

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/C/W/129

15 de octubre de 1999

(99-4434)

Consejo del Comercio de Servicios

ACTIVIDADES RECIENTES RELACIONADAS CON EL COMERCIO LLEVADAS A CABO POR LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES INTERGUBERNAMENTALES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO

Nota de la Secretaría

1. Esta nota, que se ha preparado a petición del Consejo del Comercio de Servicios, contiene información general sobre las actividades relacionadas con el comercio llevadas a cabo por las organizaciones internacionales intergubernamentales (de carácter mundial o regional) en el sector del transporte aéreo. No debe considerarse como exhaustiva. Por ejemplo, no se ocupa de las cuestiones que no están relacionadas directamente con el comercio, como las actividades legislativas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en las esferas de seguridad, ruidos o sistemas de navegación aérea, o las actividades de certificación de las Autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA). Más tarde se podría complementar en esas esferas si así lo desearan los Miembros. Tampoco se ocupa de las actividades de organizaciones no gubernamentales como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) o el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). Contiene información únicamente sobre los acontecimientos que se han producido después de la publicación del documento S/C/W/59, de fecha 5 de noviembre de 1998, o que por diversos motivos no se abordaban en ese documento aunque se hubieran producido con posterioridad a la entrada en vigor del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo. Las actividades de cada organización se presentan, en la medida de lo posible, siguiendo la estructura del documento S/C/W/59, y se hace referencia a los párrafos pertinentes de dicho documento en cada ocasión en que se menciona por primera vez una cuestión o un subsector determinados.

2. La nota aborda en primer lugar las actividades de las organizaciones de carácter mundial (I) y posteriormente las actividades de las organizaciones de carácter regional (II).

I. ACTIVIDADES RECIENTES RELACIONADAS CON EL COMERCIO LLEVADAS A CABO POR LAS ORGANIZACIONES DE CARÁCTER MUNDIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO

A. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

1. Examen general de las cuestiones económicas y de reglamentación en el sector del transporte aéreo

3. Con posterioridad a la distribución de las publicaciones indicadas en el documento S/C/W/59, la OACI ha publicado "El mundo de la aviación civil, 1997-2000" (circular 273-AT/113 de la OACI), y está a punto de publicar la edición 1998-2001 de ese documento. Una parte considerable de la información que figura en el presente documento ha sido obtenida de esa publicación de la OACI. La OACI también ha publicado el informe anual correspondiente a 1998 de su Consejo y el documento "Estadísticas mundiales de aviación civil, 1997". Asimismo, la OACI ha revisado y actualizado su

documento básico titulado "Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional"¹, aunque ese nuevo documento todavía no ha sido publicado.

4. Aparte de esas publicaciones generales, la OACI también ha proporcionado a sus Miembros, en casos especiales o en el marco de la cooperación técnica, análisis de la reglamentación y análisis económicos en relación con determinadas cuestiones. El cuadro que figura en el anexo 8, en que se analizan de modo detallado y armonizado las características de los acuerdos regionales recientes en el ámbito del transporte aéreo, constituye un ejemplo de este tipo de trabajo.

2. Servicios de reserva informatizados (SRI)²

5. El número de países que han indicado que cumplen el Código sobre SRI³ de la OACI de 1996, o que sus reglamentaciones están en conformidad o son compatibles con él, ha pasado de los 9 que se mencionaban en el documento S/C/W/59 (párrafo 27) a 31 (28 de ellos Miembros de la OMC), lo que abarca el 55 por ciento del tráfico aéreo regular internacional. En el anexo 1 figura una lista de esos países.

3. Arrendamiento⁴

6. El artículo 83bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) entró en vigor el 20 de junio de 1997. Esa enmienda al Convenio de Chicago estaba encaminada a facilitar las operaciones de arrendamiento y a supervisar su seguridad. Permite, en los casos en que una aeronave sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamiento o intercambio de aeronave por una empresa de explotación, la transferencia de todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula (en lo relativo a las "normas de la navegación aérea", -a saber: asegurar el cumplimiento de las normas y reglamentos relativos al vuelo y manejo de la aeronave- a las licencias del equipo de radio de la aeronave, a los certificados de navegabilidad y a los permisos de personal) al Estado en que esa empresa de explotación tiene su oficina principal o, de no tener tal oficina, al Estado en que tiene su residencia permanente. Esa transferencia requiere la celebración de un acuerdo entre los dos Estados interesados. Al 31 de marzo de 1999, 109 Estados miembros de la OACI (de los cuales, 68 Miembros de la OMC) han ratificado el protocolo relativo a esa enmienda del Convenio de Chicago. El texto de dicha enmienda y la lista de Estados que han ratificado el protocolo relativo a ella figuran en el anexo 2.

7. La OACI también ha elaborado un estudio detallado sobre arrendamiento de aeronaves (EC2/82,LE 4/55-99/54, de fecha 14 de mayo de 1999). El objeto de ese estudio es proporcionar información y análisis sobre el arrendamiento de aeronaves a fin de prestar asistencia a los Estados mediante, entre otras cosas, una enumeración de los factores que deben ser tenidos en cuenta para formular políticas transparentes y coherentes relativas al arrendamiento de aeronaves. Ese documento se centra en las cuestiones de reglamentación y en las cuestiones económicas, así como en las preocupaciones en relación con la seguridad. Incluye directrices sobre la aplicación del artículo 83bis, así como un acuerdo modelo de transferencia.

¹ Documento OACI 9587, mencionado en el documento S/C/W/59 en la nota 17 al párrafo 74, la nota 28 al párrafo 96 y la nota 29 al párrafo 108; ese documento de la OACI está disponible en la Secretaría.

² Véanse los párrafos 17 a 30, 39 y 51 a 55 del documento S/C/W/59.

³ Resolución del Consejo de la OACI de 25 de junio de 1996 (disponible en la Secretaría).

⁴ Véase el párrafo 65 del documento S/C/W/59.

4. Asignación de turnos de despegue y aterrizaje⁵

8. La OACI está realizando un examen de la asignación de turnos de despegue y aterrizaje en que se evaluarán las diferentes opciones, así como las posibles mejoras del sistema actual.

5. Servicios prestados en el aeropuerto⁶

9. La OACI está organizando la celebración, del 19 al 28 de junio de 2000, de una conferencia titulada "Infraestructura de transportes aéreos para el siglo XXI". Los temas principales de su programa son la situación económica, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y su relación financiera con los transportistas aéreos y los usuarios (propiedad y control, estructura financiera y de organización), las cuestiones de financiación, la función del Estado, los mecanismos reglamentarios y las posibles mejoras de las "declaraciones de política"⁷ de la OACI en esa esfera, centrándose particularmente en los principios de aplicación de derechos aeroportuarios y de derechos por servicios de navegación aérea. En esa conferencia también se examinará la cuestión de la asignación de turnos de despegue y aterrizaje y sus consecuencias sobre el acceso a los mercados.

6. Servicios de escala⁸

10. El 25 de febrero de 1999, la Comisión de Navegación Aérea de la OACI decidió⁹ que la OACI realizara un estudio de los aspectos de seguridad de las disposiciones sobre servicios de escala, cuyos resultados se comunicarían al Consejo de la OACI en su debido momento.

B. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD)

11. La UNCTAD organizó los días 21 y 23 de junio de 1999 una reunión de expertos en servicios de transporte aéreo bajo la égida de su Comisión del Comercio de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos. El objetivo de la reunión estaba relacionado directamente con los preparativos para el examen del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS, y su título era "Aclaración de cuestiones con el fin de definir los elementos del programa positivo de acción de los países en desarrollo con respecto al AGCS y a las negociaciones sobre determinados sectores de interés para ellos". En dicha reunión, en la que participaron funcionarios gubernamentales y expertos en navegación aérea (fundamentalmente de países en desarrollo), se examinó un informe detallado elaborado por la secretaría de la UNCTAD.¹⁰

12. Las "conclusiones y recomendaciones convenidas" de esa reunión, que no son vinculantes, se reproducen en el anexo 3. En ellas se sugiere que los signatarios del AGCS examinen sus compromisos en los tres sectores abarcados explícitamente por el Acuerdo (servicios de reserva

⁵ Véanse los párrafos 120 a 125 del documento S/C/W/59.

⁶ Véanse los párrafos 126 a 136 del documento S/C/W/59.

⁷ Documento OACI 9082/5 relativo a las Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos aeroportuarios y derechos por servicios de navegación aérea; véanse los párrafos 128 a 130 y el anexo 4 del documento S/C/W/59.

⁸ Véanse los párrafos 64 y 134 a 136 del documento S/C/W/59.

⁹ Documento OACI C-WP/1105, de fecha 3 de marzo de 1999; disponible en la Secretaría.

¹⁰ Documento UNCTAD TD/B/COM.1/EM.9/2, de fecha 16 de abril, "Servicios de transporte aéreo: programa positivo de acción propuesto a los países en desarrollo"; disponible en la Secretaría.

informatizados, mantenimiento, venta y comercialización) con miras a determinar los posibles beneficios de nuevos compromisos. En ellas también se sugiere que sean realizados otros trabajos en relación con la clasificación¹¹ de los servicios de transporte aéreo a fin de aclarar el alcance de las obligaciones vigentes, y que se examinen opciones de ampliación de la cobertura real del Anexo, especialmente desde el punto de vista de los servicios conexos, aunque no solamente de éstos.

13. Se sugiere en particular que se examine una opción en virtud de la cual los derechos de aterrizaje¹² quedarían abarcados por el AGCS, pero sin establecerse un compromiso respecto al modo de prestación 1 y aplicándose sistemáticamente una exención del trato NMF a los acuerdos bilaterales y negociándose los modos 2, 3 y 4 según el criterio clásico. También se sugiere abordar en ese contexto la cuestión de la definición de propiedad y control¹³ y aprovechar la labor realizada recientemente por la OACI sobre esa cuestión a fin de ampliar esa definición.

14. En las conclusiones se sugiere también que se examinen y se tengan en cuenta los mecanismos preferenciales de transición a favor de los países en desarrollo inspirados en los establecidos por la OACI¹⁴, con objeto de evaluar de qué modo podría aplicarse concretamente al sector del transporte aéreo el artículo IV del AGCS. También se recomienda examinar la posibilidad de utilizar un criterio análogo al del documento de referencia de telecomunicaciones a fin de abordar las cuestiones de reglamentación que son específicas del sector del transporte aéreo. Se reconoce que el proceso de integración regional en la esfera del transporte aéreo puede constituir un primer paso o una alternativa a la liberalización multilateral del sector, y que conviene estudiar las consecuencias que tiene el artículo V del AGCS.

II. ORGANIZACIONES O ACUERDOS REGIONALES

A. OCDE

15. Además de la labor ya mencionada en el documento S/C/W/59¹⁵, la OCDE preparó en abril de 1999 un amplio estudio sobre la reforma de la reglamentación del transporte aéreo internacional de carga.¹⁶ Sobre la base de ese estudio, la OCDE organizó los días 5 y 6 de julio de 1999 una reunión de trabajo en que participaron funcionarios gubernamentales así como expertos en transporte aéreo en representación de empresas de transportes combinados, de transportes exclusivamente de carga y de transportes urgentes de los países miembros de la OCDE. En el anexo 4 se reproduce el resumen hecho por el Presidente de esa reunión de trabajo. Además de la descripción general de las características y tendencias económicas del sector del transporte aéreo de carga, se pueden mencionar en particular las siguientes cuestiones incluidas en el resumen:

- a) Los participantes convinieron en que se había producido una liberalización considerable de los precios y que esa cuestión no planteaba problemas. Sin embargo,

¹¹ Véanse los párrafos 17 a 23, 31 a 34, 37 a 40 y 60 a 69 del documento S/C/W/59.

¹² Véanse los párrafos 73 a 95 del documento S/C/W/59.

¹³ Véanse el párrafo 94 y la Resolución de la OACI ATRP/9-4 en el anexo 2 del documento S/C/W/59.

¹⁴ Se hace referencia a la Resolución de la OACI ATRP/9-3, que figura en el anexo 2 del documento S/C/W/59.

¹⁵ Véanse las notas 20 y 21 al párrafo 79 en relación con los acuerdos sobre servicios de transporte aéreo en general, y la nota 34 al párrafo 125 sobre asignación de turnos.

¹⁶ Documento OCDE DSTI/DOT(99)1, de fecha 6 de abril de 1999; disponible en la Secretaría. Este documento se publicará en forma de libro en los próximos meses.

se consideró que las cuestiones de propiedad y control constituían obstáculos al acceso de nuevos participantes y a la competencia en el sector y que representaban un ámbito en que quizá fuera fructífero realizar otras investigaciones. Se llegó a la conclusión de que el arrendamiento de aeronaves con tripulación seguía siendo importante y no debía hacerse caso omiso de él en un examen continuo de los marcos de reglamentación. En relación con las operaciones de transporte multimodal¹⁷, los participantes llegaron a la conclusión de que todavía existían obstáculos considerables a la concesión de permisos para esas actividades, principalmente porque se necesitan permisos diferentes para cada modalidad de transporte. Se manifestaron algunas preocupaciones de que esos obstáculos creaban limitaciones innecesarias a la provisión de servicios en que se combina el transporte aéreo con el transporte por carretera, por barco y por ferrocarril. Sin embargo, los participantes consideraron que no era conveniente el establecimiento de un permiso intermodal.

