

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

(Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003)

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización

2.3: Competencia equitativa y salvaguardias

SOSTENIBILIDAD Y PARTICIPACIÓN

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En la presente nota se examinan, en el contexto de la competencia leal y las salvaguardias, la sostenibilidad de los transportistas aéreos y la garantía de servicio, incluyendo las ayudas y subsidios estatales. Se examinan también medidas de reglamentación para garantizar la participación efectiva y sostenida de los países en desarrollo en el transporte aéreo internacional. Se proponen algunas conclusiones para que los Estados adopten medidas y un arreglo de reglamentación relativo a medidas preferenciales y de participación.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 7.1.

REFERENCIAS

Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El término “sostenibilidad” en el contexto del transporte aéreo se refiere por lo general a la capacidad de una línea aérea de mantener su existencia como empresa en el mercado y abarca la continuación efectiva de servicios aéreos con destino a su territorio nacional y a partir del mismo. A menudo esto no sólo depende de las condiciones (importancia, emplazamiento y tendencia a viajar) del mercado y su influencia, sino también de las políticas de los Estados en cuestión, entre otras cosas, respecto al desarrollo económico, las relaciones laborales, el turismo, las necesidades sociales y la seguridad nacional. Por consiguiente,

la sostenibilidad de los transportistas aéreos, incluyendo la garantía de servicio, ha constituido uno de los principales motivos por los que numerosos Estados han proporcionado a sus transportistas aéreos nacionales, durante muchos años, una amplia gama de ayudas y subsidios (se trata de términos equivalentes que se refieren a la asistencia gubernamental a las líneas aéreas). Además, dichos Estados por lo general consideran también que un sector de transporte aéreo viable brinda oportunidades de empleo, transferencia de tecnología y ventajas en materia de divisas. Se ha reconocido, no obstante, que la asistencia estatal puede afectar al comercio de servicios aéreos y perturbar la competencia, aunque una asistencia limitada puede justificarse desde el punto de vista socioeconómico.

1.2 La asistencia estatal ha sido en efecto bastante común a nivel bilateral, dado que el propio marco bilateral del transporte aéreo ha proporcionado por lo general, en forma no monetaria, una asistencia implícita a los transportistas aéreos nacionales en sus propios mercados limitando el alcance de la competencia. Los acuerdos de servicios aéreos liberales concertados en los últimos años han reducido considerablemente o eliminado dicha asistencia estatal implícita en algunos mercados. Sin embargo, el movimiento de liberalización, basado principalmente en la reciprocidad, da lugar a inquietud respecto a la participación, a saber, acerca de la manera de garantizar una participación efectiva y sostenida de un Estado en el sistema de transporte aéreo internacional, dadas las diferencias de capacidad en materia de competencia entre líneas aéreas y sus oportunidades en el mercado. En el Artículo 44 del Convenio de Chicago se indica, como objetivo de la Organización: “asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional”. Por consiguiente, existe la expectativa de poder participar en el transporte aéreo internacional, aunque la participación no exige la igualdad de los resultados obtenidos sino que queda más bien garantizada si se aumentan las oportunidades para participar.

1.3 Se examinan en la presente nota las dos cuestiones conexas que se acaban de describir, o sea: a) sostenibilidad de los transportistas aéreos, incluyendo la garantía de servicio mediante el suministro de ayudas y subsidios estatales, y b) arreglos de reglamentación destinados a garantizar una participación efectiva y sostenida de un Estado en el mercado competitivo, en particular medidas preferenciales y de participación en los acuerdos de servicios aéreos.

2. LABOR ANTERIOR DE LA OACI

2.1 La Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) de 1994 reconoció que las ayudas y subsidios estatales no eran necesariamente injustos en sí, pero que algunos de ellos podrían perturbar la competencia. Al recomendar que los Estados adopten medidas transparentes y eficaces para garantizar que sus ayudas y subsidios a determinados transportistas aéreos no tuviesen repercusiones negativas en los transportistas aéreos de la competencia, la Conferencia tomó nota de que era difícil distinguir entre lo que constituía una inversión legítima en un transportista aéreo y lo que de hecho representaba una ayuda o subsidio estatal. La ATConf/4 recomendó, por otra parte, que la OACI realizara estudios y preparara recomendaciones sobre medidas preferenciales dentro del marco de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional para asegurar la participación efectiva de los países en desarrollo en dicho transporte.

