



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/9  
EC/1  
19/5/04  
**Adendo núm. 1**  
3/8/04

## 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**

#### INFORME DEL CONSEJO SOBRE LA QUINTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO Y EL COMERCIO DE SERVICIOS

#### ADENDO NÚM. 1

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde la preparación de la nota A35-WP/9 se han producido varias novedades, en particular con respecto a las medidas de seguimiento después de la ATConf/5 (párrafo 2.5 de la nota WP/9). En este adendo se presenta una actualización de las medidas recientes.

#### 2. CD-ROMS

2.1 En abril se enviaron a los Estados contratantes dos CD-ROM, junto a la comunicación SC 5/6-04/23 de fecha 30 de abril de 2004. En uno de los CD-ROM figuraba la base de datos de los acuerdos de servicios aéreos mundiales, a que se hace referencia en el párrafo 2.5.2 de la nota WP/9. Aunque se espera que este medio ayude a los funcionarios nacionales, su utilidad queda limitada por el hecho de que sólo abarca los acuerdos registrados en la OACI. Como no todos los acuerdos se han registrado en la OACI de conformidad con el Artículo 83 del Convenio de Chicago, se pide a los Estados que se aseguren de que sus acuerdos estén registrados, para aumentar la transparencia y optimizar el valor de este producto de la OACI para los Estados.

2.2 El otro CD-ROM enviado a los Estados en abril de 2004 fue el que contenía los modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA), de la OACI, edición de 2004. Los MASA actualizados se ofrecen en los seis idiomas. El CD-ROM incluye también una versión en MS Word, en inglés, de cada uno de los enfoques de los MASA bilaterales, a saber, la liberalización tradicional, de transición y completa. Estas versiones en MS Word permitirán a los funcionarios nacionales responsables de las negociaciones sobre servicios aéreos utilizar el texto y las opciones que figuran en los MASA como orientación, y modificarlos según sea necesario para sus propias necesidades y circunstancias.

### 3. ESTUDIOS

3.1 Se han iniciado recientemente dos estudios provenientes de la labor de la ATConf/5. El primero, que tuvo su origen en los debates sobre los aspectos de la seguridad y protección de la aviación en relación con la liberalización, se refiere a una conclusión de la Conferencia en que se pide a la Organización que aclare la definición del Estado o Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, y posiblemente que recomiende enmiendas de las disposiciones normativas vigentes de la OACI en esta esfera. El estudio abarca un examen coordinado entre las Direcciones de los arreglos y prácticas de liberalización y los SARPS y textos de orientación de la OACI vigentes para: a) determinar las esferas en que la seguridad o protección de la aviación se puedan ver afectadas por la liberalización; y b) determinar si existe algún tipo de laguna en las disposiciones vigentes. Las esferas que se abarcarán incluyen: servicios de escala, arrendamiento de aeronaves, compartición de códigos entre líneas aéreas, sistemas de concesiones, propiedad y control, acceso al mercado, contratación externa y la comercialización de proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea. En los casos en que fue adecuado, se ha consultado a las Oficinas regionales de la OACI, al Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. Se espera completar el estudio a finales de 2004 y los resultados se comunicarán a los órganos rectores para que los examinen a principios de 2005.

3.2 El otro estudio en curso se refiere a los servicios aéreos esenciales, que la ATConf/5 había examinado en el contexto de la sostenibilidad y la participación, y a los mecanismos para facilitar una mayor liberalización. En este estudio se están examinando la aplicabilidad del concepto de servicios aéreos esenciales a las relaciones del transporte aéreo internacional, como se utiliza en diversos entornos nacionales liberalizados, así como su aplicación al desarrollo o apoyo de rutas hacia países en desarrollo para estimular el turismo. Se espera que el estudio se habrá completado a finales de 2004 y que los órganos rectores habrán examinado sus resultados a principios de 2005.