- b) Se consideró que los procedimientos y documentos de aduanas eran un obstáculo reglamentario importante. Los participantes observaron que la adopción de medidas como las directrices para expediciones urgentes, establecidas recientemente por la Organización Mundial de Aduanas e incorporadas al proyecto de revisión del Convenio de Kyoto, así como la posibilidad de incluir una serie de medidas de facilitación en la próxima ronda de negociaciones de la OMC, representaba un avance considerable. Se consideró que los servicios de escala (como una de las varias actividades comerciales conexas existentes) eran un elemento fundamental de la provisión de servicios de calidad.
- c) Los participantes tomaron nota de los reglamentos de acceso a los mercados vigentes y del régimen todavía predominantemente bilateral que existía en el sector de los transportes aéreos de carga. Aunque se planteó la cuestión de si ese régimen seguía siendo viable, teniendo en cuenta las posibles limitaciones que tenía sobre la prestación efectiva y eficaz de servicios de transporte aéreo de carga, hubo un consenso general en que las mejoras reglamentarias, tanto si se lograban mediante arreglos bilaterales como multilaterales, eran preferibles al mantenimiento del *statu quo*. Se observó que el aumento cada vez mayor de los acuerdos regionales de libertad del espacio aéreo determinaría con el tiempo una masa crítica que obligaría a realizar cambios.

16. En el resumen del Presidente también se indica que hay un consenso respecto a la idea de que quizá sea necesario revisar la estructura de reglamentación del sector a fin de mejorar los servicios y de responder a las prácticas comerciales de reciente aparición. Los cambios a que dé lugar esa revisión deberían ser aplicables a todos los participantes en el sector (empresas de transportes combinados, de transportes exclusivamente de carga y de transportes urgentes). El objetivo final debería ser establecer un régimen multilateral. Se manifestaron preocupaciones acerca de que las empresas de transportes combinados no se beneficiarían de ese proceso tanto como las empresas de transportes exclusivamente de carga o de transportes integrados, ya que seguirían viéndose limitadas por las restricciones en materia de rutas y frecuencias en el transporte de pasajeros y únicamente podrían beneficiarse de la abolición de las restricciones sobre los precios y -dentro de las limitaciones impuestas a la frecuencia en el transporte de pasajeros- sobre la capacidad.

17. En ese contexto, los participantes en la reunión de trabajo consideraron que la OCDE estaba poniendo las bases para que los países con inclinaciones análogas llevaran a cabo la reforma de sus regímenes de transporte aéreo de carga, posiblemente a fin de preparar el terreno para una iniciativa

¹⁷ Véase el párrafo 61 del documento S/C/W/59.

en el marco de la OMC y para abordar las cuestiones multilaterales que quizás pudieran quedar fuera del ámbito abarcado por el AGCS.

18. Por esa razón, los participantes en la reunión de trabajo recomendaron que el Secretario General de la OCDE examinara cómo esa organización podía impulsar el debate en curso sobre la reforma de la reglamentación de los transportes aéreos internacionales de carga. La OCDE debería estudiar cómo ampliar la liberalización en ámbito y escala, en particular con respecto al acceso a los mercados, con inclusión de las cuestiones de propiedad y servicios auxiliares, estableciendo qué aspectos de la facilitación deben abordarse con carácter prioritario. La OCDE debería establecer una lista de posibles disposiciones para lograr los objetivos mencionados en el plano multilateral y examinar en qué foros pueden defenderse mejor esas ideas. La aplicación de esas recomendaciones todavía está siendo examinada por los órganos pertinentes de la OCDE.

B. APEC

19. El Grupo de servicios aéreos (GSA) que es uno de los órganos subsidiarios del APEC, al tiempo que reconoció que para el futuro próximo el sistema bilateral ofrecía las mejores perspectivas de mayor desarrollo de transportes aéreos más competitivos a la vez que aseguraba oportunidades justas y equitativas a todos los países miembros del APEC, indicó en octubre de 1995 ocho opciones que permitirían hacer más competitivos los servicios de transporte aéreo. Esas opciones fueron aprobadas en junio de 1997 en la Segunda Reunión Ministerial sobre Transportes del APEC. En esa Reunión Ministerial se pidió al GSA que estableciera una jerarquía entre esas opciones y preparara, sobre la base del consenso, una recomendación sobre las opciones que deberían elaborarse más a fondo y sobre cómo podrían ser puestas en práctica. El GSA así lo ha hecho y ha asignado una prioridad alta, media y baja a cada una de las opciones durante dos reuniones que celebró en octubre de 1997 y en febrero de 1998. Esas prioridades figuran en un documento titulado "Principios orientadores de la elaboración y puesta en práctica de opciones sobre servicios de transportes aéreos competitivos que ofrezcan oportunidades justas y equitativas", que se reproduce en el anexo 5.¹⁸ Conviene tomar nota en particular de las siguientes cuestiones:

- a) Actividades comerciales conexas: Bajo este epígrafe el GSA incluye el acceso a los sistemas de reserva informatizados, la conversión de divisas y la transferencia de ganancias (que corresponden parcialmente a las partidas de ventas y comercialización en el sentido de lo dispuesto en el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS¹⁹), el empleo de personal no nacional y los acuerdos sobre servicios de escala. En todos esos sectores, el GSA recomienda que se reduzcan al mínimo y se acabe por eliminar las restricciones y las prácticas discriminatorias, tanto en los acuerdos bilaterales como en las leyes y reglamentos nacionales, utilizando como base las cláusulas modelo establecidas por el Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo de la OACI.²⁰ Se ha dado una prioridad alta a esa recomendación.
- b) Propiedad y control: El GSA, considerando que la mayoría de los Miembros del APEC utilizan el criterio tradicional según el cual las aerolíneas nacionales deben ser de propiedad sustancial de los propios países y controladas de modo efectivo por éstos, recomienda que se atenúe ese criterio caso por caso cuando se examine la designación hecha por los socios en el marco de los arreglos bilaterales sobre

¹⁸ Ese documento y los informes de los miembros del APEC sobre la aplicación de esas recomendaciones pueden encontrarse en la siguiente dirección Web: <http://www.apectptwg.org.au>.

¹⁹ Véanse los párrafos 31 a 36, 40 y 46 a 50 del documento S/C/W/59.

²⁰ Véase el anexo 2 del documento S/C/W/59.

servicios de transporte aéreo, utilizando como orientación o como opción la fórmula de reglamentación del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo de la OACI. Se ha dado una prioridad media a esa recomendación.

c) Derechos de aterrizaje en general:

- Acceso a los mercados: El GSA recomienda, con una prioridad media, que los países miembros del APEC establezcan progresivamente un acceso al mercado más liberalizado en el marco de sus acuerdos bilaterales sobre servicios de transporte aéreo, a la vez que aseguran oportunidades justas y equitativas para los países de que se trata.
- Tarifas: El GSA recomienda la adopción de un régimen de doble denegación así como la eliminación de las prescripciones sobre comunicación oficial o, en su defecto, la institución de la comunicación por medios electrónicos. Se ha dado una prioridad media a esa recomendación.
- Designación: El GSA recomienda, con prioridad alta, que sus Miembros adopten, cuando corresponda, la designación múltiple en sus acuerdos bilaterales de servicios de transporte aéreo con objeto de aumentar la competencia y las opciones para el consumidor.
- Acuerdos de cooperación: El GSA recomienda, con prioridad alta, que los Miembros del APEC faciliten el establecimiento de acuerdos de cooperación entre las aerolíneas, como códigos compartidos, inclusive con terceros países y en el plano nacional, operaciones conjuntas y acuerdos de fletamiento parcial, cuando se demuestre que pueden aportar ventajas a los consumidores y a las líneas aéreas y siempre que se pueda asegurar en su contexto la competencia libre y la igualdad de oportunidades para los países de que se trata.

d) Servicios de carga: El GSA recomienda que los países miembros del APEC eliminen progresivamente las restricciones a la explotación de servicios de carga aérea a la vez que aseguran oportunidades justas y equitativas a los países de que se trata. El GSA sugiere que un medio de lograr ese objetivo es incluir, cuando proceda, disposiciones de aumento de la flexibilidad y la capacidad de los servicios de carga aérea en los acuerdos sobre servicios de transporte aéreo establecidos entre los países del APEC. También subraya la importancia que tiene que los servicios de carga aérea dispongan de una infraestructura material adecuada, de flexibilidad en las operaciones intermodales y de procedimientos facilitadores del comercio. Se ha dado prioridad alta a esa recomendación en lo que se refiere a los aspectos comerciales conexos y prioridad media en cuanto a los aspectos de acceso a los mercados.

e) Servicios chárter: El GSA recomienda, con prioridad media, que los países miembros del APEC permitan y faciliten la explotación de servicios chárter, tanto de pasajeros como de carga, que suplementen o complementen los servicios regulares, con la debida consideración del principio de reciprocidad, cuando proceda.

C. CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL (CEAC)²¹

- a) Servicios de reserva informatizados: La Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) ha iniciado un proceso de revisión del código que aplica a los servicios de reserva informatizados. Las propuestas de revisión incluyen: permitir la inclusión (con carácter opcional) de los servicios de ferrocarriles; incluir los sistemas de información; imponer obligaciones directas a los abonados tanto con respecto a proporcionar información exacta y exhaustiva como a evitar las reservas "pasivas" innecesarias; y reforzar las disposiciones sobre protección de datos.
- b) Arrendamiento: El 3 de julio de 1997, la CEAC, después de examinar un estudio muy detallado, aprobó la recomendación ECAC/21-1 sobre arrendamiento de aeronaves, con un carácter no vinculante. El texto de esa recomendación se reproduce en el anexo 6. Dicha recomendación, que examina las ventajas económicas y la creciente importancia del arrendamiento, así como las preocupaciones en materia de seguridad planteadas por esa práctica y la necesidad de armonizar las condiciones aplicables a esas operaciones, reconoce el derecho de los miembros de la CEAC a aplicar diferentes normas a los arrendamientos entre transportistas aéreos registrados en ellos de aeronaves incluidas en sus registros nacionales o dentro de la zona económica europea. En ella se prevé que, a fin de garantizar la seguridad y hacer que se cumplan las normas de responsabilidad civil y las condiciones económicas, todos los acuerdos de arrendamiento deben ser presentados para su aprobación previa. En la recomendación se detalla el tipo de información que se debe proporcionar para obtener esa aprobación. En relación con todos los arrendamientos (tanto con tripulación como sin ella), la recomendación prevé la transferencia de todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de registro a todas las autoridades del arrendatario. Además, en el caso del arrendamiento con tripulación, establece condiciones adicionales de seguridad y de procedimiento, inclusive una cláusula de prevención de la elusión. También recomienda comunicaciones rápidas entre las autoridades aeronáuticas interesadas y la provisión de información a los consumidores tan pronto como sea posible y en cualquier caso antes del embarque.
- c) Códigos compartidos²²: La CEAC aprobó el 26 de junio de 1996 una recomendación sobre información a los consumidores y protección de sus intereses en relación con los servicios de transporte aéreo con código compartido. La recomendación aborda las necesidades de información del consumidor en todas las fases de un viaje desde el momento en que se solicita por primera vez información a una agencia de viajes o a la oficina de expedición de billetes de una aerolínea. La recomendación no sólo se ocupa de las aerolíneas sino también de quienes proporcionan datos informativos, como los servicios de reserva informatizados, las agencias de viajes y las autoridades aeroportuarias. La supervisión de los avances logrados en la aplicación de la recomendación forma parte del programa de trabajo en curso de la Conferencia.

²¹ Los países miembros de la Conferencia son: Albania, Alemania, Armenia, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, ex República Yugoslava de Macedonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Moldova, Mónaco, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, República Eslovaca, Reino Unido, Rumania, Suecia, Suiza y Turquía.

²² Véase el documento S/C/W/59, párrafo 104, y las recomendaciones de la OACI ATRP/9-3 y ATRP/9-6 en el anexo 2 de ese documento.

- d) Vuelos no regulares²³: La CEAC basándose en un estudio detallado, completó en septiembre de 1998 un examen de su Acuerdo multilateral sobre derechos comerciales del transporte aéreo no regular en Europa²⁴, de 1956, en que se liberalizaban casi completamente los vuelos chárter entre esos países. En ese examen se llegó a la conclusión de que la mitad de los Estados miembros de la CEAC cumplía las prescripciones establecidas en el Acuerdo, de que, aunque el Acuerdo de 1956 había quedado anulado en numerosos puntos para los Estados miembros de la CE en virtud del reglamento 2408/92 de la CE, aún era aplicable a los sectores no regulados por ese reglamento, especialmente las relaciones con los terceros, y de que no se había encontrado ninguna incompatibilidad con ese reglamento de la CE.

