



Doc 9819
ATConf/5 2003

Organización de Aviación Civil Internacional

INFORME DE LA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO

RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

Montreal, 24 – 28 de marzo de 2003

*Aprobado por la Conferencia y
publicado bajo la responsabilidad del Secretario General*



Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional. Toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones, debe dirigirse al Secretario General.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque u orden de pago) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI también se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard o Visa).

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit

999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

Teléfono: +1 (514) 954-8022; Facsímile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA;

Correo-e: sales@icao.int

Egipto. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,

Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776

Teléfono: +20 (2) 267-4840; Facsímile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

Eslovaquia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,

State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic

Teléfono: +421 (7) 4857 1111; Facsímile: +421 (7) 4857 2105

España. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,

Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid

Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsímile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sccc.ventasoci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351

Teléfono: +7 (095) 417-0405; Facsímile: +7 (095) 417-0254

Francia. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,

92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)

Teléfono: +33 (1) 46 41 85 85; Facsímile: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 o 17 Park Street, Calcutta 700016

Teléfono: +91 (11) 331-5896; Facsímile: +91 (11) 332-2639

Japón. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo

Teléfono: +81 (3) 3503-2686; Facsímile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,

P.O. Box 46294, Nairobi

Teléfono: +254 (2) 622-395; Facsímile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe

Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570

Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsímile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos

Teléfono: +234 (1) 4979780; Facsímile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100

Teléfono: +51 (1) 302260; Facsímile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Reino Unido. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH

Teléfono: +44 161 499 0023; Facsímile: +44 161 499 0298 Correo-e: enquiries@afeonline.com;

World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar

Teléfono: +221 8-23-54-52; Facsímile: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Sudáfrica. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa

Teléfono: +27 (11) 315-0003/4; Facsímile: +27 (11) 805-3649; Correo-e: avex@iafrica.com

Tailandia. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901

Teléfono: +66 (2) 537-8189; Facsímile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

2/03

Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

Este catálogo anual comprende los títulos de todas las publicaciones y ayudas audiovisuales disponibles.

En suplementos mensuales se anuncian las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales, enmiendas, suplementos, reimpressiones, etc.

Puede obtenerse gratuitamente pidiéndolo a la Subsección de venta de documentos, OACI.

CARTA DE ENVÍO

Al Presidente del Consejo

Del presidente de la Conferencia mundial de transporte aéreo

Tengo el honor de transmitirle el informe sobre la labor realizada por la Conferencia mundial de transporte aéreo, celebrada en la Sede de la OACI, en Montreal, del 24 al 28 de marzo de 2003.



Ahovalamoemapa Faletau
Presidente de la
Conferencia mundial de transporte aéreo

Montreal, 28 de marzo de 2003

ÍNDICE

Carta de envío	(i)
Índice	(iii)
Introducción	1
Cuestión 1 del orden del día: Panorámica	6
Cuestión 1.1 del orden del día: Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto	7
Cuestión 1.2 del orden del día: Aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad y protección de la aviación	12
Cuestión 2 del orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización	15
Cuestión 2.1 del orden del día: Propiedad y control de los transportistas aéreos	16
Cuestión 2.2 del orden del día: Acceso a los mercados	24
Cuestión 2.3 del orden del día: Competencia equitativa y salvaguardias	35
Cuestión 2.4 del orden del día: Intereses de los consumidores	42
Cuestión 2.5 del orden del día: Distribución de productos	45
Cuestión 2.6 del orden del día: Solución de controversias	48
Cuestión 2.7 del orden del día: Transparencia	51
Cuestión 3.1 del orden del día: Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivo	54
Cuestión 4.1 del orden del día: Mecanismos para facilitar la liberalización en el futuro	56
Cuestión 4.2 del orden del día: Declaración de principios mundiales para el transporte aéreo internacional	59
Apéndice A: Discursos de apertura	65
Apéndice B: Lista de participantes	69
Apéndice C: Lista de notas de estudio	85

INTRODUCCIÓN

Lugar de celebración y duración de la Conferencia

1. La quinta Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (ATConf/5) se celebró en la Sala de Asambleas de la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en Montreal, iniciándose el 24 de marzo de 2003. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo, inauguró la Conferencia a la que también se dirigió la Sra. A. McGinley, presidenta del Comité de Transporte aéreo. El Sr. R.C. Costa Pereira, Secretario General, dio la bienvenida a los participantes y presentó a la secretaria de la Conferencia. Las alocuciones de apertura figuran en el Apéndice A. La Conferencia terminó sus tareas el 28 de marzo de 2003.

