

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA

#### Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

#### ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS (AGCS)

(Nota presentada por la República de Cuba)

##### RESUMEN

En esta nota se exponen nuestras reflexiones y experiencias acerca del comportamiento y el impacto que ha tenido la inclusión de servicios de transporte aéreo en el AGCS

Las medidas propuestas a la Asamblea figuran en el párrafo 5.

##### REFERENCIAS

*Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300)  
*Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626)  
*Informe de la Conferencia mundial de transporte sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: presente y futuro* (Doc 9644)  
Resoluciones del 33° período de sesiones de la Asamblea de la OACI  
*Criterios y texto de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587)  
Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios  
OMC. Consejo del Comercio de Servicios S/C/W/59, 120, 129, 163, 188, 41, 59, 42, 92 y trabajo núm. 2451  
Ponencia presentada por Cuba en la Comisión de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos  
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) Reunión de Expertos en Servicios de Transporte Aéreo Ginebra, 21 a 23 de junio de 1999  
Nota de estudio presentada por Cuba en la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo  
Ponencia presentada por Cuba en el seminario que antecedió la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Queremos exponerles nuestras consideraciones y experiencias acerca del comportamiento y el impacto que ha tenido para Cuba la inclusión, en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), de varios servicios de transporte aéreo internacional. Esta nota se presentó en la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo que hubo de celebrarse del 24 al 29 de marzo de 2003. Ha transcurrido más de un año de la celebración de este importante evento y pensamos que las circunstancias que motivaron la elaboración de esta nota se mantienen y es por esta razón que la ponemos a consideración de esta Asamblea donde se toman los acuerdos y decisiones que emanan mandatos para el análisis detallado y profundo en los órganos competentes de la estructura de la OACI.

1.2 Nos referiremos a los servicios que brindan los sistemas de reservas por computadora (SRC), servicio este incluido en el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS (en adelante Anexo), junto con otros dos servicios, los de reparación y mantenimiento de aeronaves y la venta y comercialización del transporte aéreo. También nos referiremos a una controversia donde la OACI fungió como intermediario y que está muy relacionada con este tema.

1.3 Antes de hablar de estas experiencias, quisiéramos reflexionar con Uds. lo que pensamos sobre la ampliación de los servicios de transporte aéreo dentro del Anexo y al papel que le otorgamos a la OACI en este ámbito.

## 2. EXAMEN DE LA EFICACIA DEL ANEXO CON VISTA A SU AMPLIACIÓN

2.1 La tendencia actual de los servicios de transporte aéreo y su marco regulatorio está dirigida hacia una proyección de liberalización, globalización y privatización.

2.2 Esta tendencia mundial, entre otros elementos, ha resultado ser una de las bases para que en un primer momento el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), que se firmó en la ciudad de La Habana, Cuba el 24 de marzo de 1948, comenzará a considerar la actividad de los servicios y entre ellos, parcialmente, la del transporte aéreo. Tal consideración concluyó con la firma del AGCS formándose así, con este nuevo acuerdo, la Organización Mundial del Comercio (OMC). Dentro del AGC existe un Anexo sobre los servicios de transporte aéreo.

2.3 Durante el examen de este Anexo se ha constatado que aún existen serias dudas de lo que se consideran servicios de transporte aéreo relacionados directamente con el ejercicio de los derechos de tráfico. Con relación a estos servicios no existe una definición que resulte operacionalmente indiscutible, para excluirlos de la aplicación del AGCS, entonces no conocemos cuáles no están relacionados, por lo que no sabemos tampoco con cuáles servicios ampliaremos el Anexo sobre servicios.

2.4 En relación con las exenciones aplicadas al principio de la nación más favorecida (NMF), observamos que existen dos en los servicios de mantenimiento y reparación, 17 a los de ventas y comercialización y 16 a los de servicios de reservación por computadoras.

2.5 Estas exenciones, en total 35 en solamente tres servicios, evidentemente limitan un acceso real a los mercados, entonces de ¿qué liberalización estamos hablando dentro de la OMC con la aparición de estos nuevos obstáculos que se suman a los ya existentes?

### **3. UNA EXPERIENCIA SOBRE OBSTÁCULOS PARA UNA LIBERALIZACIÓN GRADUAL Y REAL DE TRANSPORTE AÉREO**

3.1 El bloqueo impuesto por los Estados Unidos contra Cuba es un obstáculo y constituye una de las contradicciones por parte de quienes proclaman como principio el libre acceso al mercado, al tiempo que bloquean, presionan e impiden que nuestro país en desarrollo ejerza sus derechos.