D. COMISIÓN ÁRABE DE AVIACIÓN CIVIL²⁵

- a) Servicios de reserva informatizados: El 5 de mayo de 1999, la Comisión Árabe de Aviación Civil aprobó un código relativo a servicios (Resolución 3-GA/9). En él se invita a sus miembros a incluir un texto apropiado en sus acuerdos bilaterales pertinentes o a adoptar cualquier otra medida apropiada para aplicar ese código de modo conforme con sus reglamentos nacionales. El texto de esa Resolución no está todavía disponible en ninguno de los idiomas de trabajo de la OMC, por lo que en el presente documento no se puede hacer un resumen de sus disposiciones.
- b) Derechos de aterrizaje: Un grupo de trabajo de la Comisión Árabe de Aviación Civil elaboró en diciembre de 1998 un programa de seis años de duración para el intercambio progresivo de libertades del espacio aéreo, comenzando con el transporte aéreo de carga y los vuelos no regulares en 1999, con la inclusión de un mecanismo de solución de diferencias. Ese informe²⁶ será examinado posteriormente por el Comité Ejecutivo de la Comisión Árabe de Aviación Civil y por su Asamblea General antes de ser transmitido al Consejo de Ministros Árabes de Transportes para que adopte una decisión final.

E. COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)²⁷

20. En su XII Asamblea General, celebrada los días 5 a 8 de noviembre de 1996, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) adoptó una resolución no vinculante sobre criterios y directrices en cuestiones relativas a la política de transporte aéreo (A12-1) que abarca casi todos los aspectos del transporte aéreo. El texto de esa Resolución se reproduce en el anexo 7. Entre sus diversas disposiciones, se pueden mencionar en particular las siguientes:

²³ Véase el documento S/C/W/59, párrafo 112.

²⁴ Respectivamente, los documentos CEAC 7695, de fecha 30 de abril de 1956, y CEAC LEGTF/9, informe de fecha 18 de septiembre de 1998; disponibles en la Secretaría.

²⁵ La Comisión Árabe de la Aviación Civil tiene 16 miembros: Arabia Saudita, Bahrein, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Omán, Palestina, Qatar, Siria, Sudán, Túnez y Yemen.

²⁶ Ese documento está disponible en la Secretaría.

²⁷ La CLAC tiene 20 miembros: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

- a) Servicios de reserva informatizados: La Resolución A12-1 recomienda la utilización de una cláusula normalizada en los acuerdos bilaterales o multilaterales y pide que se cumpla el Código de la OACI.
- b) Aspectos de venta y comercialización²⁸: La Resolución A12-1 reconoce el derecho de los transportistas aéreos a traer y a conservar a sus propios empleados de cualquier nacionalidad que sean, con sujeción al cumplimiento de la legislación del Estado anfitrión. En ella se reconoce también el derecho de los transportistas a convertir y a remitir al extranjero (a cualquier otro país) sin restricciones la parte de los ingresos locales que queden después de deducir los gastos locales. Recomienda que las cargas aeroportuarias establecidas en monedas fuertes cumplan el principio de no discriminación establecido en el artículo 15 del Convenio de Chicago. En la Resolución también se formula el deseo de que la OACI siga asignando prioridad alta a los aspectos comerciales del transporte aéreo a la vez que mantiene una cooperación constante y eficaz con la Organización Mundial del Comercio, en particular, así como con las organizaciones de las Naciones Unidas que se ocupan de los aspectos comerciales que afectan al transporte internacional.
- c) Propiedad y control: La Resolución A12-1 recomienda que la OACI analice de nuevo el concepto de "propiedad y control de los transportistas aéreos", a fin de tener en cuenta los intereses de las comunidades regionales y subregionales y de asegurar que la nacionalidad del transportista aéreo designado esté sujeta al control de la legislación del país que hace la designación.
- d) Derechos de aterrizaje: La Resolución A12-1, a la vez que manifiesta el compromiso de la CLAC en pro del bilateralismo como medio apropiado para lograr acuerdos que garanticen una participación real y eficaz de las partes, considera que el proceso de integración y cooperación económica en la región de América Latina representa un primer paso en el camino del multilateralismo y señala a la atención de sus miembros la experiencia del Pacto Andino.²⁹
- e) Servicios de escala: La Resolución A12-1 de la CLAC considera que se debe permitir a los transportistas aéreos elegir libremente entre diferentes alternativas de servicios de escala y combinar o modificar sus opciones con sujeción únicamente a las limitaciones legítimas relativas a la seguridad, la protección o el hecho de que el nivel de actividad del aeropuerto no alcance el mínimo necesario para sostener económicamente a varios proveedores. Con arreglo a la Resolución, los precios de esos servicios deben basarse en los costos y en el principio de no discriminación.

F. MERCADO COMÚN DE ÁFRICA ORIENTAL Y MERIDIONAL (COMESA)³⁰

21. El COMESA comenzó su labor preparatoria sobre la liberalización gradual del transporte aéreo con una primera fase en 1999 que se caracterizó por la autorización de servicios regulares de

²⁸ Véanse los párrafos 31 a 36, 40 y 46 a 50 del documento S/C/W/59.

²⁹ En relación con esa experiencia, véase más adelante el punto H a) *infra* y la primera columna del cuadro que figura en el anexo 8.

³⁰ El COMESA tiene 22 miembros: Angola, Burundi, Comoras, Djibouti, Eritrea, Etiopía, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, Rwanda, Seychelles, Somalia, Sudán, Swazilandia, Tanzania, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

pasajeros entre los países miembros de esa organización que no superaran dos vuelos diarios, la asignación múltiple y la eliminación de las restricciones a la capacidad.

G. COMUNIDAD ECONÓMICA Y MONETARIA DEL ÁFRICA CENTRAL (EMCCA)³¹

22. En junio de 1998, la EMCCA hizo una propuesta de establecimiento de un acuerdo subregional de liberalización y cooperación. La propuesta incluía un programa bienal de intercambio progresivo de las libertades del espacio aéreo, comenzando por vuelos de carga no regulares.

H. OTRAS ORGANIZACIONES REGIONALES O ACUERDOS REGIONALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS

23. En los últimos años se han multiplicado las iniciativas regionales encaminadas a establecer mercados comunes de servicios aéreos sobre la base de una liberalización de los derechos de tráfico. Esos acuerdos, que a menudo han sido preparados por organizaciones regionales anteriores y a veces han sido el resultado de decisiones *sui generis*, se mencionan a continuación, con indicación de sus Miembros. Las disposiciones de esos acuerdos se han analizado de modo detallado y comparativo en un cuadro elaborado por la OACI que se reproduce en el anexo 8.

a) Pacto Andino

Decisión 297 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena por el que se establece formalmente un régimen de transporte aéreo basado en la libertad del espacio aéreo en junio de 1991 para los Estados miembros del Pacto Andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela).³²

b) Comunidad del Caribe (CARICOM)

El Acuerdo multilateral relativo al establecimiento de servicios aéreos en la Comunidad del Caribe fue concertado el 6 de julio de 1996 por 14 Estados del Caribe (Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Jamaica, Montserrat, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Trinidad y Tabago).

c) Acuerdo de Fortaleza

El Acuerdo sobre servicios de transporte aéreo subregionales entre la Argentina, Bolivia, el Brasil, Chile, el Paraguay y el Uruguay se celebró el 19 de diciembre de 1997, en Fortaleza (Brasil).

d) Acuerdo de Banjul

Este Memorando de Entendimiento se concertó el 4 de abril de 1997 en aplicación de la Declaración de Yamoussoukro formulada por seis Estados africanos (Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Nigeria y Sierra Leona).

e) Acuerdo CLMV

Ese Acuerdo se celebró el 14 de enero de 1998 entre Camboya, Myanmar, la República Democrática Popular Lao y Viet Nam a fin de promover la cooperación subregional en los transportes aéreos.

³¹ La EMCCA tiene seis miembros: Camerún, Chad, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial y República Centroafricana.

³² Ese Acuerdo es anterior a la entrada en vigor del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo, pero se menciona aquí porque la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) lo presenta como modelo.

ANEXO 1

LISTA DE ESTADOS QUE CUMPLEN EL CÓDIGO DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) SOBRE SISTEMAS DE RESERVA INFORMATIZADOS O CUYA REGLAMENTACIÓN Y OPERACIONES ESTÁN EN CONFORMIDAD O SON COMPATIBLES CON ÉL

(Fuente: OACI)

Al 14 de septiembre de 1999, 31 Estados cumplen el Código sobre SRI de la OACI o tienen reglamentaciones y realizan operaciones que están en conformidad o son compatibles con él:

Alemania	Fiji
Antigua y Barbuda	Finlandia
Austria	Francia
Bélgica	Grecia
Botswana	Guatemala
Camerún (invoca la exención 12 c) como país en desarrollo)	Irlanda
Canadá	Italia
Cuba	Jordania
Dinamarca	Kuwait
Ecuador (invoca la exención 12 c) como país en desarrollo)	Luxemburgo
Eritrea	Países Bajos
España	Portugal
Estados Unidos	Reino Unido
Federación de Rusia (con excepción del artículo 6 g) i): no hay límites temporales a los contratos de los abonados)	República Eslovaca
	Rumania
	Suecia
	Tailandia

ANEXO 2

ARTÍCULO 83BIS DEL CONVENIO DE CHICAGO Y LISTA DE ESTADOS QUE HAN RATIFICADO EL PROTOCOLO RELATIVO AL ARTÍCULO 83BIS

ARTÍCULO 83BIS DE MODIFICACIÓN DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

(En vigor desde el 20 de junio de 1997)

Transferencia de determinadas funciones y obligaciones

- a) Independientemente de lo dispuesto en los artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronave, o cualquier arreglo similar, por una empresa de explotación que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.
- b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el artículo 83 o antes de que la existencia y el alcance del acuerdo hayan sido comunicados directamente a las autoridades de los demás Estados contratantes interesados por un Estado parte en el acuerdo.
- c) Las disposiciones enunciadas en los párrafos a) y b) *supra* también serán aplicables en los casos previstos por el artículo 77.

ESTADOS QUE HAN RATIFICADO EL PROTOCOLO RELATIVO AL ARTÍCULO 83BIS

(Situación al 31 de marzo de 1999)

Alemania	19 de octubre de 1983	Brasil	30 de octubre de 1990
Antigua y Barbuda	17 de octubre de 1988	Bulgaria	7 de julio de 1981
Arabia Saudita	25 de junio de 1991	Burkina Faso	15 de junio de 1992
Argentina	12 de agosto de 1987	Burundi	10 de octubre de 1991
Australia	2 de diciembre de 1994	Canadá	23 de octubre de 1985
Austria	25 de abril de 1983	Chile	28 de junio de 1982
Bahrein	7 de febrero de 1990	China	23 de julio de 1997
Bangladesh	2 de septiembre de 1988	Chipre	5 de julio de 1989
Barbados	5 de octubre de 1981	Colombia	19 de diciembre de 1995
Belarús	24 de julio de 1996	Croacia	6 de mayo de 1994
Bélgica	23 de septiembre de 1983	Cuba	17 de mayo de 1984
Belice	24 de septiembre de 1997	Dinamarca	22 de diciembre de 1983
Bosnia y Herzegovina	9 de mayo de 1997	Ecuador	20 de junio de 1991