Orden del día

2. La Conferencia adoptó el siguiente orden del día, que había sido aprobado por el Consejo y que se presentaba en la nota ATConf/5-WP/1:

1. PANORÁMICA

- 1.1 **Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto:** concepto básico y enfoques; problemas en la reglamentación y aplicación de principios comerciales en la gestión de las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea; beneficios y desventajas; influencia de un contexto de reglamentación más amplio, incluyendo políticas comerciales, fiscales, de competencia, sociales y laborales.
- 1.2 **Aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad y protección de la aviación:** repercusiones de la aplicación de principios comerciales, la contratación externa y los arreglos comerciales transnacionales en materia de seguridad y protección de la aviación.

2. EXAMEN DE ASPECTOS CLAVE DE LA REGLAMENTACIÓN EN LA LIBERALIZACIÓN

- 2.1 **Propiedad y control de los transportistas aéreos:** diversos criterios para la designación y la autorización; inversiones directas del extranjero; derecho de establecimiento; nacionalidad de las aeronaves.
- 2.2 **Acceso a los mercados:** derechos de tráfico (principalmente más allá de las libertades tercera y cuarta, pero incluyendo, por ejemplo, la flexibilidad de rutas y operaciones); capacidad y frecuencia; acceso a los aeropuertos y asignación de turnos; alianzas entre líneas aéreas, compartición de códigos y sistemas de concesiones; arrendamiento; aspectos concretos relacionados con la carga aérea y los servicios por expreso y con el transporte intermodal.
- 2.3 **Competencia equitativa y salvaguardias:** salvaguardias contra prácticas anticompetitivas (como en la fijación de precios, la provisión de capacidad, la venta y la comercialización); aplicación de leyes y políticas de competencia (incluyendo

repercusiones respecto de arreglos de cooperación multilaterales entre los transportistas aéreos); viabilidad de los transportistas aéreos y garantía de servicios (comprendida la ayuda estatal); medidas preferenciales para los países en desarrollo y participación efectiva de los mismos.

- 2.4 **Intereses de los consumidores:** derechos y obligaciones de los consumidores (incluyendo las condiciones de transporte); medidas para proteger los intereses de los consumidores.
- 2.5 **Distribución de productos:** presencia comercial; comercio electrónico [*Business to customer* (B2C)] (incluyendo sistemas de reserva por computadora e Internet).
- 2.6 **Solución de controversias:** diversos mecanismos para resolver controversias y su interrelación (en el contexto de arreglos bilaterales, regionales o multilaterales).
- 2.7 **Transparencia:** registro de acuerdos y arreglos (incluyendo las obligaciones en virtud del Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional) y acceso a la información.

3. ANÁLISIS DE UN MODELO DE ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

- 3.1 Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivo con enfoques opcionales para uso discrecional (selectivo o total) por los Estados en un contexto bilateral, regional o multilateral.

4. CONSIDERACIÓN DE UN MARCO MUNDIAL PARA LA LIBERALIZACIÓN EN CURSO

- 4.1 **Mecanismos para facilitar la liberalización en el futuro:** función y programa de trabajo futuro de la OACI; relaciones con otras organizaciones internacionales (multilaterales y regionales, gubernamentales y no gubernamentales).
- 4.2 **Declaración de principios mundiales para el transporte aéreo internacional:** adopción de una declaración basada en un proyecto de texto preparado previamente, pero teniendo en cuenta las deliberaciones relativas a todas las cuestiones del orden del día.

Estructura y reglamento interno

3. La Conferencia se reunió como un solo órgano y celebró 10 sesiones. Antes de examinar el orden del día oficialmente se convocó para los días sábado 22 de marzo y domingo 23 de marzo un seminario cuyo objetivo era servir de marco oficioso para examinar asuntos clave que trataría la Conferencia, la cual se iniciaría el lunes 24 de marzo.

4. Como reglamento interno se adoptó el *Reglamento interno permanente para las conferencias sobre transporte aéreo* (Doc 8683-AT/721). Al respecto, el Consejo había suspendido la aplicación del Artículo 26 que requiere la preparación de actas resumidas.