2.2 En 1996 el Consejo decidió que el estudio de la Secretaría sobre medidas preferenciales, llevado a cabo de conformidad con la recomendación de la ATConf/4, se enviara a los Estados para que lo examinaran y lo utilizaran en la medida de lo posible. Las medidas preferenciales posibles, que abarcan el acceso a los mercados, los criterios de propiedad y control, la asignación de turnos y los aspectos comerciales, se describen en los *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587) de la OACI. En 1998, el 32º período de sesiones de la Asamblea instó a los Estados a prestar especial atención, en sus relaciones relativas al transporte aéreo, a los intereses y las necesidades de los países en desarrollo y, si las circunstancias lo justificaban, conceder medidas preferenciales apropiadas.

3. EVOLUCIÓN RECIENTE

3.1 Sostenibilidad

3.1.1 En numerosos Estados, el sector de la aviación se ha caracterizado por la propiedad y el control estatales de las líneas aéreas nacionales, aunque se ha mantenido una tendencia hacia la privatización parcial o total desde mediados de los años ochenta. La propiedad estatal completa o parcial a menudo suponía el suministro de capital, préstamos o garantías por el Estado o por instituciones públicas a las líneas aéreas nacionales que experimentaban dificultades financieras o necesitaban recursos adicionales. Además, numerosos Estados han proporcionado asistencia a sus líneas aéreas nacionales mediante métodos más indirectos como el trato fiscal preferencial, los descuentos o la exención de derechos por servicios aeroportuarios (incluyendo los derechos de aterrizaje), los descuentos sobre el precio para el suministro de combustible, o arreglos preferenciales al respecto, el otorgamiento de derechos exclusivos para comercios libres de derechos o contratos de servicios de escala en los aeropuertos, la política de “compre productos nacionales” (contratos militares y gubernamentales con carácter de exclusividad) y otros privilegios fiscales. Además, algunos reglamentos relativos a la quiebra contienen disposiciones generosas (p. ej., exención del pago de intereses y la caja de pensiones), que constituyen una forma indirecta de asistencia estatal para las líneas aéreas con dificultades financieras.

3.1.2 Se considera que el volumen de ayuda estatal directa en forma monetaria alcanzó su máximo a mediados de los años noventa, cuando varios transportistas aéreos importantes recibieron más de 10 mil millones de dólares en ayuda, y volvió a disminuir en el año 2000. Sin embargo, a partir de ese período, dicha tendencia ha evolucionado en el sentido opuesto, porque varios Estados han tomado medidas recientemente en respuesta a las dificultades financieras de sus líneas aéreas. La serie de medidas de salvamento adoptadas para varios transportistas en la mayoría de las regiones (p. ej., Air Afrique, Air Jamaica, Air New Zealand, Malaysia Airlines y Swissair) ilustra dicho cambio de actitud respecto a la ayuda estatal. Se agravó la situación con los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos. A raíz de los mismos, más de 60 Estados, principalmente los propios Estados Unidos, proporcionaron a sus líneas aéreas diversas formas de asistencia de emergencia. Si bien la mayoría de los Estados adoptaron medidas para garantizar el seguro por riesgo de guerra respecto a terceros durante un tiempo limitado, otros proporcionaron un conjunto de medidas de ayuda más amplio para sus líneas aéreas directamente en forma de desembolsos monetarios para compensar por las pérdidas causadas por el cierre inmediato de aeropuertos y de espacio aéreo. En otros casos la ayuda estatal indirecta abarcaba la garantía de préstamos, la reestructuración de préstamos a tipos de interés bajos y concesiones fiscales. Dicho apoyo bajo diversas formas ha destacado la percepción del transporte aéreo como sector estratégico y, para muchos Estados, de sus transportistas nacionales como inversiones estratégicas.

