



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional

**CONSIDERACIONES SOBRE LA PROPUESTA ACTUAL DE
AMPLIACIÓN DEL ANEXO SOBRE SERVICIOS DE
TRANSPORTE AÉREO DEL AGCS DE LA OMC**

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

El objetivo de esta nota de estudio es hacer una valoración sobre la propuesta de enmienda del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo que se discute en el marco de la OMC y el significado que representa para los países en vías de desarrollo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) pronunciarse en cuanto a los párrafos 3.1 y 3.2 de la presente nota de estudio y que se incluya en el informe final los resultados de su deliberación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio contribuye al logro del Objetivo estratégico D.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848) <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300), firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y enmendado por la Asamblea de la OACI Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGSC) S/C/W/270 “Evolución del sector del Transporte Aéreo” de la Secretaría de la OMC, División de Comercio de Servicios

¹ Versión en español e inglés proporcionada por Cuba.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización Mundial del Comercio (OMC) comenzó a funcionar a partir de enero de 1995. Sustituyó como institución al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT). Es la organización intergubernamental que se ocupa de las normas que rigen el comercio de mercancías y servicios y aspectos de la propiedad intelectual que están relacionadas con el comercio.

1.2 Analizando los principios que plantea la OMC, en el referido al de Nación más Favorecida (NMF), los países desarrollados son los que tienen más exenciones a los compromisos específicos contraídos dentro del marco del AGCS.

2. ANÁLISIS

2.1 Específicamente para la aviación, la Organización Mundial del Comercio tiene establecido en el AGCS, el Anexo sobre "Servicios de Transporte Aéreo", el cual se aplica a las medidas que afecten al comercio de servicios de transporte aéreo, sean o no regulares, y a los servicios auxiliares.

2.2 En el párrafo 2 del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo se establece que el AGCS "no será aplicable a las medidas que afecten a los derechos de tráfico sea cual fuere la forma en que se hayan otorgado o a los servicios directamente relacionados con el ejercicio de los derechos de tráfico". En el párrafo 3 se estipula que el AGCS "se aplicará a las medidas que afecten a los servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves; a la venta y comercialización de los servicios de transporte aéreo; y a los servicios de sistemas de reserva informatizados".

2.3 Con la creciente evolución del sector del transporte aéreo, la Organización Mundial del Comercio ha pretendido definir cuáles son los servicios directamente vinculados con los derechos de tráfico, con el propósito de incluirlos en el Anexo sobre Transporte Aéreo.

2.4 En el 2005 comenzó formalmente el Segundo Examen del Anexo sobre Transporte Aéreo y oficialmente, en marzo de 2007. Entre las cuestiones que se han debatido de la Agenda, se encuentra la propuesta de modificación del citado Anexo con la inclusión de los servicios de escala y los servicios de explotación de aeropuertos.

2.5 En la actualidad, el comercio de los servicios de transportación aérea está controlado por las alianzas de líneas aéreas de mayores estándares de desarrollo. Sin embargo, la mayoría de los países tratan de regular esa comercialización, mediante los acuerdos bilaterales aéreos en los que se pueden proteger u observar los derechos de las partes.

2.6 Recordemos que el mundo está integrado mayormente por países en vías desarrollo y la comercialización sujeta a las leyes del mercado no reconoce las peculiaridades que tiene el sector aéreo, baste mencionar el reconocimiento del principio de soberanía plena y exclusiva de los Estados respecto al espacio aéreo que circunda su territorio (Artículo 1 del Convenio de Chicago) y tampoco considera las limitaciones económicas y geográficas de estos países, así como las condiciones de sus infraestructuras, específicamente, las aeronáuticas.

2.7 Para garantizar las salvaguardas en la liberación continua y progresiva del transporte aéreo en todo el mundo en forma segura, protegida y económicamente durable e integral, la OACI deberá continuar siendo la Organización intergubernamental que regule todo lo relativo al transporte aéreo para garantizar que se protejan los intereses de los países menos desarrollados.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Consideramos que lejos de seguir ampliando el Anexo de transporte aéreo con otros compromisos específicos en otros servicios, inicialmente hay que eliminar las exenciones que perjudican esta actividad para los países en vías de desarrollo y que en el Anexo sobre servicios de transporte aéreo del AGCS no se incluyan los servicios directamente relacionados con los derechos de tráfico.

3.2 La OACI es un organismo internacional especializado para regir los aspectos económicos, técnicos y jurídicos de la aviación civil internacional que salvaguarda el estado actual de intercambio de derechos de tráfico y los servicios relacionados con ellos, por lo que reafirmamos que no es beneficioso para los Estados miembros la ampliación del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS.

— FIN —