Egipto	11 de septiembre de 1981	Malí	11 de enero de 1984
El Salvador	8 de abril de 1998	Marruecos	29 de enero de 1987
Emiratos Árabes Unidos	18 de febrero de 1987	Mauricio	6 de agosto de 1990
Eritrea	27 de mayo de 1994	México	20 de junio de 1990
Eslovaquia	20 de marzo de 1995	Mónaco	9 de mayo de 1991
España	11 de julio de 1983	Nauru	28 de julio de 1994
Estados Unidos	15 de febrero de 1982	Nepal	9 de junio de 1997
Estonia	21 de agosto de 1992	Níger	8 de abril de 1988
Etiopía	25 de junio de 1981	Noruega	20 de septiembre de 1995
Ex República Yugoslava de Macedonia	23 de marzo de 1988	Nueva Zelanda	17 de marzo de 1993
Federación de Rusia	3 de febrero de 1988	Omán	11 de marzo de 1981
Fiji	21 de septiembre de 1992	Países Bajos	5 de noviembre de 1981
Filipinas	31 de enero de 1984	Pakistán	27 de mayo de 1987
Finlandia	18 de diciembre de 1991	Panamá	3 de agosto de 1982
Francia	27 de agosto de 1982	Papua Nueva Guinea	5 de octubre de 1992
Ghana	15 de julio de 1997	Portugal	3 de marzo de 1998
Granada	8 de noviembre de 1990	Qatar	8 de marzo de 1990
Grecia	25 de septiembre de 1984	Reino Unido	16 de marzo de 1981
Guatemala	26 de abril de 1983	República Checa	15 de abril de 1993
Guinea	1º de octubre de 1998	República de Corea	23 de abril de 1981
Guyana	2 de mayo de 1988	República de Moldova	20 de junio de 1997
Haití	21 de septiembre de 1984	Rumania	29 de agosto de 1996
Hungría	27 de mayo de 1981	Samoa	9 de julio de 1998
India	5 de agosto de 1994	San Marino	3 de febrero de 1995
Indonesia	29 de julio de 1987	Seychelles	23 de septiembre de 1983
Irán, República Islámica del	17 de junio de 1994	Singapur	7 de mayo de 1991
Iraq	4 de marzo de 1982	Sudáfrica	21 de septiembre de 1998
Irlanda	29 de marzo de 1990	Suecia	13 de julio de 1987
Islandia	9 de mayo de 1990	Suiza	21 de febrero de 1985
Islas Marshall	6 de abril de 1994	Tayikistán	23 de julio de 1996
Israel	25 de febrero de 1983	Togo	24 de abril de 1987
Italia	29 de noviembre de 1985	Trinidad y Tabago	31 de enero de 1991
Jamahiriyá Árabe Libia	28 de octubre de 1996	Túnez	29 de abril de 1985
Japón	26 de junio de 1998	Turkmenistán	14 de abril de 1993
Jordania	30 de junio de 1993	Turquía	13 de noviembre de 1992
Kenya	13 de octubre de 1982	Ucrania	11 de agosto de 1995
Kuwait	24 de mayo de 1995	Uganda	10 de marzo de 1982
Líbano	14 de abril de 1983	Uruguay	7 de enero de 1982
Luxemburgo	1º de octubre de 1986	Uzbekistán	24 de febrero de 1994
Malawi	13 de diciembre de 1990	Vanuatu	31 de enero de 1989
Maldivas	30 de octubre de 1997	Viet Nam, República Socialista de	7 de febrero de 1996
		Zambia	28 de enero de 1993

ANEXO 3

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CONVENIDAS EN LA REUNIÓN DE LA UNCTAD DE EXPERTOS EN SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO CELEBRADA LOS DÍAS 21 A 23 DE JUNIO DE 1999

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO

23 de junio de 1999

Comisión de Comercio de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos

*Reunión de Expertos en servicios de transporte aéreo: Aclaración de cuestiones con el fin de definir los elementos del programa positivo de acción de los países en desarrollo con respecto al AGCS y a las negociaciones sobre determinados sectores de interés para ellos
Ginebra, 21 a 23 de junio de 1999*

Conclusiones y recomendaciones convenidas sobre el tema 3 del programa

La Reunión de Expertos llegó a las siguientes conclusiones sobre las cuestiones que deben tenerse en cuenta al preparar un programa positivo para los países en desarrollo en el sector de los transportes aéreos:

Liberalización progresiva en el marco de los acuerdos vigentes

1. El actual Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS no se aplica a los derechos de tránsito ni a los servicios relacionados con derechos de tránsito. Sin embargo, el Anexo menciona tres servicios relacionados con los transportes aéreos a los que se aplican las normas del AGCS. Hasta ahora los compromisos en esos tres sectores son limitados.
2. Con objeto de individualizar posibles beneficios obtenibles de otros compromisos en los sectores mencionados en el párrafo 3 del Anexo, se insta a los signatarios del AGCS a que revisen sus compromisos y consideren las posibilidades de incluir esos sectores en sus ofertas y solicitudes.
3. En algunos otros sectores, la aplicación del AGCS no está tan clara. Hay necesidad de aclarar la cobertura con arreglo al texto actual considerando una clasificación más detallada del sector del transporte aéreo, inclusive las actividades conexas. De ese modo se podrá poner a prueba más fácilmente la cobertura del Acuerdo.
4. También podrían examinarse entonces las opciones de ampliación de la cobertura en sectores análogos a los mencionados actualmente en el párrafo 3 del Anexo.
5. Esa labor, que entraña la cooperación de la IATA, la OACI y la OMC, debe incluir una comparación de las clasificaciones sectoriales utilizadas actualmente en el AGCS con las que utilizan comúnmente en el sector.

Examen de los métodos de la ampliación de la cobertura

6. Se deben seguir explorando las opciones de inclusión de los transportes aéreos en el AGCS a fin de comprender más profundamente el papel que el AGCS puede desempeñar en resolver las cuestiones mencionadas anteriormente. A fin de ejercer una influencia en el debate sobre transportes aéreos en el Consejo del Comercio de Servicios de la OMC, los participantes deben tener conocimiento de las opciones y de sus repercusiones.

7. Con arreglo al AGCS, los Miembros de la OMC pueden pedir exenciones del trato NMF para algunas partes del sector. Los compromisos sobre acceso a los mercados y trato nacional se aplican únicamente a las partes del sector que han sido consolidadas en cada una de las listas de los países.

8. Al preparar el examen del Anexo, quizás los Miembros deseen explorar, entre otras cosas, las siguientes opciones:

- a) es posible que un número considerable de países deseen excluir, en particular, el modo 1 (es decir, el suministro transfronterizo, lo que significa que la aerolínea proporciona el servicio desde su base nacional). De ser así, el presente Anexo podría enmendarse para:
 - i) especificar que la exención se aplica únicamente a ese modo; y
 - ii) aclarar qué elementos de la actividad se incluyen (en relación únicamente con los derechos de tránsito, pero de modo que habrá que definir más exactamente sobre la base de la labor de definición del sector);
- b) el modo 2, relativo al consumo en el extranjero, puede ser menos controvertible, pero su alcance debe comprobarse en el proceso de negociación;
- c) el modo 3, relativo a la presencia comercial, es cada vez más común. La cobertura de ese modo en el AGCS mejora las opciones de ajuste de las aerolíneas de los países en desarrollo y los modos de participación de los países en desarrollo. Hay indicios de que las normas de establecimiento que se aplican en el sistema bilateral son cada vez más flexibles y más abiertas. La inclusión en listas de ese modo de prestación de servicios constituiría un reconocimiento de ese hecho y permitiría disfrutar de los beneficios aportados por el AGCS en relación con el trato NMF, el acceso a los mercados y el trato nacional;
- d) también serían pertinentes los compromisos respecto a la circulación de personas en el marco del modo 4;
- e) este criterio de abordar los transportes aéreos debería tener en cuenta la compatibilidad entre el criterio del AGCS de definición de la identidad nacional y el criterio aplicado en el sistema bilateral de transportes aéreos. Las cuestiones de política de competencia también requieren que se identifique la base nacional de la línea aérea, ya que será importante poder identificar una jurisdicción en la que presentar una denuncia. La flexibilidad que ya se ha hecho evidente en la definición de la identidad de los transportistas aéreos en los acuerdos bilaterales indica que esta cuestión no debería ser un problema grave.

9. Los Miembros quizá deseen examinar también la inclusión en el marco del párrafo 3 del Anexo de otros servicios y actividades concretos de transporte aéreo, así como la reducción de los servicios, actividades y/o derechos de tránsito concretos en el marco del párrafo 2 del Anexo, teniendo en cuenta los resultados de la labor mencionada en los párrafos 2 a 5 *supra*.

Trato de los países en desarrollo

10. En reconocimiento de las preocupaciones expresadas por los países en desarrollo sobre la necesidad de aumentar su participación en los mercados de transportes aéreos en igualdad de condiciones, la OACI, la IATA y las organizaciones regionales especializadas, así como los Estados miembros, han hecho varias sugerencias de establecimiento de mecanismos para lograr ese objetivo.

Se trata de medidas de transición. Se recomienda que esos mecanismos se examinen y estudien. Los organismos especializados y las organizaciones que se ocupan de los transportes aéreos deben ser invitados a participar en la elaboración y puesta en práctica de esas opciones.

11. La secretaría de la OACI ha presentado varias recomendaciones sobre mecanismos que podrían proporcionar ese apoyo. Esos mecanismos se ocuparían de cuestiones como el acceso a los mercados, la aplicación de los criterios de propiedad y control, los procesos de asignación de turnos de despegue y aterrizaje y las actividades comerciales conexas. Esas recomendaciones deben ser reexaminadas. La elección de esas opciones dependerá de cada uno de los países.

12. Además, hay aportaciones importantes al fomento de la capacidad, por ejemplo con respecto a la política y las normas de la competencia (inclusive las relacionadas con cuestiones ambientales, como el ruido y las normas relativas a las actividades comerciales conexas) y el desarrollo de los recursos humanos. Se recomienda que se promueva la cooperación con esos fines en diversos modos, incluso bajo los auspicios de la OACI y la IATA, cuando proceda.

13. Cuando se examine la aplicación del AGCS a los transportes aéreos también se deben considerar sus consecuencias respecto a la participación especial de los países en desarrollo. En el artículo IV se obliga a los Miembros a facilitar una participación cada vez mayor de los países en desarrollo en el comercio mundial de servicios mediante la negociación de compromisos concretos, como los relativos al acceso a la tecnología sobre bases comerciales y la mejora del acceso a los canales de distribución y a las redes de información. Sería útil evaluar cómo el artículo IV ha funcionado en general y su posible aplicación al sector de los transportes aéreos.

14. El artículo XXV también hace referencia a la posibilidad de que el Consejo del Comercio de Servicios decida que la Secretaría de la OMC proporcione asistencia técnica. Esto sería valioso en el contexto de hacer elecciones respecto a documentar compromisos cuando se elimine la exención relativa a los transportes aéreos.

La política de competencia y otras cuestiones de reglamentación

15. Es importante ocuparse de los problemas de la política de competencia y de la aplicación de los reglamentos nacionales que pueden requerir que se haga uso de los mecanismos de solución de diferencias. Se han registrado dificultades en la solución de diferencias en el sistema bilateral. Las diferencias pueden surgir de decisiones comerciales adoptadas por las líneas aéreas o de prácticas de los gobiernos que tengan un efecto directo sobre el acceso, o que tengan un efecto indirecto, por ejemplo, como resultado de sancionar algún tipo de comportamiento de las aerolíneas en el mercado. Aunque se trata de lograr un consenso multilateral respecto a las políticas de competencia, se podría intentar utilizar otros posibles arreglos adaptados concretamente al sector de transporte aéreo, salvaguardando al mismo tiempo la cooperación en el sector necesaria para establecer normas y mantener las conexiones a nivel mundial, a fin de asegurar la integridad de la red aérea mundial.

16. El AGCS contiene disposiciones que pueden utilizarse para abordar las cuestiones de competencia y de reglamentación. Varios artículos son pertinentes, pero especialmente los relativos a reglamentación nacional (VI), monopolios y proveedores exclusivos de servicios (VIII), prácticas comerciales (IX), medidas de salvaguardia (X) y subvenciones (XV). Sin embargo esas disposiciones sólo pueden ser invocadas por los Estados y en situaciones en que estén involucrados los Estados, tanto directamente por sus acciones (subvenciones, medidas de salvaguardia, reglamentación nacional) o indirectamente por su jurisdicción sobre los proveedores de servicios, los monopolios o los proveedores exclusivos de servicios. Por otra parte, esas disposiciones por lo general no han sido puestas a prueba ni desarrolladas, por lo que se podría prestar mayor atención a los medios de fortalecer la contribución del AGCS mediante la aplicación de esos artículos.

17. El Documento de Referencia sobre las Telecomunicaciones Básicas también se puede examinar como modelo del modo en que las cuestiones de política de la competencia pueden abordarse en el sector de los transportes aéreos. Ese documento hace referencia a las salvaguardias de la competencia (por ejemplo, subvenciones cruzadas contrarias a la competencia, denegación de acceso a servicios), las normas de interconexión (en transportes aéreos, el acceso a la infraestructura), el trato de las obligaciones de servicio universal, la transparencia, las normas de asignación de recursos escasos, como las frecuencias (en el caso de los transportes aéreos, los turnos o las puertas de embarque) y la conveniencia de disponer de organismos de reglamentación independientes de los proveedores de servicios. También se deben examinar los trabajos análogos realizados en el contexto de otros medios de transporte.

18. Una sugerencia importante de la OACI, basada en sus anteriores trabajos, era que los Estados utilizaran un mecanismo de salvaguardia frente a las prácticas contrarias a la competencia, inclusive un proceso de solución de diferencias y conciliación que también pudiera aplicarse a nivel empresarial.

19. La OACI puede trabajar con la OMC para aclarar diversas prácticas de reglamentación.

20. Se invita a los Estados a aplicar sin demora sus sistemas nacionales de supervisión de las comunicaciones para la navegación y de gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) incluidos en sus planes regionales de navegación aérea, con objeto de aliviar la congestión en los aeropuertos y el espacio aéreo y facilitar la reforma de la política de reglamentación.

