarcar el proyecto de texto que abordaría el resultado

indeseable que tales disposiciones de salvaguardia o reafirmación están destinadas a prevenir. Sin embargo, no ha habido más avances desde entonces.

En la discusión subsiguiente, hubo un apoyo general a la dirección acordada por el GT. Es decir, identificar los resultados indeseables que las salvaguardias / garantías pretenden prevenir y buscar medios para abordar esas preocupaciones, principalmente a través del texto del acuerdo de línea de base. Sin embargo, algunos también sugirieron hacerlo a través de materiales de orientación, talleres u otros medios.

También se debatió ampliamente el grado en que se incluyen las salvaguardias en el texto del acuerdo de base. En este tema, las opiniones permanecieron divididas. Si bien algunos continuaron sosteniendo que las disposiciones existentes sobre oportunidades justas y equitativas de competir son adecuadas para abordar las preocupaciones sobre la competencia desleal y son adaptables a diversas situaciones, otros creían que en el texto de base se necesitaban cláusulas adicionales para protegerse contra prácticas desleales potenciales. Algunos también la inclusión en el acuerdo de disposiciones específicas sobre cuestiones ambientales y sociales / laborales en el acuerdo

Los Miembros observaron que cualquier disposición adicional sobre salvaguardias o garantías debería ser viable y aplicable. También se expresó preocupación por la creación de disposiciones muy prescriptivas y la necesidad de evitar la complejidad reglamentaria del acuerdo.

Al explorar el camino a seguir, el Panel, sobre la base de la amplia discusión, acordó una propuesta para que el GT existente siguiera trabajando en ello, incluyendo la celebración de una reunión dedicada a tratar todas las cuestiones relacionadas de manera más profunda con el fin de encontrar soluciones. El Panel tomó nota de las opiniones expresadas por la ITF en la nota WP / 7, así como la opinión de que no había pruebas empíricas que respaldaran las alegaciones presentadas en el párrafo 1.4 de ese documento.

En relación con el subtema 2 b), el Panel examinó la labor realizada hasta la fecha en relación con la posible elaboración de un acuerdo específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea. Se señaló que, en el contexto de la redacción del acuerdo multilateral sobre liberalización del acceso a los mercados, se había propuesto un proyecto de protocolo que abarcaba los servicios de carga aérea.

Al recordar el mandato conferido por los órganos rectores, el Grupo de Expertos centró su debate en la cuestión de si debía redactarse un acuerdo independiente para la liberalización del transporte aéreo de mercancías que abarcara hasta de 7 . Habida cuenta de las diferentes características de las operaciones de carga aérea que se beneficiarían de más derechos de libertad y flexibilidad operativa, se apoyó ampliamente el desarrollo de un protocolo separado para los derechos de tráfico de todos los servicios de carga.

El Panel tomó nota de que, al elaborar un acuerdo de este tipo, debía prestarse la debida atención al equilibrio entre el trato entre las operaciones compuestas de todo cargo y las que transportaban carga en los servicios de pasajeros.

En relación con el subtema 2 c), el Panel recordó el progreso de sus trabajos hasta el momento en la elaboración de un proyecto de acuerdo para la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, observando que los puntos focales del GT habían preparado un proyecto de Basado en los criterios del "lugar principal de negocio", así como una convención autónoma separada sobre la inversión extranjera en líneas aéreas.

El debate se centró en la propuesta de WP / 8 de miembros y observadores de 11 Estados europeos y si, además del trabajo en curso sobre acuerdos multilaterales para el acceso a los mercados, el panel debía proseguir por separado el trabajo sobre el convenio multilateral independiente sobre inversión extranjera diseñado Para permitir a las partes conceder una renuncia a las cláusulas de nacionalidad en los acuerdos de servicios aéreos existentes.



Hubo un amplio intercambio de opiniones sobre las opciones y sus asociados, beneficios e impactos. Los autores del documento WP / 8 aclararon que la intención de su propuesta sería un paso de transición antes de concluir el acuerdo multilateral liberalizado sobre el acceso a los mercados, lo que permitiría a los Estados liberalizar la propiedad y el control avanzar inmediatamente y comenzar a obtener beneficios potenciales. Hubo un amplio apoyo a la propuesta europea y se pidió a los autores conjuntos que dirigieran el trabajo sobre el tema en el GT.

