

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/C/W/134

10 de febrero de 2000

(00-0510)

Consejo del Comercio de Servicios

Original: inglés

COMUNICACIÓN DEL JAPÓN

Programa de trabajo para el examen de los servicios de transporte aéreo

1. En el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo se establece que el Consejo del Comercio de Servicios deberá examinar periódicamente, por lo menos cada cinco años, la evolución del sector del transporte aéreo y el funcionamiento del Anexo, con miras a considerar la posibilidad de una mayor aplicación del Acuerdo en este sector. Para cumplir este mandato, el Japón desearía proponer el programa de trabajo que figura a continuación.

A. OBJETIVOS

2. Las cuestiones relativas a los derechos de tráfico y los servicios directamente relacionados con el ejercicio de los derechos de tráfico se han tratado en acuerdos bilaterales sobre una base de reciprocidad, con el fin de lograr la expansión de servicios de transporte aéreo internacional seguros y estables y de garantizar la soberanía de cada país sobre su espacio aéreo.

3. Sobre la base de antecedentes de larga data y teniendo en cuenta el hecho de que existe un gran número de acuerdos bilaterales de carácter recíproco, el AGCS, que prevé el trato NMF y el trato nacional, no será aplicable a las medidas que afecten a los derechos de tráfico o a los servicios directamente relacionados con el ejercicio de los derechos de tráfico que se presten en relación con los servicios de transporte aéreo internacional.

4. La finalidad del examen, que se supone ha de realizarse periódicamente, por lo menos cada cinco años, es determinar si siguen existiendo las condiciones que crearon la necesidad de exenciones y si es posible ampliar la aplicación del AGCS. Ese examen debe realizarse sobre la base de la decisión adoptada en la Ronda Uruguay en relación con la exención, teniendo en cuenta los cambios que se han producido en el entorno global de los servicios de transporte aéreo internacional, incluida la evolución de los acuerdos bilaterales, regionales y plurilaterales, así como los progresos realizados en las actividades de la OACI, establecida por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Conviene asimismo llegar a un entendimiento claro sobre el alcance de los servicios a los que no es aplicable el AGCS, mediante un análisis de las prácticas abarcadas por el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo, incluida la interpretación de sus disposiciones.

B. ANTECEDENTES

5. Los servicios de transporte aéreo internacional están experimentando cambios considerables. Cada vez es mayor el número de países que concluyen acuerdos de "libertad del espacio aéreo" (acuerdos bilaterales) con los Estados Unidos, destinados a liberalizar bilateralmente los derechos de tráfico. También se observan progresos en lo que respecta a la liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional en el plano regional, como en el caso de la UE. En el examen tendremos que considerar si en la realidad es posible y necesario transformar esos progresos en materia de liberalización, y de qué modo, para que sean compatibles con la liberalización progresiva

prevista en el AGCS, de forma que se aplique inmediata e incondicionalmente el principio de trato NMF.

6. Al mismo tiempo, debido a la expansión de los servicios de transporte aéreo internacional, estamos experimentando problemas cada vez más graves, como los efectos de las limitaciones de la infraestructura -por ejemplo, aeropuertos y rutas de transporte aéreo- en la competencia leal entre compañías aéreas. También hay que considerar seriamente la cuestión de si es necesario introducir medidas preventivas o, de ser preciso, correctivas para evitar que se apliquen tarifas excesivamente bajas que tengan efectos perjudiciales. Por otra parte, cuando se adoptan medidas comunes en el contexto de alianzas internacionales entre compañías aéreas, por ejemplo, coordinación de horarios de vuelos, códigos compartidos, utilización común de salones de espera en los aeropuertos, programas comunes para viajeros asiduos y coordinación de tarifas, las diferencias de reglamentación entre los distintos países, especialmente en relación con la aplicación de leyes antimonopolio, causan dificultades. Pueden plantearse problemas a causa de las diferentes condiciones que imponen las autoridades para autorizar las alianzas entre compañías. En estas circunstancias, es preciso examinar las actuales políticas en materia de competencia y la posibilidad de coordinar esas políticas, con el fin de determinar las condiciones necesarias para lograr la liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional en el marco del AGCS.

7. Si bien el objetivo es examinar el trato de los servicios directamente relacionados con el ejercicio de los derechos de tráfico, no se comprende claramente la definición de esos servicios, como se señala en la nota de la Secretaría sobre el sector de los servicios de transporte aéreo (documento S/C/W/59). Es preciso examinar en este contexto el trato de servicios tales como los de carga de combustible y arrendamiento de aeronaves con tripulación. Hay que esforzarse por llegar a un entendimiento más claro entre los Miembros sobre cuáles son los servicios a los que es aplicable actualmente el AGCS y cuáles son los que han de ser objeto de examen.

C. CUESTIONES CONCRETAS PARA LA ETAPA INICIAL DEL EXAMEN

1. Clasificación

8. Habría que llegar a un entendimiento claro sobre el alcance de los servicios directamente relacionados con el ejercicio de los derechos de tráfico. El Consejo del Comercio de Servicios (CCS) analizará las definiciones y clasificaciones de los diversos servicios que forman parte de los servicios de transporte aéreo internacional y examinará luego la necesidad de modificar esas clasificaciones.

2. Examen de los tratados

9. El CCS examinará la situación global de los acuerdos bilaterales, regionales y plurilaterales relacionados con los derechos de tráfico y/o los servicios directamente relacionados con el ejercicio de los derechos de tráfico. Deberá prestarse atención a la cuestión de si esos acuerdos prevén la aplicación inmediata e incondicional de trato NMF, el libre acceso a los mercados y el trato nacional.

3. Políticas en materia de competencia

10. Debido a las limitaciones de la infraestructura, tienden a aparecer oligopolios o monopolios en el sector de los servicios de transporte aéreo. Por consiguiente, el CCS examinará las actuales políticas de los Miembros en materia de competencia y considerará la posibilidad de coordinar esas políticas.

D. CALENDARIO

1. Documentos de la Secretaría

11. Debería pedirse a la Secretaría que preparara documentos de información sobre estas cuestiones, incluidas las mencionadas *supra*. Esos documentos deberían estar preparados antes de que comenzaran los debates sustantivos, y en todo caso para el segundo semestre del presente año. En los debates se tendrán en cuenta la nota de la Secretaría (documento S/C/W/59) y los exámenes en curso en el marco de la OACI.

2. Participación de expertos

12. Debido a la complejidad de las cuestiones planteadas, en el examen deberían participar expertos procedentes de las capitales de los Miembros y de organizaciones internacionales competentes, como la OACI. Debería organizarse una reunión especial para facilitar la participación de esos expertos y promover así un debate intensivo. Para que este examen sea eficaz, los Miembros deberían tratar de obtener resultados, por lo menos una conclusión provisional, para finales de 2001.