La vía regional a las reformas

21. Está aumentando el número de acuerdos regionales vigentes. Existen por lo menos 11 de esos acuerdos en diversas etapas de desarrollo.

22. Un enfoque regional de las reformas ofrece diversas ventajas, como el fomento de la cooperación entre los participantes, la competencia dentro de la región, el establecimiento de servicios subregionales, la consolidación y reestructuración de aerolíneas, el aumento de la eficiencia dentro de la región, la contribución a la competitividad en rutas situadas fuera de la región, etc. Un enfoque regional también puede repercutir en el acceso a los mercados.

23. Las disposiciones del artículo V del AGCS se aplican a los acuerdos regionales únicamente cuando éstos forman parte de una estructura más amplia con considerable cobertura sectorial. Los países en desarrollo tienen cierta flexibilidad en la aplicación de los acuerdos regionales, pero puede no ser suficiente proporcionar apoyo a los acuerdos que se aplican a un solo sector. Algunos de los acuerdos vigentes en el sector del transporte aéreo son parte de acuerdos más amplios de integración económica abarcados por el artículo V. En esos casos, la aplicación del AGCS al transporte aéreo impondría disciplinas a esos acuerdos.

24. Todavía no se dispone de información suficiente para hacer una evaluación de los efectos de esos acuerdos. Se recomienda que se completen los trabajos en curso sobre los costos y beneficios de la realización en el plano regional de las reformas. Los acuerdos regionales se pueden caracterizar por sus normas (por ejemplo, en cuanto a la transparencia, la adhesión, las condiciones de acceso a los mercados para los no miembros, el desarrollo de los recursos humanos, etc.), y es posible analizar los vínculos entre estas normas y los resultados económicos. Los resultados pueden utilizarse para establecer algunos principios de ese método de reforma en ausencia de normas del AGCS, o para facilitar la comunicación de esos acuerdos al Consejo del Comercio de Servicios de la OMC en los casos en que no sea aplicable el AGCS.

Preparación de las negociaciones

25. La UNCTAD, en colaboración con la OACI, sus organismos regionales y otros órganos internacionales y regionales pertinentes, debe trabajar junto con los países en desarrollo para perfeccionar esas opciones y construir un programa positivo.

ANEXO 4

RESUMEN DEL PRESIDENTE DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DE LA OCDE SOBRE LA REFORMA DE LA REGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA

(París, 5 y 6 de julio de 1999)

1. Los días 5 y 6 de julio de 1999 se celebró en París un debate sobre la reforma de la reglamentación del transporte aéreo internacional de carga. Los participantes convinieron en que el logro de un mercado abierto de transporte aéreo internacional de carga sería beneficioso tanto para los usuarios como para los proveedores de los servicios de transporte aéreo y que se debía hacer todo lo posible para lograr ese objetivo.
 2. Participaron en esa reunión de trabajo personas encargadas de elaborar la política del transporte aéreo de los países miembros de la OCDE, representantes del sector del transporte aéreo de carga, de transportistas aéreos y de organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales que se ocupan del transporte aéreo. El Sr. Hans de Jong (Países Bajos) presidió la reunión, con la colaboración del Sr. F. Bachelet (Francia), el Sr. J. Kerr (Australia) y el Sr. J. Shane (Estados Unidos).
 3. La reunión de trabajo proporcionó una valiosa oportunidad para examinar el funcionamiento del mercado de transporte aéreo de carga y de la serie de medidas de reglamentación conexas, con miras a las próximas deliberaciones sobre el AGCS en el año 2000. Los participantes en la reunión de trabajo también observaron que el informe de la secretaría de la OCDE sobre la reforma de la reglamentación del transporte aéreo internacional de carga era muy completo.
 4. La delegación del Japón observó que no había un mandato claro para la presentación de ese informe ni para ninguna otra labor posterior que pudiera recomendarse al final de la reunión. Esa afirmación fue aceptada por otras delegaciones, y se manifestó el entendimiento claro de que la reunión tenía un carácter oficioso y de que cualquier recomendación sobre trabajos futuros que pudiera hacerse tendría que ser examinada por los órganos competentes de la organización.
 5. Los participantes debatieron la estructura, los resultados y el panorama a largo plazo o del sector del transporte aéreo de carga. Los participantes se basaron en la experiencia de los países miembros de la OCDE en cuanto a los reglamentos vigentes de carácter jurídico, económico y técnico aplicables al transporte aéreo de carga, y examinaron sus repercusiones sobre los resultados. Los delegados también exploraron las opciones de política gubernamental para mejorar los resultados económicos y aumentar las ventajas para los consumidores mediante la realización de otras reformas.
- A. EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DE CARGA: SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS A LARGO PLAZO
6. Los participantes convinieron en que el sector del transporte aéreo de carga tenía ahora una mayor similitud con el de los servicios logísticos, al ser impulsado más por las necesidades de los expedidores y de los propietarios de la carga que por las de los proveedores de servicios, así como por la necesidad de adaptarse al mercado. Esto entrañaba que los proveedores de servicios debían enfrentarse con demandas cada vez más intensas de servicios de transporte de puerta a puerta que aseguraran una entrega sin demora.
 7. Los participantes subrayaron que el transporte aéreo de carga era parte integrante de la cadena de transportes, por lo que no debía examinarse de modo aislado. Aunque la diferenciación entre los

tipos de proveedores de servicios de transporte aéreo de carga (empresas de transportes combinados, de transportes exclusivamente de carga y de transportes integrados) era apropiada en un examen general del sector, todos ellos competían por un mismo mercado y todos se veían afectados de un modo análogo por los problemas del acceso, inclusive el acceso a los principales aeropuertos.

8. Sin embargo, se señaló que esas tres categorías de proveedores de servicios realizaban sus operaciones sujetos a mecanismos de reglamentación diferentes. Toda reforma de la reglamentación debía tener en cuenta la necesidad de establecer un régimen que permitiera a todas las categorías de proveedores de servicios satisfacer las necesidades del mercado, que está impulsado cada vez más por los expedidores y los propietarios de la carga.

9. Las previsiones de tránsito ponían de manifiesto que la carga transportada en aeronaves destinadas a ese tipo de transporte estaba creciendo más rápidamente que la transportada en aeronaves de transporte combinado de carga y pasajeros. El crecimiento total del mercado de transporte aéreo de carga se espera que sea del 5 por ciento al 7 por ciento, con la previsión de que el crecimiento más alto se produzca en América Latina y el más bajo en el Pacífico, Asia y Europa/América del Norte.

10. La tendencia al establecimiento de alianzas en el sector de la aviación se podía atribuir en parte a la falta de libertad que tenían los transportistas para proporcionar servicios elegidos por ellos a fin de satisfacer las necesidades de sus clientes. Este es un sector en que la reglamentación podría beneficiarse de un reexamen destinado a facilitar la provisión de servicios continuos, sin escalas y de puerta a puerta. Los participantes observaron que sería útil llegar a una convergencia en la política de competencia en ese sector.

11. Al abordar las cuestiones del transporte multimodal, los expedidores manifestaron la necesidad de que los transportistas pudieran proporcionar una amplia gama de servicios de transporte destinados a satisfacer sus necesidades, sin las limitaciones de una reglamentación innecesaria.

B. REGLAMENTACIONES JURÍDICAS, ECONÓMICAS Y TÉCNICAS APLICADAS A LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

12. La reunión examinó entre otras cosas los efectos del acceso a los mercados y la infraestructura, los precios y la documentación de aduanas, así como los aspectos de seguridad, sobre los resultados y la competencia en el sector.

13. Se convino en que la fijación de precios se había liberalizado considerablemente y por lo tanto no representaba un problema importante. Se consideró sin embargo que las cuestiones de propiedad y control eran obstáculos al acceso y la competencia en el sector y constituían un ámbito en que podría ser útil realizar investigaciones complementarias.

14. Se consideró que el arrendamiento de aeronaves con tripulación seguía siendo importante y no podía hacerse caso omiso de él en un examen continuo de los marcos de reglamentación.

15. Seguían existiendo obstáculos importantes a la concesión de licencias para las actividades de transporte multimodal, sobre todo debido a que se necesitaban permisos diferentes para cada modo de transporte. Se manifestó la preocupación de que esos obstáculos creaban limitaciones innecesarias para la provisión de servicios combinados de transporte aéreo con transporte por carretera, barco y ferrocarril. Los participantes consideraron que no era adecuado establecer un permiso intermodal.

16. Se consideró que los procedimientos y documentación de aduanas eran un obstáculo reglamentario importante. Los participantes manifestaron que la adopción de medidas como las directrices para expediciones urgentes, establecidas recientemente por la Organización Mundial de Aduanas e incorporadas al proyecto de revisión del Convenio de Kyoto, así como la posibilidad de

incluir una serie de medidas de facilitación en la próxima ronda de negociaciones de la OMC, representaba un avance considerable.

17. Se consideró que los servicios de escala (como una de las varias actividades comerciales conexas existentes) eran un elemento fundamental de la provisión de servicios de calidad. Una delegación observó que en diversas investigaciones sobre obstáculos a la provisión de servicios de escala no se encontró argumento alguno en apoyo de esas restricciones, por lo que ésta era una cuestión que debía ser examinada por la OCDE.

18. La seguridad, la vigilancia y las normas ambientales eran cuestiones que pertenecen claramente al mandato de la OACI, y es necesario evitar la duplicación del trabajo en esas esferas. Los participantes instaron firmemente a la OACI a que impulsara aún más el trabajo que estaba realizando con éxito en dichas esferas.

19. Los participantes tomaron nota de los reglamentos de acceso a los mercados vigentes y del régimen todavía predominantemente bilateral que existía en el sector de los transportes aéreos. Aunque se planteó la cuestión de si ese régimen seguía siendo viable, teniendo en cuenta las posibles limitaciones que tenía sobre la prestación efectiva y eficaz de servicios de transporte aéreo de carga, hubo un consenso general en que las mejoras reglamentarias, tanto si se lograban mediante arreglos bilaterales como multilaterales, eran preferibles al mantenimiento del *statu quo*. Se observó que el aumento cada vez mayor de los acuerdos regionales de libertad del espacio aéreo determinarían con el tiempo una masa crítica que obligaría a realizar cambios.

20. Aunque se expresaron algunas preocupaciones sobre la diferenciación de los marcos de reglamentación respecto a los tres tipos de proveedores de servicios, algunas delegaciones observaron que los últimos exámenes de la política del sector de transporte aéreo habían establecido políticas diferenciadas simples y eficaces que abarcaban los servicios de transportes combinados, de transportes exclusivamente de carga y de transportes urgentes.

C. UN POSIBLE MODO DE HACER PROGRESAR LAS POLÍTICAS GUBERNAMENTALES

21. Los participantes tomaron nota de la serie de reglamentaciones jurídicas, económicas y técnicas que se aplicaban a los proveedores de servicios de transporte aéreo, descritas en el informe de la secretaría de la OCDE sobre reforma de la reglamentación del transporte aéreo internacional de carga. Los participantes instaron a la OCDE a aprovechar las conclusiones de ese informe para dar mayor profundidad al debate de política sobre el efecto de los cambios reglamentarios, estructurales y técnicos en el sector del transporte aéreo de carga.

22. Habida cuenta de la especificidad del transporte aéreo de carga, se convino en que el marco reglamentario internacional de esos transportes, que en la actualidad estaba estrechamente vinculado con el transporte de pasajeros, quizá debiera revisarse a fin de hacer todo lo posible para facilitar a los proveedores de servicios una reacción positiva ante las nuevas prácticas comerciales que estaban apareciendo. Los participantes reiteraron que cualquier cambio que se realizara sobre la base de ese examen debía aplicarse a todos los participantes en el sector. El objetivo último debía ser establecer un régimen que tuviera carácter multilateral.

23. Se observó que aunque los servicios de transportes combinados son predominantes en todos los países miembros de la OCDE, sólo algunos países tienen también importantes servicios de transportes exclusivamente de carga y de transportes integrados. Por consiguiente, los participantes manifestaron preocupación de que los servicios de transportes exclusivamente de carga y de transportes integrados fueran los beneficiarios únicos o principales de cualquier proceso de reforma de la reglamentación que se iniciara, mientras que los servicios de transportes combinados (es decir de carga y de pasajeros) no se beneficiarían suficientemente de ese proceso. Sin embargo, se manifestó

que la liberalización de la capacidad también beneficiaría a los transportes combinados. Hubo un amplio consenso en que cualquier proceso de reforma de la reglamentación debería ser beneficioso para todos los participantes en la cadena logística.

24. Se observó que esas investigaciones, de las cuales la más importante era la relativa al acceso a los mercados, no tenían necesariamente que concluir con la recomendación o elaboración de una serie completa de medidas, sino que, siempre que se asumiera un compromiso claro de seguir adoptando medidas, éstas podían llevarse a cabo de modo gradual.