En lo que respecta a los criterios de designación del acuerdo multilateral sobre acceso a los mercados, siguen existiendo opiniones divergentes sobre si el proyecto de texto debería basarse en cláusulas tradicionales de "nacionalidad" o en los criterios de "establecimiento principal". Al tomar nota de las opiniones expresadas, el Panel convino en que el texto debía permanecer entre corchetes, a reserva de que el Grupo de Trabajo y el Panel siguieran examinando la manera de avanzar en esta cuestión. El Panel también tomó nota de la necesidad de considerar a las organizaciones regionales al examinar esta cuestión.

## CONCLUSIONES

A) En el contexto del desarrollo de los acuerdos internacionales para la liberalización del acceso a los mercados, el Panel convino en que el Grupo de Trabajo existente debería seguir trabajando en la cuestión de las salvaguardias o garantías. Debería celebrarse una reunión dedicada al GT para abordar todas las cuestiones conexas de manera más profunda con miras a encontrar soluciones. El Panel informará sobre los resultados de su labor al Grupo, para que adopten nuevas medidas;

B) A la luz de las diferentes características de la operación de carga aérea, el Panel acordó elaborar un protocolo autónomo específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, que abarcaba hasta el 7o. y,

C) el Panel acordó elaborar un convenio multilateral independiente sobre la inversión extranjera en las líneas aéreas, tal como propuso el documento WP / 8, y pidió a los autores conjuntos de la propuesta que presentaran el proyecto de texto para su examen por el GT y posteriormente por el Panel

-----

Agenda Item 3: Revisión de los principios básicos de la OACI en materia de protección de los consumidores

DRAFT REPORT

## DOCUMENTATION

A fin de facilitar el examen inicial del Panel de los principios básicos de la OACI sobre protección de los consumidores, la Secretaría, por conducto del documento WP / 4, informó sobre los acontecimientos ocurridos desde la adopción de los principios por el Consejo en junio de 2015. Asimismo, a la industria sobre los principios básicos, así como información sobre sus prácticas reglamentarias y operacionales en este sentido.

## DISCUSIÓN

El Panel tomó nota de los acontecimientos ocurridos desde la adopción de los principios básicos de la OACI y confirmó la importancia y la utilidad de los principios para que los Estados y las partes interesadas de la industria abordaran las cuestiones relativas a la protección de los consumidores. Varios miembros advirtieron que sus Estados habían adoptado políticas o normas basadas en los principios y expresando su voluntad de compartir sus experiencias.

Hubo un amplio apoyo a las conclusiones de la WP / 4, de que sería deseable conceder más tiempo a los Estados ya la industria para obtener más experiencia sobre la aplicación de los principios básicos

en la práctica antes de introducir en ellos enmiendas sustantivas.

El Panel también convino en que la Secretaría debía seguir supervisando la evolución de la situación de la protección de los consumidores y, cuando fuera necesario, realizar la revisión necesaria de los principios básicos, teniendo en cuenta las nuevas observaciones de los Estados y la industria.

## CONCLUSIONES

Sobre la base de los debates, el Panel estuvo de acuerdo con las conclusiones del documento WP / 4 de que se debería dar más tiempo a los Estados y a la industria para obtener experiencia antes de introducir enmiendas sustantivas a los principios básicos. También se convino en que la Secretaría debía seguir supervisando la evolución de los acontecimientos, alentar la retroalimentación de los Estados y la industria, compartir sus conclusiones con el panel y, cuando fuera necesario, iniciar un examen con miras a informar a ATRP los principios fundamentales.

## RECOMENDACIONES

El Panel recomienda que:

A) se debería permitir que los Estados y la industria obtengan más experiencia de sus prácticas reglamentarias y operacionales antes de introducir enmiendas sustantivas a los principios básicos.

B) Se debería alentar a los Estados y las partes interesadas de la industria a proporcionar a la OACI información sobre sus experiencias en la aplicación de los principios básicos sobre la protección de los consumidores; y

C) La Secretaría debería seguir supervisando la evolución de la situación en materia de protección de los consumidores y, cuando se justifique, realizar la revisión necesaria con miras a facilitar el examen de los principios básicos por el Panel teniendo en cuenta las observaciones de los Estados y la industria.

## Agenda Item 4: Examination of the Global Air Transport Plan (GATP)

Draft report

Documentation

4.1.1 En el documento WP / 5, la Secretaría presentó un concepto propuesto de un Plan Mundial de Transporte Aéreo (GATP) que formularía la OACI. La Asamblea, en su 39.a reunión reconoce el plan del Consejo para considerar el desarrollo del GATP. En el documento se esbozaba el objetivo propuesto y el marco de la GATP, incluidos sus principios rectores, áreas de enfoque, metas, metas e indicadores. Se pidió al Panel que proporcionara opiniones y asesoramiento sobre el concepto propuesto, específicamente sobre aspectos relacionados con la reglamentación económica del transporte aéreo internacional.