3.1.3 Además del apoyo a las personas jurídicas que son las líneas aéreas, los Estados a menudo proporcionan subsidios directos o indirectos para rutas comercialmente improductivas. Esto permite que las regiones remotas sigan recibiendo un nivel básico de servicio aéreo, particularmente cuando no existen otras soluciones razonables para el transporte aéreo, pero el servicio aéreo no sería de otro modo comercialmente viable. Si bien la mayoría de la mencionada asistencia se ha otorgado a servicios aéreos nacionales (p. ej., el plan de subsidios para servicios aéreos a regiones remotas en Australia y el programa de servicios aéreos esenciales en los Estados Unidos), se consideran también las rutas internacionales que enlazan a regiones remotas como una justificación de subsidios directos mientras se aplica la liberalización. Por ejemplo, en virtud de un Reglamento del Consejo de la Unión Europea (Num. 2408/92) se permite a un Estado miembro imponer una obligación de servicio público a un transportista aéreo respecto a servicios aéreos regulares a un aeropuerto que presta servicio a una región periférica o en desarrollo de su territorio, o una ruta poco importante hacia un aeropuerto regional en su territorio. Si ningún transportista aéreo ha iniciado su servicio o está a punto de hacerlo por una ruta en particular, entonces el Estado miembro puede limitar el acceso a dicha ruta a un solo transportista por un máximo de tres años y el derecho de explotar dichos servicios se ofrecerá mediante licitaciones. En el Caribe, algunos servicios regionales proporcionados por líneas aéreas

extranjeras reciben apoyo financiero de algunos Estados isleños en desarrollo cuyas economías dependen considerablemente del turismo y el acceso a los principales mercados.

3.2 **Participación**

3.2.1 Si bien la liberalización de los acuerdos de servicios aéreos ha reducido el grado de asistencia implícita a las líneas aéreas nacionales (p. ej., protección de la competencia limitando el acceso a los mercados y fijación de precios), algunos arreglos bilaterales y regionales liberales, concertados recientemente, contienen disposiciones relativas a la aplicación de medidas preferenciales o de participación a líneas aéreas menos competitivas con objeto de facilitar la liberalización y fomentar reglas de mercado equitativas. Las medidas preferenciales constituyen arreglos de reglamentación no recíprocos que, a juicio de los Estados en una relación de reglamentación, un Estado en desarrollo necesita para participar de manera efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional. Por otra parte, las medidas de participación, al alcance de todos los Estados, se aplican para lograr mayor confianza en la adopción progresiva de un régimen menos restrictivo y para garantizar que los resultados de una mayor competencia, si bien no son iguales, no se conviertan en demasiado desiguales.

3.2.2 Aunque se cuenta con limitada información documentada sobre la negociación y el otorgamiento de medidas preferenciales, se sabe que se han concedido, pero no en un contexto de reciprocidad y a menudo con el compromiso de los Estados en desarrollo a un régimen más liberal después de determinado período de transición más bien que de manera exclusivamente no recíproca. Por ejemplo, en alrededor del tercio de los acuerdos bilaterales de “cielos abiertos” concertados por los Estados Unidos existe un anexo relativo a la transición en que se fijan límites o se prevé la introducción gradual, entre otras cosas, de frecuencias, derechos de la quinta libertad, derechos de la “séptima” libertad para el transporte exclusivamente de carga, los códigos compartidos con terceros países, los servicios chárter y los servicios de escala, algunos de los cuales se aplican únicamente a los transportistas estadounidenses. Respecto a los acuerdos regionales, en 1998 Camboya, la República Democrática Popular Lao, Myanmar y Viet Nam concertaron un acuerdo para el establecimiento de cooperación subregional en materia de transporte aéreo (Acuerdo CLMV), con objeto de liberalizar progresivamente el mercado de transporte aéreo entre los cuatro países con miras a lograr el pleno acceso a los mercados y, al mismo tiempo, obtener un trato preferencial para sus transportistas aéreos por los demás Estados.

4. **ANÁLISIS**

4.1 La capacidad de una línea aérea de mantener sus operaciones y seguir participando en el transporte aéreo internacional depende no sólo de su relativa base de costos de los factores de producción y de su productividad, en diversas circunstancias del mercado, sino también a menudo se apoya en asistencia estatal diversa, ya sea directa, indirecta o implícita, como se ha descrito en la sección anterior. Al considerar los aspectos de sostenibilidad y participación de los transportistas aéreos, por consiguiente, deben examinarse la viabilidad y la conveniencia de la asistencia proporcionada por un Estado a las líneas aéreas para lograr dichos fines.