25. La delegación del Japón manifestó la opinión de que, además del debate reflejado en el presente documento, debía existir una preocupación seria por la posibilidad de que la liberalización tuviera repercusiones negativas, como el oligopolio, según se describía en el informe de la secretaría de la OCDE, en caso de que la liberalización se produjera sin salvaguardias y constreñida por las limitaciones de la infraestructura. Algunos participantes manifestaron que compartían esa opinión.

26. Se prestó atención especial a la división del trabajo en las instituciones que se ocupaban de los transportes aéreos. Se subrayó que había que reconocer plenamente los conocimientos especializados que poseía la OACI en la esfera de establecimiento de normas sobre seguridad, vigilancia y protección del medio ambiente.

27. La labor de la OCDE en la esfera del transporte aéreo de carga se consideró que podría servir de base para que otros países interesados llevaran a cabo la reforma de sus regímenes de transporte aéreo de carga. Además, la labor realizada por la OCDE podía sentar las bases para una iniciativa en el marco de la OMC. Al mismo tiempo, los participantes observaron que era muy probable que el AGCS dejara sin respuesta algunas cuestiones relativas a los derechos de tránsito y a algunos servicios directamente relacionados con el ejercicio de los derechos de tránsito. Es posible que haya que ocuparse de esas cuestiones en el marco de la OCDE.

28. Como conclusión, la reunión de trabajo sobre la reforma de la reglamentación del transporte aéreo internacional de carga recomendó al Secretario General que examinara cómo podía la OCDE, a la vez que salvaguardaba la liberalización existente, impulsar los debates en curso sobre la reforma de la reglamentación del transporte aéreo internacional de carga mediante la adopción de las medidas siguientes:

- estudiar cómo ampliar la liberalización cuantitativa y cualitativamente, en particular respecto al acceso a los mercados, inclusive la propiedad, y en cuanto a los servicios auxiliares;
- determinar qué aspectos de la facilitación deben ser abordados de modo prioritario;
- considerar regímenes de competencia apropiados;
- elaborar proyectos de acuerdo para lograr lo indicado anteriormente sobre una base multilateral;
- considerar en qué foro pueden hacerse avanzar más fácilmente esas ideas.

29. Los participantes en la reunión de trabajo convinieron en informar a sus gobiernos de los resultados de la reunión e invitaron al Secretario General a que expusiera en fecha próxima la labor realizada, en otra reunión de trabajo, a fin de que pudiera ser examinada por los gobiernos y por los empresarios y usuarios de transportes.

ANEXO 5

GRUPO DE SERVICIOS AÉREOS DEL APEC - PRINCIPIOS ORIENTADORES DE LA ELABORACIÓN Y PUESTA EN PRÁCTICA DE OPCIONES SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTES AÉREOS COMPETITIVOS QUE OFREZCAN OPORTUNIDADES JUSTAS Y EQUITATIVAS

El Grupo de servicios aéreos (GSA) reconoció que, al debatir las opciones que debían elaborarse y el modo de ponerlas en práctica, debían tenerse en cuenta los principios orientadores fundamentales enunciados en la Declaración de Bogor, el Programa de Acción de Osaka y otros documentos pertinentes.

Jerarquización de opciones

Las ocho opciones se dividieron en tres categorías con arreglo a una jerarquía de prioridades, es decir, prioridad alta, media y baja, sobre la base de la facilidad de puesta en práctica de cada opción.

Recomendaciones en relación con las opciones

El GSA llegó a un acuerdo sobre la jerarquía de prioridades y las recomendaciones que figuran a continuación respecto a las ocho opciones:

Opción 1: Propiedad y control de los transportistas aéreos

Reconociendo que las inversiones transfronterizas pueden promover la cooperación económica y la competencia y beneficiar tanto a los transportistas como a los consumidores, el GSA:

- A) tomó nota de los resultados del examen hecho en enero de 1998 sobre la política y las prácticas en materia de propiedad y control en los países del APEC respecto a sus transportistas aéreos designados (Apéndice I). El estudio mostraba que en la mayoría de los países se estipulaba que las aerolíneas nacionales debían ser de propiedad sustancial y estar bajo el control efectivo de sus propios nacionales, y que, en lo que se refería a sus socios bilaterales, esa cláusula de propiedad sustancial y control efectivo se incluía en la mayoría de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos; y
- B) tomó nota de la recomendación del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo de la OACI hecha en junio de 1997 de que:

Los Estados que deseen aceptar los criterios ampliados para la utilización por los transportistas aéreos del acceso a los mercados en sus acuerdos de sus servicios aéreos bilaterales y multilaterales convengan en autorizar el acceso a los mercados para un transportista aéreo designado que:

- a) *tenga su oficina principal y domicilio permanente en el territorio del Estado designante; y*
 - b) *tenga y mantenga un sólido vínculo con el Estado designante.*
- C) recomendó que los países del APEC consideraran la posibilidad de moderar las prescripciones sobre propiedad y control al examinar caso por caso la designación hecha por los socios en el marco de acuerdos bilaterales sobre servicios de transporte

aéreo. La fórmula del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo de la OACI podría utilizarse como una guía y opción.

Se dio una prioridad media a esa recomendación.

Opción 2: Tarifas

El GSA recomendó que los países del APEC apoyaran la eliminación o la reducción progresiva de los reglamentos sobre tarifas mediante acuerdos bilaterales entre los servicios de transporte aéreo en los casos en que esto promoviera el establecimiento competitivo de precios en beneficio de los consumidores. Se podría examinar la posibilidad de establecer un régimen de doble denegación. También se debía examinar la posibilidad de eliminar las prescripciones sobre comunicación oficial. En los casos en que es necesario presentar comunicaciones podría hacerse mediante medios electrónicos.

Se dio una prioridad media a esa recomendación.

Opción 3: Actividades comerciales conexas

El GSA reconoció que el mantenimiento y desarrollo de servicios de transporte aéreo competitivos dependía a menudo de que se redujeran al mínimo las restricciones y las prácticas discriminatorias respecto a las actividades comerciales conexas, por ejemplo, los acuerdos sobre servicios de escala, la conversión de divisas y la remesa de utilidades, el empleo de personal no nacional, la venta y comercialización de los productos de los servicios de transporte aéreo y el acceso a los sistemas de reserva informatizados.

El GSA recomendó que los países del APEC intentaran eliminar los obstáculos en la esfera de las actividades comerciales conexas, mediante acuerdos bilaterales o en las leyes y reglamentos nacionales, utilizando como orientación las cláusulas modelo establecidas por el Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo de la OACI, o sobre otras bases.

Se dio una prioridad alta a esa recomendación.

Opción 4: Transporte aéreo

Tomando nota de que el marco actual de acuerdos bilaterales por lo general ha funcionado bien en lo que atañe a proporcionar la capacidad necesaria y las alternativas de rutas para el transporte aéreo de carga; y

Reconociendo que la facilitación y promoción de los servicios de transporte aéreo de carga y las actividades conexas pueden ayudar a:

promover el comercio de los países miembros del APEC; y

complementar las iniciativas más amplias emprendidas por los países miembros del APEC para facilitar aún más el comercio en la región;

el GSA recomienda que los Miembros del APEC eliminen progresivamente las restricciones en las operaciones de los servicios de transporte aéreo de carga asegurando a la vez una oportunidad justa y equitativa a los países de que se trata. Un medio de lograr ese objetivo sería incluir, cuando procediera, disposiciones de aumento de la flexibilidad y la capacidad de los servicios de carga aérea en los acuerdos de transporte aéreo establecidos entre los países del APEC.

El GSA también convino de modo general en que la infraestructura material adecuada, la flexibilidad en las operaciones intermodales y la aplicación de procedimientos facilitadores del comercio eran importantes para el desarrollo de los servicios de transporte aéreo de carga.

El GSA convino en dar prioridad alta/media a esa recomendación, ya que la opción correspondiente abarca elementos de actividades comerciales conexas (opción de alta prioridad) y de acceso de los mercados (opción de prioridad media).

Opción 5: Designación múltiple de compañías aéreas

Observando que el crecimiento del número de compañías aéreas que proporcionan servicios en la región fomenta la competencia y proporciona mayor elección a los consumidores, el GSA recomendó que los miembros del APEC incluyeran, cuando procediera, la designación múltiple de compañías aéreas en sus acuerdos bilaterales de servicios de transporte aéreo.

Se dio una prioridad alta a esa recomendación.

Opción 6: Servicios chárter

El GSA recomendó que los miembros del APEC permitieran y facilitaran la explotación de servicios chárter, tanto de pasajeros como de carga, que suplementaran o complementaran los servicios regulares, con la debida consideración del principio de reciprocidad, cuando procediera.

Se dio una prioridad media a esa recomendación.

Opción 7: Acuerdos de cooperación entre compañías aéreas

El GSA recomendó que los miembros del APEC facilitaran el establecimiento de arreglos de cooperación, como códigos compartidos, inclusive códigos compartidos con terceros países y códigos compartidos en el plano nacional, operaciones conjuntas y acuerdos de fletamento parcial, cuando se demostrara que podían aportar ventajas a los consumidores y a las líneas aéreas y cuando se pudiera asegurar que no tenían efectos anticompetitivos y ofrecían oportunidades justas y equitativas para los países de que se tratara.

Se dio una prioridad alta a esa recomendación.

Opción 8: Acceso a los mercados

El GSA recomendó por consenso que los miembros del APEC adoptaran medidas para establecer progresivamente un acceso al mercado más liberalizado en el marco de sus acuerdos bilaterales sobre servicios de transporte aéreo, a la vez que se aseguraban oportunidades justas y equitativas a los países de que se tratara.

Se dio una prioridad media a esa recomendación.

Seguimiento

El Grupo de servicios aéreos examinó la importancia de disponer de un mecanismo para supervisar la aplicación de las ocho opciones en los países miembros del APEC e informar sobre los progresos logrados. El GSA convino en que estas cuestiones debía decidir las el Grupo de Trabajo sobre Transporte.

(26 de febrero de 1998)

ANEXO 6

RECOMENDACIÓN DE LA CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL (CEAC) SOBRE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES RECOMENDACIÓN CEAC/21-1

RECONOCIENDO que el arrendamiento de aeronaves es una práctica común en la industria de las líneas aéreas;

que un enfoque flexible para el arrendamiento puede reportar beneficios económicos a los transportistas aéreos y a los consumidores y ayudar a los transportistas aéreos a satisfacer mejor sus necesidades del mercado;

que el mantenimiento de normas satisfactorias de seguridad operacional es la prioridad principal;

que todos los Estados miembros están obligados a cumplir con las disposiciones del Convenio de Chicago y sus Anexos pertinentes, que algunos Estados miembros también están obligados por el artículo del Consejo CE 2407/92 acerca del otorgamiento de licencias de transportistas aéreos en el que se incluyen disposiciones sobre arrendamiento y que las condiciones que los Estados miembros aplican respecto a los arrendamientos deben estar en consonancia con sus obligaciones jurídicas nacionales e internacionales;

que los Estados miembros han impuesto diversas condiciones y limitaciones al uso de aeronaves arrendadas;

que los Estados miembros consideran que es necesario armonizar, en el grado más elevado posible, sus políticas sobre arrendamiento;

que la reglamentación y las prácticas de los Estados miembros relativas a arrendamientos deberían ser transparentes y objetivas y contribuir de modo ordenado al desarrollo de la aviación civil;

que, en el caso de arrendamiento con tripulación, los pasajeros y demás usuarios tienen el derecho de esperar del arrendador normas de seguridad operacional y servicios equivalentes a los que proporcionaría el arrendatario, y ser informados acerca de la identidad del transportista aéreo que en realidad realiza las operaciones;

que, en el caso de arrendamiento sin tripulación, las funciones y obligaciones en materia de seguridad operacional del Estado de matrícula que puedan más adecuadamente ser desempeñadas por el Estado de la empresa de explotación deberían normalmente transferirse a las autoridades del Estado del arrendatario, y tomando nota de que todavía no ha entrado en vigor el artículo 83*bis* del Convenio en el que se prevé una transferencia en caso de arrendamiento;

que los arrendamientos no deberían ser utilizados como medio de evadirse de las leyes, reglamentación o acuerdos internacionales aplicables;

que el intercambio de información entre los Estados miembros en asuntos que atañen al arrendamiento es importante, en particular al preparar un enfoque común respecto a la seguridad operacional y en el contexto de la labor de la JAA de preparar una base de datos en el marco del programa de acción de la CEAC para la evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA);

que se espera que la labor en marcha en Europa lleve a reglas comunes aplicadas en muchos Estados miembros, lo cual podría constituir la base de un régimen uniforme y más liberal de arrendamiento para las líneas aéreas de estos países,

LA CONFERENCIA HA ADOPTADO LA SIGUIENTE RECOMENDACIÓN relativa a arrendamientos de aeronaves entre transportistas aéreos:

Para fines de esta recomendación se entiende por arrendamiento un arreglo contractual por el cual un transportista aéreo con la adecuada licencia obtiene el control comercial de toda una aeronave sin transferencia de propiedad.