## DISCUSIÓN

En cuanto al objetivo del GATP, la Secretaría explicó que proporcionaría a los Estados y a otras partes interesadas directrices de alto nivel de planificación e implementación, así como herramientas para mejorar el entorno regulador del transporte aéreo mundial.

La secretaria informó al Panel que la misma propuesta se había presentado a la Segunda Reunión del Grupo de Análisis de Datos de Aviación (ADAP / 2) celebrada del 28 al 30 de marzo de 2017 y la Sexta Reunión Conjunta del Grupo de Economía Aeroportuaria y Servicios de Navegación Aérea Economía (AEP-ANSEP / 6), celebrada del 23 al 25 de mayo de 2017, para sus comentarios. Se informó al Panel que después de examinar este concepto por la reunión de la ATRP / 14, se presentaría

al Consejo, por conducto del ATV, un informe que incorporara las opiniones y observaciones de todos los grupos.

La Secretaría explicó además que se eligió un amplio enfoque de alto nivel para el concepto propuesto inicialmente para el GATP como base de los debates, que luego se reduciría a una versión más detallada durante el proceso de desarrollo. Los órganos rectores de la OACI lo examinarán ulteriormente. Se invitó a los miembros y observadores del panel a que proporcionaran opiniones y asesoramiento sobre el concepto propuesto de GATP en la presente reunión o enviaran sus observaciones a la Secretaría a más tardar a mediados de agosto de 2017.

En respuesta a los interrogantes, la Secretaría proporcionó aclaraciones y explicaciones sobre el concepto propuesto y el proceso de desarrollo. En la discusión subsiguiente, la mayoría de los miembros expresaron su preocupación por el concepto propuesto, en particular por el propósito y el valor de tal compromiso por parte de la OACI.

Al apuntar la atención a las diferencias entre la reglamentación de la seguridad y la reglamentación económica, algunos miembros opinaron que, si bien los Planes Mundiales de Seguridad, Navegación Aérea y Seguridad son útiles en relación con las Normas y Recomendaciones vinculantes (SARPS) a la naturaleza del campo del transporte aéreo, son demasiado vagas y carecen de objetivos cuantificables. También se expresaron preocupaciones sobre las posibles implicaciones de un plan de ese tipo que sobreponga la soberanía del Estado en la regulación económica de los asuntos de transporte aéreo.

Los Miembros acordaron presentar a la Secretaría observaciones formales por escrito sobre el concepto del GATP.

## CONCLUSIÓN

El Panel toma nota de las opiniones preliminares expresadas

-----

Agenda Item 5: del orden del día Otros asuntos  
Reporte borrador

## INTRODUCCIÓN

En el documento WP / 6, la Secretaría propuso la introducción de "tarjetas de trabajo" (job-cards) para los paneles del ATC, entre ellos ATRP y otros grupos de expertos, para definir claramente el trabajo que cada panel tiene la intención de llevar a cabo y para ayudar en el monitoreo y seguimiento del progreso de las tareas Asignado a ella. Las fichas de trabajo estarán vinculadas al programa de trabajo de la OACI en materia de política y reglamentación del transporte aéreo, en el que se describen las tareas que el Panel debe realizar de conformidad con su mandato.

## DISCUSIÓN

La Secretaría informó al Panel que el sistema de tarjetas de trabajo ya se había aplicado a los trabajos de los distintos grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación y que el Comité del Transporte Aéreo había aprobado el uso del sistema de tarjetas para supervisar y rastrear el progreso de las tareas asignadas a los paneles bajo el mismo. Se invitó al Panel a que aprobara la plantilla de tarjeta de empleo propuesta y el proceso de desarrollo elaborado por la Secretaría.

Aunque se tomó nota de la decisión del ATC sobre este asunto, muchos expresaron la opinión de que las tarjetas de trabajo deberían utilizarse para mejorar la eficiencia de la labor de los grupos especiales y la Secretaría, y no para añadir carga burocrática.

## CONCLUSIÓN

Sobre la base de la discusión, el Panel observó la introducción de tarjetas de trabajo para los paneles, la plantilla y el proceso de desarrollo. El Panel convino en elaborar tarjetas de trabajo para el trabajo de la ATRP.