4.2 La asistencia estatal tiene diversos objetivos, pero, respecto al mercado internacional, a menudo se ha encaminado a mantener la participación de transportistas aéreos nacionales en los mercados de transporte aéreo en cuestión y garantizar el mantenimiento de servicios aéreos con destino a sus territorios o a partir de los mismos. Los países en desarrollo, en particular, se preocupan acerca de la dependencia excesiva en transportistas aéreos extranjeros para proporcionar servicios aéreos internacionales especialmente en tiempos difíciles cuando los servicios pueden quedar negativamente afectados. Algunos Estados podrían probablemente considerar la supervivencia de sus propios transportistas aéreos como un medio concreto de proporcionar una garantía de servicio eficaz. Independientemente de los objetivos y de los medios adoptados para lograrlos, se reconoce generalmente que la asistencia estatal tal vez pueda perjudicar el mercado, dando lugar a una conducta contraria a la competencia, como en los casos de dumping de capacidad y la fijación de

precios desleales. Para reducir al mínimo dichos efectos negativos sobre la competencia en el mercado, particularmente en el caso de ayuda financiera o subsidios directos, varios Estados (y grupos de Estados) han adoptado normas relativas a las ayudas y los subsidios estatales, en las que se prevén criterios para lograr objetivos muy concretos, únicamente cuando se carezca de mejores soluciones.

4.3 La principal complicación práctica consiste en la dificultad de evaluar el pleno alcance de la asistencia estatal debido a la existencia de diversas medidas de asistencia indirecta o implícita. En cierta medida, sólo pueden cuantificarse las ayudas y subsidios directos en forma monetaria, aunque la diversidad de métodos de contabilidad y de notificación dificulta la producción de una evaluación comparativa de los mismos. Además, las medidas adoptadas por los Estados respecto a los niveles percibidos de asistencia, que se considera perturban la competencia, pueden dar lugar a represalias por parte de otros Estados en vista de actitudes diferentes respecto a dicha asistencia.

4.4 En una situación de transición hacia la liberalización o en un mercado ya liberalizado, pueden surgir circunstancias excepcionales en que la asistencia estatal puede producir beneficios económicos y sociales, aunque tal vez afecte a la competencia en el mercado. En lo que atañe a las ayudas y subsidios específicos, la reestructuración financiera puede facilitar la transformación de líneas aéreas menos eficientes, según la experiencia de la Unión Europea. Las decisiones relativas a la reestructuración financiera se adoptan generalmente como resultado de presiones sociales y políticas para salvar líneas aéreas nacionales y asegurarse de que la transición hacia operaciones más eficientes se lleve a cabo al menor costo para quienes estén más afectados, en particular los empleados y los acreedores. No obstante, cabe señalar que si se carece de condiciones debidamente definidas (incluyendo objetivos, plazos adecuados y planes a largo plazo) y rigurosos mecanismos de aplicación de la reglamentación, publicación y vigilancia de la información, la reestructuración financiera sólo serviría para proteger a las líneas aéreas menos productivas sin fomentar su eficiencia interna. Por consiguiente, se necesitan criterios y métodos claros para que la reestructuración financiera permita lograr los objetivos previstos.

4.5 Algunas formas de subsidios en apoyo de niveles mínimos de servicios aéreos a regiones remotas pueden también justificarse desde el punto de vista del interés social, a condición de que se otorguen de manera transparente y eficaz. En tales circunstancias, pueden garantizar el suministro de un servicio que satisfaga normas fijas de continuidad, regularidad, capacidad y precios, normas que tal vez el transportista aéreo no asumiría si considerara únicamente su propio interés comercial. Tradicionalmente se han satisfecho dichas necesidades sociales mediante métodos implícitos como los subsidios mutuos en la red mediante la reglamentación estricta de la entrada en los mercados y de las tarifas, pero el sistema de reglamentación con subsidios mutuos no es transparente y tal vez no estimule la eficiencia. Un método más eficaz y transparente podría consistir en proporcionar subsidios directos para servicios locales no rentables con arreglos institucionales tales como las licitaciones en que se definan claramente los criterios de selección que se aplican al otorgar subsidios. Dado que el sistema de licitaciones otorga subsidios y derechos de explotación a los transportistas más eficientes, tal vez pueda servir para mantener bajos los costos de los subsidios, como lo demuestra la experiencia de varios Estados en su mercado nacional. Cabe preguntarse en qué medida el mencionado mecanismo podría aplicarse a los servicios internacionales.