Los Estados miembros pueden aplicar distintas normas al arrendamiento entre transportistas aéreos a los que hayan otorgado licencias de aeronaves en su registro nacional o de aeronaves registradas dentro del área económica europea.

Se entiende por arrendamiento sin tripulación aquél por el que una aeronave es explotada en virtud del AOC del arrendatario. Normalmente está constituido por el arrendamiento de una aeronave sin tripulación, explotada bajo control comercial del arrendatario y utilizando el código de designador de línea aérea y los derechos de tráfico del arrendatario.

Se entiende por arrendamiento con tripulación aquél por el que una aeronave está explotada en virtud del AOC del arrendador. Se trata normalmente del arrendamiento de una aeronave con tripulación, explotada en virtud del control comercial del arrendatario y utilizando el código designador de línea aérea y los derechos de tráfico del arrendatario.

Se tiene la intención de que las disposiciones aplicables a los arrendamientos con tripulación se apliquen también a los arrendamientos con parte de la tripulación y arrendamientos con tripulación mediante un aviso a corto plazo (también denominados subarrendamientos).

1. Para fines de garantizar la seguridad operacional y las normas de responsabilidad jurídica y de cumplimiento con las condiciones económicas aplicables, todos los arreglos de arrendamiento concertados por transportistas aéreos deberían recibir una aprobación previa de las autoridades competentes.

2. Antes de conceder la aprobación, las autoridades deberían obtener la siguiente información:

- tipo de arrendamiento;
- nombres de las partes en el acuerdo;
- fecha de inicio y duración del arrendamiento;
- número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda;
- pruebas de pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes;
- nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave;
- nombre del transportista aéreo con control comercial de la aeronave.

Los Estados miembros también pueden exigir información adicional, por ejemplo, relativa al motivo del arrendamiento y a las operaciones previstas, con la amplitud necesaria para asegurar el cumplimiento con su reglamentación nacional y sus obligaciones internacionales.

3. En el caso de un arrendamiento sin tripulación, deberían normalmente transferirse a las autoridades del arrendatario, de conformidad con el artículo 83*bis*, todas o parte de las funciones y obligaciones respecto a la aeronave arrendada en virtud de los artículos 12, 30, 31 y 32 a) del

Convenio de Chicago. Con este fin se recomienda que todos los Estados miembros ratifiquen tan pronto como sea posible este artículo para que pueda entrar en vigor.

4. En el caso de arrendamiento con tripulación, además de lo indicado en los párrafos 1 y 2:

- a) Antes de otorgar la aprobación a un transportista aéreo para arrendar una aeronave, la autoridad aeronáutica debe estar satisfecha, de ser necesario mediante una auditoría, de que el arrendador satisface normas de seguridad equivalentes a las de sus propias líneas aéreas según lo requerido para satisfacer lo indicado en su AOC.
- b) Además, solamente se permitirá que un transportista aéreo arriende con tripulación una aeronave de un tipo no incluido en su propio AOC si la autoridad considera que esto no influirá en el mantenimiento de normas de seguridad operacional equivalentes a las que necesita satisfacer el arrendatario para satisfacer su propio AOC.
- c) Un arrendador puede que no satisfaga sus obligaciones respecto al arrendatario si arrienda con tripulación la capacidad de un tercer transportista, a menos que éste haya sido aprobado por la autoridad aeronáutica del arrendatario.
- d) No debería otorgarse la aprobación de la utilización de aeronaves arrendadas con tripulación por un período de tiempo ilimitado.
- e) También debería obtenerse la información indicada en el párrafo 2 antes de conceder la aprobación para arrendamientos con aviso previo a corto plazo. Sin embargo, las autoridades aeronáuticas competentes pueden aplicar arreglos de alternativa para la aprobación previa de tales arrendamientos. Entre tales arreglos de alternativa podrían incluirse, por ejemplo, el establecimiento de una lista de transportistas aéreos aprobados por sus autoridades aeronáuticas nacionales, de los cuales cualquier transportista aéreo pueda arrendar una aeronave con aviso a corto plazo para satisfacer una necesidad imprevista durante un período de tiempo breve.
- f) No debería utilizarse el arrendamiento con tripulación de aeronaves como medio de evadirse de leyes, reglamentación o acuerdos internacionales aplicables.
- g) Las autoridades aeronáuticas deberían responder con prontitud a las solicitudes de las autoridades correspondientes de los Estados miembros respecto a la información acerca de arrendamientos.
- h) Debería informarse a los consumidores, tan pronto como sea posible y, en todo caso, antes del embarque, de cuál es la empresa de explotación real de un vuelo que haya de realizarse con una aeronave arrendada con tripulación.
- i) Los Estados miembros pueden también optar, por razones de seguridad y económicas, y cuando esto sea compatible con su reglamentación nacional e internacional, por asegurarse de que los transportistas aéreos no dependen excesivamente de aeronaves arrendadas con tripulación que estén matriculadas en otro Estado.

5. Se insta también a los Estados miembros a que cooperen en el suministro de información relativa a los arrendamientos, en particular en relación con el programa de acción de la CEAC para la evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA).

ANEXO 7

RESOLUCIÓN A12-1 DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC) SOBRE CRITERIOS Y DIRECTRICES EN CUESTIONES RELATIVAS A LA POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la complejidad de las actividades de aviación civil requiere la coordinación de ésta y de las políticas económicas y de relaciones internacionales en cada Estado miembro de la CLAC;

CONSIDERANDO que para satisfacer las exigencias del progreso socioeconómico y tecnológico es necesario consolidar una posición flexible que permita la actualización constante de las directrices y la revisión de sus objetivos cuando proceda;

CONSIDERANDO que es necesario articular una base sólida de elementos esenciales de política de transporte aéreo ya que de no hacerlo se corre el riesgo de que puedan hacerlo otras organizaciones multilaterales;

CONSIDERANDO que es prioritario que la región tenga sus propios criterios de establecimiento de una política comercial.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

DECIDE establecer el documento anexo como orientación para los Estados miembros de la CLAC sobre los criterios y directrices en cuestiones relativas a la política de transporte aéreo.

PIDE al Comité Ejecutivo y a sus órganos subsidiarios que revisen y actualicen periódicamente esos criterios, sobre la base de la evolución de la actividad en el sector.

ANEXO A LA RESOLUCIÓN A12-1 SOBRE CRITERIOS Y DIRECTRICES EN CUESTIONES RELATIVAS A LA POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CRITERIOS DE ESTABLECIMIENTO DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES AÉREOS COMERCIALES DE LA CLAC

I. REGLAMENTACIÓN VIGENTE

La CLAC reafirma los principios y objetivos contenidos en el Convenio de Chicago.

La CLAC reconoce los beneficios y la importancia del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales e invita a los Estados miembros que todavía no se hayan adherido a él a hacerlo sin demora en interés del sistema mundial de transportes aéreos y de su aplicación general.

Al mismo tiempo, independientemente de que un Estado se haya adherido o no a ese Acuerdo, la CLAC reconoce las cláusulas de los acuerdos bilaterales que pueden conceder o no a las aerolíneas designadas los derechos primero y segundo de la serie de derechos de navegación aérea.

Por otro lado, la CLAC exhorta a todos los Estados miembros de la OACI que se hayan adherido al mencionado Acuerdo a que cumplan el compromiso contraído sin hacer discriminación alguna.

II. CONTENIDO DE LA REGLAMENTACIÓN FUTURA

OBJETIVOS

La CLAC considera que las futuras reglamentaciones de transporte aéreo deben salvaguardar el derecho de cada Estado miembro a garantizar la creación de empresas que operen en el entorno comercial internacional.

Reafirma que los principios contenidos en el Convenio de Chicago sobre soberanía, medidas no discriminatorias, interdependencia, armonización y cooperación, así como sobre desarrollo con seguridad y orden de la aviación civil internacional e igualdad de oportunidades, constituyen el marco apropiado para los acuerdos futuros sobre el acceso a los mercados.

Por consiguiente, los Estados miembros de la CLAC esperan lograr, en sus relaciones con otros Estados, un marco reglamentario que permita a todos los transportistas desarrollarse en un medio ambiente de competencia justa y equitativa, en que será necesario administrar de modo prudente e igualitario la capacidad ofrecida y el régimen de tarifas, con objeto de evitar las distorsiones del mercado y salvaguardar los derechos de los usuarios y los operadores.

PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

La CLAC considera necesario volver a analizar en el marco de la OACI el concepto de "propiedad y control de los transportistas aéreos", teniendo en cuenta la comunidad de intereses en el plano regional y subregional y que la nacionalidad de los transportistas designados esté sujeta al control de la legislación del país que haga la designación.

IMPEDIMENTOS ESTRUCTURALES

La CLAC reconoce la labor realizada por las conferencias de coordinación de horarios de la IATA como posible medio de resolver temporalmente el problema de la asignación de turnos en aeropuertos congestionados y considera que no es practicable intentar reglamentar en el plano mundial esa cuestión.

En consecuencia, la CLAC considera primordial lograr un avance eficaz en el establecimiento de un marco jurídico e institucional que permita la utilización de sistemas mundiales de navegación mediante satélite sobre bases equitativas, lo que garantizará un acceso universal e igualitario y preservará la soberanía de los Estados.

Por otro lado, la CLAC es contraria a la utilización de "subvenciones" como método de asistencia de los Estados a sus líneas aéreas nacionales.

MARCO REGLAMENTARIO MÁS AMPLIO

Legislación sobre competencia

La CLAC ratifica su política respecto a la aplicación de medidas unilaterales que afecten el transporte aéreo internacional e insta a los Estados contratantes de la OACI a que se abstengan de adoptar medidas de ese tipo y no pretendan dar carácter extraterritorial a determinadas disposiciones de su legislación interna, con objeto de no afectar la soberanía de otros Estados, y reitera que la

aplicación extraterritorial de leyes internas sobre competencia va en detrimento de los acuerdos de cooperación que muchos consideran fundamentales para la eficiencia, regularidad y viabilidad de los transportes aéreos internacionales, habida cuenta de que determinadas categorías de acuerdos benefician a los usuarios además de a los transportistas aéreos. Por consiguiente, cuando la legislación antimonopolios o sobre competencia se aplica a esos acuerdos, se debe otorgar la inmunidad y las exenciones necesarias a fin de permitir la cooperación entre los transportistas aéreos, inclusive la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios y los transportistas.

Asimismo, la CLAC insta a los Estados a aplicar las directrices vigentes de la OACI relativas a la legislación sobre competencia que puedan ir más allá de las simples cuestiones de procedimiento.

La CLAC considera que, a fin de lograr una capacidad suficiente de los transportes aéreos basada en las mejoras de la infraestructura de los aeropuertos, en servicios rentables de tráfico aéreo (CNS/ATM) y en métodos de planificación apropiados, es necesario que exista una cooperación técnica real y específica y que se proporcione suficiente financiación para los objetivos concretos mencionados.

Legislación sobre medio ambiente

La CLAC reconoce la función de la OACI como foro de alcance mundial para la elaboración de medidas en la esfera del medio ambiente aplicables a los transportes aéreos internacionales y considera que las medidas de protección del medio ambiente que se adopten no deben ser discriminatorias para los transportistas aéreos de los Estados de que se trate.

De igual modo, la CLAC considera que la sustitución de material de aeronaves debe ajustarse a las limitaciones económicas y financieras de los transportistas aéreos y de los Estados en que realicen sus servicios.

Impuestos

La CLAC reconoce que los impuestos y cargas aplicados a los usuarios representan una proporción cada vez mayor de los costos para las líneas aéreas y los consumidores en detrimento del desarrollo del sector de los transportes aéreos, especialmente cuando no se aplican en aras del desarrollo seguro, económico y ordenado de transporte aéreo internacional sobre bases uniformes y universalmente aceptadas.

Acuerdos y arreglos comerciales

La CLAC reconoce que la OACI es y debe seguir siendo el foro de carácter mundial para la elaboración de normas y de prácticas recomendadas en relación con el transporte aéreo internacional dirigidas a una solución eficiente y eficaz de los problemas de la aviación civil internacional. Por consiguiente, la OACI debe seguir asignando prioridad alta a los aspectos comerciales del transporte aéreo.

Sobre esa base, la CLAC considera que debe mantenerse una cooperación constante y eficiente entre la OACI y la Organización Mundial del Comercio, en particular, así como con otras organizaciones de las Naciones Unidas y otras entidades que se ocupen de los aspectos comerciales que afectan al transporte aéreo internacional.