3.2 En la actualidad las líneas aéreas cubanas no tienen acceso a los SRC más importantes del mundo como SABRE y GALILEO debido, en primer lugar, a ese bloqueo y en segundo lugar porque en su lista de compromisos específicos EE.UU., ha planteado una exención al trato NMF para el acceso de estos sistemas.

3.3 Lo expresado en los numerales 3.1 y 3.2 está en franca contradicción con los principios del AGCS y sus artículos, ya que limita y restringe los objetivos de este Acuerdo, respecto a la eliminación progresiva de los obstáculos que interfieren la liberalización del comercio de servicios.

3.4 El Consejo de la OACI adoptó un Código de Conducta para los SRC el 25 de junio de 1996, el cual fue consultado con los Estados, transportistas, agentes de viajes, proveedores de SRC y organizaciones internacionales como la OMC, la cual cuenta también con un código de conducta para estos sistemas que recogen en principio, la necesidad de una participación justa y sin discriminación en los mismos.

3.5 Existen entonces dos organizaciones diferentes que regulan la misma actividad, lo que puede crear conflicto y confusión al diferenciar en un mismo marco las relaciones entre los Estados. En nuestro caso, esta problemática no la podemos analizar en la OMC al existir esa exención; pero también consideramos que no existe madurez en esa organización en el tratamiento de estos asuntos, por lo que hemos preferido analizarlo en el seno de la OACI, donde el enfoque en relación con el transporte aéreo, tiene en cuenta los problemas de desarrollo y establece peculiaridades con vista a lograr una participación justa, uniforme y equitativa en correspondencia con lo estipulado en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.6 En ese sentido tenemos la experiencia de cómo la OACI, en función mediadora y aplicando los principios, sus regulaciones, normas y estructura pudo solucionar una controversia entre Cuba y los Estados Unidos referida a la discriminación de que eran objeto nuestras líneas aéreas al no permitírseles sobrevuelos por el territorio de ese país en sus rutas hacia Canadá, siendo ambos firmantes del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales.

3.7 Una vez más quedó demostrada la capacidad de entendimiento y la competencia que posee la OACI en los asuntos relacionados con los servicios del transporte aéreo y su papel rector, la autoridad y el prestigio de la misma en el campo de la aviación civil y la vigencia del Convenio de Chicago.

### **4. CONCLUSIONES**

4.1 La OACI ha creado todo un sistema, a través de sus casi 60 años de fundada, de regulaciones, orientaciones sobre las políticas económicas para la reglamentación del transporte aéreo internacional, lo que ha permitido, en estrecha coordinación y colaboración conjuntamente con la IATA, un gran desarrollo del transporte aéreo desde su fundación,

4.2 Hoy en día la OACI está compuesta por 188 Estados. Son cientos las aerolíneas que brindan sus servicios a más de 1 500 millones de pasajeros anuales, apoyándose a la vez en una extensa

red de acuerdos bilaterales (más de 3 500) que es una importante herramienta que utilizan nuestros países en las negociaciones.

4.3 Consideramos que no deben existir dos organizaciones, la OMC y la OACI, que regulen un mismo sistema de reglamentación del transporte aéreo internacional. Estamos convencidos que la OACI debe continuar rigiendo los destinos de esta actividad.

4.4 El AGCS, como resultado del examen realizado, no ha llegado a un consenso en cuanto a si debiese emprenderse la tarea de ampliar el Anexo y la forma en que se realizaría, lo que resulta evidente por la complejidad de esta actividad tratada en un marco puramente comercial. Consideramos que el Anexo no se debe ampliar.

4.5 En el marco de la OACI, se dan los pasos para la liberalización del transporte aéreo de forma gradual, progresiva, ordenada, preservando intercambios para el acceso al mercado, equilibrándose adecuadamente con los intereses de los Estados para mantener una efectiva y sustancial participación.

4.6 No podemos aceptar el acceso a nuestros mercados de forma automática (aplicación del principio de NMF, postulado básico de la OMC) lo que no siempre equivale al potencial y a la magnitud de los recursos económicos – comerciales de las líneas aéreas de los países en desarrollo.

4.7 El presente y el futuro del transporte aéreo están dentro de la OACI, organización competente para asumir los complejos desafíos y aprovechar las enormes oportunidades que nos brinda el transporte aéreo en el desarrollo de las economías de nuestra países.

## 5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 4;
- b) recomendar al Consejo de la OACI que se tomen en cuenta las consideraciones de esta nota en el análisis de la repercusión que tiene el AGCS en la aviación civil.