4.6 En lo que atañe a los aspectos de participación en relación con la asistencia estatal por medio de los acuerdos de servicios aéreos, parece que las medidas preferenciales y de participación justifican las formas de asistencia no monetaria proporcionada por un Estado a líneas aéreas designadas que no sean las propias, especialmente durante el período de transición hacia un régimen más liberalizado. Su aplicación podría contribuir a infundir el nivel de confianza necesario entre varios Estados para emprender con diligencia los mecanismos de liberalización. En una situación de transición, garantizar la participación de países en desarrollo en el transporte aéreo internacional podría formar parte integrante del modo de implantar la liberalización. Contrariamente a las restricciones bilaterales tradicionales basadas en la reciprocidad, estas medidas tienen por objeto brindar a transportistas menos competitivos un derecho no recíproco o un plazo de preparación a fin de que logren establecer un servicio que no pueden disputar plenamente los competidores durante cierto tiempo; así, los Estados cuyos transportistas sean menos competitivos pueden comprometerse a acelerar el ritmo de la liberalización. Así, por ejemplo, las medidas preferenciales pueden dar una ventaja inicial a las líneas aéreas menos competitivas que deseen obtener mayores oportunidades (p. ej., otorgando un mayor número de puntos de tráfico) y permitir que un país en desarrollo introduzca la liberalización progresivamente (p. ej., abrir su mercado en una etapa ulterior). Si bien dichas medidas pueden resultar útiles en numerosos casos, sería difícil formular un artículo de aplicación general sobre dichas medidas para incorporarlo en los acuerdos de servicios aéreos y en el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI. En cambio, podría utilizarse un “Anexo relativo a la transición” que comprenda medidas concretas apropiadas.

5. CONCLUSIONES

5.1 Del análisis que precede pueden deducirse las conclusiones siguientes:

- a) en una situación de transición hacia la liberalización, o aun en un mercado ya liberalizado, los Estados probablemente seguirán proporcionando alguna forma de asistencia a sus líneas aéreas para asegurar la sostenibilidad del sector de transporte aéreo y hacer frente a sus propias preocupaciones legítimas en lo que atañe a la garantía de servicio. Los Estados deberían tener en cuenta que las ayudas y los subsidios que otorgan beneficios a transportistas aéreos nacionales, pero de los que no disponen los competidores en el mismo mercado, podrían perturbar el comercio de servicios aéreos internacionales y constituir prácticas de competencia desleal;
- b) debido a la falta de un método de evaluación aceptable y a la existencia de diversas medidas no monetarias, es muy difícil estimar con precisión el pleno alcance de la asistencia y las repercusiones de una ayuda estatal concreta en la competencia. Dada esta dificultad, los Estados deben reconocer que toda medida adoptada contra líneas aéreas extranjeras que reciban ayuda o subsidios podría dar lugar a represalias por parte del Estado interesado y obstaculizar la liberalización en curso del transporte aéreo internacional;
- c) pueden darse casos en que la asistencia estatal puede producir beneficios económicos o sociales en lo que atañe a la reestructuración de transportistas aéreos y la garantía de servicio. Sin embargo, aun en dichos casos especiales los Estados deberían tomar medidas transparentes y eficaces acompañadas por criterios y métodos claros para asegurarse de que las ayudas y los subsidios no tengan repercusiones negativas en la competencia en el mercado;
- d) los Estados deberían considerar la posibilidad de determinar y permitir la asistencia en el caso de servicios esenciales por determinadas rutas dentro de una región que tengan carácter de servicio público en sus relaciones de transporte aéreo; y

- e) con el fin de garantizar la participación efectiva y sostenida de países en desarrollo y facilitar el procedimiento de liberalización, los Estados deberían prestar atención, en sus relaciones de transporte aéreo, los intereses y las necesidades de países cuyos transportistas aéreos sean menos competitivos y, cuando corresponda, otorgar medidas preferenciales y de participación. Pueden incorporar dichas medidas en el “Anexo relativo a la transición” en sus acuerdos de servicios aéreos.