Medidas preferenciales para los países en desarrollo

La CLAC considera que la OACI, con la máxima prioridad y la participación directa de sus Estados contratantes, y utilizando las medidas que considere pertinentes y eficaces, debe intensificar la realización de estudios para que en cualquier reglamentación futura del transporte aéreo se examinen las posibilidades reales de participación y adaptación de cada país y de todos ellos, especialmente de los países en desarrollo, habida cuenta de las difíciles circunstancias económicas y financieras en que éstos se encuentran.

ASPECTOS COMERCIALES

Servicios de escala

La CLAC reconoce las diferentes alternativas de "servicios de escala" y considera que los transportistas aéreos deben poder elegir libremente entre ellas y combinar o cambiar sus opciones, con las únicas limitaciones que imponen la protección y la seguridad del transporte aéreo o los casos en que el nivel mínimo de operaciones aeroportuarias no permite la competencia entre los proveedores. Además, se deben adoptar las medidas necesarias para asegurar el establecimiento de precios razonables basados en los costos y en prácticas equitativas, uniformes y no discriminatorias.

Conversión de divisas y transferencia de ganancias

La CLAC reconoce el derecho de los transportistas aéreos, cuando lo soliciten y sin restricción alguna, a convertir y transferir al extranjero las ganancias obtenidas localmente una vez deducidos los gastos locales; también reconoce que los transportistas aéreos pueden transferir sus ganancias a cualquier país, y no sólo a su país de origen.

De igual modo, cuando los Estados establecen cargas aeroportuarias en moneda fuerte, deben basar sus medidas en los principios orientadores de la OACI, especialmente en el principio de no discriminación de los derechos establecidos en el artículo 15 del Convenio de Chicago.

Personal no nacional

La CLAC reconoce el derecho de los transportistas aéreos a llevar a un país y mantener en él a sus propios empleados de cualquier nacionalidad, con sujeción al cumplimiento de la legislación del Estado anfitrión.

Venta y comercialización de los servicios de transporte aéreo

La CLAC considera necesario que los transportistas aéreos mantengan una flexibilidad y una competencia leal en la venta y comercialización de sus servicios en territorios diferentes del suyo, en lugares donde realicen realmente operaciones o no.

Servicios de reserva informatizados (SRI)

La CLAC considera necesario que se disponga de una "cláusula normalizada" relativa a los SRI a fin de utilizarla en los acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo. Por otra parte, insta a los Estados a que incorporen a sus legislaciones el Código de conducta promulgado por la OACI a ese respecto.

III. PROCEDIMIENTOS Y ESTRUCTURA DE LOS REGLAMENTOS FUTUROS

La CLAC observa que los Estados contratantes del Convenio de Chicago tienen diferentes niveles de desarrollo. Cualquier actividad de reglamentación del transporte aéreo debe tener en cuenta ese hecho. A ese respecto, considera que en el ámbito del acceso a los mercados se deben garantizar los principios contenidos en ese Convenio, que permite la coexistencia de mercados organizados de modo diferente.

Por otra parte, considera que para que los países en desarrollo participen directamente en los acuerdos de reglamentación futuros es necesario establecer los medios para asegurar un acceso efectivo de esos países a la financiación y a la tecnología avanzada en condiciones económicas y financieras razonables.

De modo análogo, reitera que el bilateralismo ha permitido el desarrollo del transporte aéreo y sigue siendo un medio adecuado de lograr acuerdos que garanticen una participación real y efectiva de las partes, entre ellos los relativos a condiciones flexibles que aseguren la viabilidad y el crecimiento de las aerolíneas de la región.

Para la CLAC el progreso continuo de la integración y de la cooperación económica que se está produciendo en la región es el punto de partida hacia el multilateralismo, que hará posible aumentar el nivel de flexibilidad de esa actividad económica fundamental. A ese respecto, señala a la atención la realidad del Pacto Andino, cinco de cuyos Estados miembros forman parte de la Comisión, cuya experiencia conviene señalar a la atención de la comunidad aeronáutica internacional.

La CLAC reafirma que el desarrollo del sector de los transportes aéreos de sus Estados miembros constituye un componente fundamental del crecimiento socioeconómico de la región. Por consiguiente, cada Estado debe establecer el marco jurídico necesario para permitir el reforzamiento de las empresas privadas, en beneficio de sus poblaciones respectivas.

También reafirma que toda legislación futura, por ejemplo sobre seguridad, salvaguardias o mecanismos de solución de diferencias, debe ofrecer garantías que aseguren el ajuste y la igualdad de oportunidades para la participación efectiva de las aerolíneas de la región en los transportes aéreos internacionales y la prevención del establecimiento de monopolios y oligopolios.

ANEXO 8

DISPOSICIONES SELECCIONADAS DE LOS ACUERDOS Y ARREGLOS REGIONALES SOBRE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

(Fuente: OACI)

Pacto Andino - 1991 (5 Estados)	Comunidad del Caribe (CARICOM) - 1996 (14 Estados)	Acuerdo de Fortaleza - 1997 (6 Estados)	Acuerdo de Banjul - 1997 (6 Estados)	Acuerdo CLMV - 1998 (4 Estados)
Servicios no regulares				
Permite sin restricciones los vuelos exclusivamente de carga y los vuelos chárter de pasajeros en la región siempre que no pongan en peligro la estabilidad económica de los servicios regulares existentes	No hay ninguna disposición	No hay ninguna disposición	No hay ninguna disposición	No hay limitación siempre que se cumplan los procedimientos de obtención de permisos de cada país
Libertades tercera y cuarta				
Sí	Sí, cuando se obtenga el permiso y se notifique previamente; los viajes turísticos de una jornada y los taxis aéreos pueden estar sujetos a condiciones en cuanto a despegue y dirección	Sí, pero sólo en rutas en que no haya servicios establecidos en virtud de acuerdos bilaterales	Sí, respecto a dos puntos de tránsito en cada Estado	No hay limitación a las libertades tercera y cuarta; no hay limitación en los ocho aeropuertos internacionales respecto al origen, destino, escala intermedia y otros destinos en la región

Pacto Andino - 1991 (5 Estados)	Comunidad del Caribe (CARICOM) - 1996 (14 Estados)	Acuerdo de Fortaleza - 1997 (6 Estados)	Acuerdo de Banjul - 1997 (6 Estados)	Acuerdo CLMV - 1998 (4 Estados)
Libertades quinta y sexta				
Quinta: Sí Sexta: No se menciona de modo concreto	Quinta: Se intercambiará de modo recíproco y liberal entre los miembros Sexta: No se menciona	El tráfico en virtud de las libertades quinta y sexta sólo se permite con el consentimiento de los Estados de que se trate	Quinta: Sí, sin restricciones cuando no haya operaciones basadas en las libertades tercera y cuarta; limitada al 20% de la capacidad respecto a las libertades tercera y cuarta; recíproca en el caso de los transportistas de países no africanos	Quinta: No hay limitación al tráfico Sexta: Reconocida implícitamente en la descripción de puntos de tránsito (véanse las libertades tercera y cuarta <i>supra</i>)
Designación múltiple				
Sí	Sí, excepto cuando provoque graves pérdidas financieras a los transportistas aéreos que dispongan de permisos de los dos Estados	Sí	Un máximo de dos aerolíneas por Estado	Sí
Tarifas				
País de origen	Se debe obtener la doble aprobación de los Estados de que se trate, pero las tarifas que cumplan los criterios generales serán aprobadas	País de origen; las tarifas aplicadas pueden ser revisadas por el Consejo de Autoridades Aeronáuticas	Doble aprobación; las tarifas se fijan sobre la base de una política de precios máximos basada en el costo de las operaciones de las aerolíneas designadas	Denegación doble para las tarifas subregionales
Propiedad y control				
Determinados por la legislación nacional (con personalidad jurídica en el país del Pacto que designe al transportista aéreo)	El transportista aéreo debe ser de propiedad de uno o más de los Estados miembros o de los nacionales de ellos y controlado por éstos	No hay ninguna disposición concreta	El domicilio social y la mayor parte de las operaciones deben realizarse en el Estado que hizo la designación, que debe tener un interés minoritario con veto	No hay ninguna disposición concreta

Pacto Andino - 1991 (5 Estados)	Comunidad del Caribe (CARICOM) - 1996 (14 Estados)	Acuerdo de Fortaleza - 1997 (6 Estados)	Acuerdo de Banjul - 1997 (6 Estados)	Acuerdo CLMV - 1998 (4 Estados)
Capacidad				
Concede el "libre ejercicio de los derechos relativos a las libertades de navegación aérea tercera, cuarta y quinta", pero la oferta de vuelos no regulares en rutas regulares no debe poner en peligro la viabilidad económica de los servicios regulares	Un objetivo principal es la provisión, con arreglo a un coeficiente de carga razonable, de suficiente capacidad para cubrir las necesidades actuales y razonablemente previstas de transporte de pasajeros, carga y correo en rutas especificadas; se permiten limitaciones en operaciones de taxi aéreo de designación múltiple	La capacidad debe adaptarse al potencial de tráfico respectivo. Los Estados participantes deben examinar la capacidad propuesta por las compañías aéreas para evitar cualquier exceso de capacidad que no esté conforme con el tráfico potencial (una práctica anticompetitiva), teniendo en cuenta las limitaciones técnicas de los aeropuertos	Cinco frecuencias por semana por compañía aérea; se deben armonizar los horarios	No hay limitación a la capacidad ni la frecuencia
Competencia leal				
Se aplican a los transportes aéreos las normas de competencia del Pacto Andino	Se dan a las compañías aéreas oportunidades justas y equitativas para competir; se requiere la adopción de medidas para eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal; no se debe producir ningún efecto indebido sobre los servicios aéreos de los demás Estados miembros	Los Miembros deben adoptar medidas para eliminar todo tipo de prácticas discriminatorias y de competencia desleal; establece una norma nacional para el trato de las compañías aéreas de otros Estados miembros	No hay ninguna disposición concreta	No hay ninguna disposición concreta

Pacto Andino - 1991 (5 Estados)	Comunidad del Caribe (CARICOM) - 1996 (14 Estados)	Acuerdo de Fortaleza - 1997 (6 Estados)	Acuerdo de Banjul - 1997 (6 Estados)	Acuerdo CLMV - 1998 (4 Estados)
Otros acuerdos entre las partes				
No se podrán imponer restricciones a las facilidades que los Estados miembros hayan concedido, o puedan conceder, sobre la base de acuerdos bilaterales o multilaterales	No afectarán a los acuerdos o arreglos bilaterales, multilaterales o de otro tipo	No se podrán establecer restricciones respecto a lo dispuesto en los acuerdos sobre servicios de transporte aéreo celebrados entre las partes, cuyas disposiciones se aplican de modo subsidiario	Consulta previa; condición de observador a los Estados en las negociaciones bilaterales dentro y fuera del grupo; los Estados deben promover los intereses del grupo en esas negociaciones. En caso de incompatibilidades prevalecerá la Declaración de Yamoussoukro	Se reconocen los acuerdos bilaterales vigentes sobre servicios de transporte aéreo; aplicación progresiva; dos Estados cualesquiera pueden establecer acuerdos de cooperación, y los demás se unirán a ellos cuando estén preparados
Estados que no son partes				
Permite los vuelos no regulares de transporte de carga entre los países miembros y no miembros del Pacto; los derechos relativos a la quinta libertad se intercambian con los países no miembros del Pacto sobre la base de la equidad y mediante una compensación adecuada	No afecta a los acuerdos o arreglos bilaterales o a los permisos de operaciones u otras autorizaciones análogas que ya estén en vigor entre un Estado miembro y un Estado no miembro	No hay ninguna disposición concreta	Véase "Otros acuerdos entre las partes" <i>supra</i>	Se reconocen los acuerdos bilaterales vigentes sobre servicios de transporte aéreo
Inclusión de nuevos Estados miembros				
Supuestamente se exige al Estado que se incorpore al Pacto Andino	Abierta al Estado o territorio que se integre en la Comunidad del Caribe	Abierta a otros Estados de América del Sur; requiere la aprobación unánime de los Estados partes en el Acuerdo	No hay ninguna disposición	Abierta a otros países siempre que la acepten todos los Estados miembros (convenido en 1999)

Pacto Andino - 1991 (5 Estados)	Comunidad del Caribe (CARICOM) - 1996 (14 Estados)	Acuerdo de Fortaleza - 1997 (6 Estados)	Acuerdo de Banjul - 1997 (6 Estados)	Acuerdo CLMV - 1998 (4 Estados)
Entrada en vigor				
Decisión 297 (junio de 1991)	Cuando se depositó la octava ratificación, el 8 de diciembre de 1998	30 días después de depositarse la tercera ratificación	En el momento de la firma por tres Estados	En el momento de la firma, el 14 de enero de 1998
Enmienda				
Mediante decisión de la Comisión de Cartagena	Requiere el acuerdo, ratificación y depósito de todos los Estados miembros	Las autoridades aeronáuticas pueden modificar los apéndices por acuerdo unánime	No hay ninguna disposición	Todas las partes deben aprobar las enmiendas propuestas