

**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  
2.2: Acceso a los mercados**

**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 Conferencia figuran en el párrafo 5.1.

**REFERENCIAS**

Convenio sobre Aviación Civil Internacional  
*Criterios y texto de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587)  
*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)  
Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios  
Ponencia presentada por Cuba en la Comisión de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos. Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), Reunión de Expertos en Servicios de Transporte Aéreo, Ginebra, 21 al 23 de junio de 1999  
Resoluciones de la 33ª Asamblea de la OACI  
Organización Mundial del Comercio (OMC) Consejo del Comercio de Servicios S/C/W/59, 120, 129, 163, 188, 41, 59, 42, 92 y Job 2451

## 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 el Comercio de Servicios (AGCS), de varios servicios de transporte aéreo internacional.

1.2 Nos referiremos a los servicios que brindan los Sistemas de Reservas por Computación (SRC), servicio este incluido en el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS (en adelante el 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 ustedes lo que pensamos sobre la ampliación de los servicios de transporte aéreo dentro del Anexo y el papel que le otorgamos a la OACI en este ámbito

## 2. EXAMEN DE LA EFICACIA DEL ANEXO CON MIRAS 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, comenzara 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 AGCS 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 aéreos 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 de 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 DEL TRANSPORTE AÉREO

3.1 El bloqueo que se impone por los Estados Unidos contra Cuba es un obstáculo y una de las contradicciones de quienes proclaman el libre acceso al mercado como filosofía, mientras bloquean, presionan e impiden que nuestro país en desarrollo, ejerza su derecho.

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 con 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 1986, 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 EE. UU. 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 más de 50 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 Asociación del Transporte Aéreo Internacional (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 3500) 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 de que la OACI debe continuar haciendo los destinos de esta actividad.

4.4 El AGCS, como resultado del examen realizado, no ha llegado a un consenso en cuanto a si debería 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 o comerciales de las líneas aéreas de los países en desarrollo.

4.7 El presente y el futuro del transporte aéreo está 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 nuestros países. Esta 5ª Conferencia es una muestra palpable de ello.

## 5. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 4;
- b) accionar con los gobiernos para mantener el liderazgo de la OACI en los asuntos del transporte aéreo internacional; y
- c) tomar las medidas pertinentes para asegurar la participación efectiva de los países en desarrollo en el transporte aéreo internacional.

— FIN —