6. ARREGLO DE REGLAMENTACIÓN RECOMENDADO

6.1 Al progresar hacia la liberalización, los aspectos de participación y de sostenibilidad podrían tratarse, entre otras cosas, en los acuerdos de servicios aéreos actuales o futuros mediante un “Anexo relativo a la transición”. El anexo propuesto, que se describe más adelante y se ha extraído de prácticas y métodos existentes, tendría por objeto tener en cuenta tanto las medidas de participación como las preferenciales. Podría consistir en una o más cláusulas entre tres tipos. Si dichas cláusulas se aplican por igual a cada una de las Partes, entonces se consideran como medidas de participación, de lo contrario serían medidas preferenciales.

6.2 La primera cláusula se utilizaría cuando determinado artículo (o anexo) no entraría en vigor inmediatamente, pero se aplicará de manera limitada durante el período de transición. Por ejemplo, las Partes convendrían en que, no obstante el Anexo relativo al cuadro de rutas que otorga a cada una de las Partes derechos ilimitados de la quinta libertad, no se permitiría a las líneas aéreas de una Parte (el Estado desarrollado) ejercer plenamente estos derechos de tráfico local entre la otra Parte (el Estado en desarrollo) y un tercer Estado hasta determinada fecha. La segunda cláusula sería semejante a la primera, pero abarca períodos de introducción gradual. Por ejemplo, las Partes pueden convenir en que, no obstante un artículo que permite compartir códigos de manera ilimitada, se permitiría a las líneas aéreas de cada una de las Partes ampliar sus servicios de compartición de códigos (frecuencias) con terceros países únicamente de manera gradual durante determinados períodos. La tercera cláusula del anexo propuesto se aplicaría cuando un artículo (o anexo) no entraría en vigor inmediatamente y se aplicaría un plan diferente durante la transición. Por ejemplo, las Partes convendrían en que, no obstante un artículo sobre tarifas con un régimen de doble desaprobación, un régimen de país de origen regiría la fijación de precios hasta determinada fecha. Se indica a continuación, a título informativo, la lista de asuntos que podrían tratarse en el anexo: número de líneas aéreas designadas, criterios de propiedad y control, capacidad y frecuencia, derechos de rutas y tráfico, compartición de códigos, operaciones chárter, servicios intermodales, tarifas, asignación de turnos y aspectos comerciales como los servicios de escala. Además, los mencionados asuntos pueden tratarse mediante cualquiera de los métodos que figuran en las tres cláusulas.

6.3 El siguiente arreglo de reglamentación, presentado como modelo de un “Anexo relativo a la transición”, se propone para que lo examine la Conferencia con objeto de que los Estados contratantes lo utilicen a su discreción en sus acuerdos de servicios aéreos bilaterales, regionales o plurilaterales. El texto del anexo propuesto por la Secretaría proporciona un marco y las Partes deben convenir en los términos y la redacción que adoptarán. El Doc 9587 contiene un texto relativo a posibles medidas preferenciales y de participación. El anexo propuesto se ha introducido en el MASA (véase la nota ATConf/5-WP/17).

ANEXO RELATIVO A LA TRANSICIÓN

Las siguientes medidas de transición expirarán el (fecha), o en una fecha anterior convenida entre las Partes:

1. *No obstante las disposiciones del artículo ___ (o anexo ___), las líneas aéreas designadas de la Parte A (o cada una de las Partes) podrá (deberá)...*

2. *No obstante las disposiciones del artículo ___ (o anexo ___), las líneas aéreas designadas de la Parte A (o cada una de las Partes) podrá (deberá)... como se indica a continuación:*
 - a) *desde (fecha) hasta (fecha), ...; y*
 - b) *desde (fecha) hasta (fecha), ...*
3. *No obstante las disposiciones del artículo ___ (o anexo ___), las disposiciones siguientes regirán...*

7. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

7.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar y adoptar las conclusiones contenidas en el párrafo 5.1; y
- b) recomendar la adopción del “Anexo relativo a la transición” (párrafo 6.3).

— FIN —