Participantes

5. Estuvieron representados en la Conferencia los 145 Estados contratantes de la OACI que figuran a continuación:

Afganistán	Finlandia	Nueva Zelandia
Alemania	Francia	Omán
Angola	Gabón	Países Bajos, Reino de los
Antigua y Barbuda	Gambia	Pakistán
Arabia Saudita	Ghana	Panamá
Argelia	Grecia	Paraguay
Argentina	Guatemala	Perú
Armenia	Guinea	Polonia
Australia	Haití	Portugal
Austria	Honduras	Qatar
Azerbaiyán	Hungría	Reino Unido
Bahrein	India	República Checa
Barbados	Indonesia	República de Corea
Belarús	Irán, República Islámica del	República Democrática del
Bélgica	Irlanda	Congo
Belice	Islandia	República de Moldova
Benin	Israel	República Dominicana
Bhután	Italia	República Popular
Bolivia	Jamahiriya Árabe Libia	Democrática de Corea
Botswana	Jamaica	República Unida de Tanzania
Brasil	Japón	Rumania
Brunei Darussalam	Jordania	Rwanda
Bulgaria	Kenya	Saint Kitts y Nevis
Burkina Faso	Kirguistán	Samoa
Burundi	Kuwait	Santa Lucía
Cabo Verde	La ex República Yugoslava de	Senegal
Camboya	Macedonia	Serbia y Montenegro
Camerún	Lesotho	Seychelles
Canadá	Letonia	Singapur
Chad	Líbano	Sri Lanka
Chile	Lituania	Sudáfrica
China	Luxemburgo	Sudán
Colombia	Madagascar	Suecia
Costa Rica	Malasia	Suiza
Côte d'Ivoire	Malawi	Suriname
Croacia	Maldivas	Tailandia
Cuba	Malí	Togo
Dinamarca	Malta	Tonga
Ecuador	Marruecos	Trinidad y Tabago
Egipto	Mauricio	Túnez
Emiratos Árabes Unidos	México	Turquía
Eslovaquia	Mónaco	Ucrania
Eslovenia	Mongolia	Uganda
España	Mozambique	Uruguay
Estados Unidos	Namibia	Uzbekistán
Estonia	Nepal	Venezuela
Etiopía	Níger	Viet Nam
Federación de Rusia	Nigeria	Zambia
Fiji	Noruega	Zimbabwe
Filipinas		

6. Asistieron a la Conferencia en calidad de observadores las 26 delegaciones que se reseñan a continuación:

Palestina

Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)

Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)

Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)

Comunidad del Caribe (CARICOM)

Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA)

Comisión Económica para África (CEPA)

Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)

Conferencia europea de aviación civil (CEAC)

Comunidad Europea (CE)

Comité interestatal de aviación (IAC)

Asociación Internacional de Chárteres Aéreos (AICA)

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

Cámara de Comercio Internacional (CCI)

Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)

Oficina Internacional del Trabajo (OIT)

Asociación de derecho internacional (ILA)

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)

Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)

Unión Monetaria del África Occidental (UMAO)

Banco Mundial

Organización Mundial del Turismo (OMT)

Organización Mundial del Comercio (OMC)

7. La listas de los participantes en la Conferencia figura en el Apéndice B.

Mesa de la Conferencia

8. Se eligió a las siguientes personas para integrar la mesa de la Conferencia:

Presidente de la Conferencia:	Sr. A. Faletau (Tonga)
Primer vicepresidente:	Sr. G. Donadille (Argentina)
Segundo vicepresidente:	Sr. N. Kavadas (Grecia)

Secretaría

9. El Sr. M. Elamiri, Director de transporte aéreo, actuó como secretario de la Conferencia, y el Sr. J.D. Gunther, Jefe de la Sección de política económica, se desempeñó como secretario adjunto. Proporcionaron ayuda el Sr. Y.Z. Wang, la Sra. M. Boulous, el Sr. T. Hasegawa y el Sr. C.H. Dudley. De la administración de la Conferencia y el enlace con la Dirección de transporte aéreo se encargó el Sr. R.I.R. Abeyratne. El Sr. L. Fonseca se encargó del Boletín de la Conferencia. La Sra. A. Fuchs-Ledingham se encargó de la coordinación de la documentación y la supervisión general, y el Sr. Z. Anwar de la coordinación de credenciales. La coordinación de la página web estuvo a cargo de la Sra. S. Joseph. La Sra. S. Brain y la Sra. J. Nounou se encargaron de la supervisión de los servicios de secretaría. El Sr. C.B. Lyle, Director adjunto de transporte aéreo, se desempeñó como asesor de la Conferencia.

10. Los servicios administrativos ofrecidos bajo la supervisión del Sr. A.P. Singh, Director de administración y servicios, estuvieron a cargo del Sr. M. Blanch, Jefe de la Sección de servicios a las conferencias y oficinas, de la Srta. A. Craig, Encargada del Control de documentos, y del Sr. S. Gauthier, Supervisor de la Subsección de distribución interna. Los servicios de idiomas se suministraron bajo la supervisión del Sr. Y.N. Beliaev, Subdirector de idiomas y publicaciones, con la colaboración de la Sra. R.J. Ezrati, Jefa de la Sección de interpretación.

Documentación

11. En el Apéndice C figura la lista de los documentos relacionados con la labor de la Conferencia.

**Cuestión 1 del
orden del día: Panorámica****1.0.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/2) describió brevemente los orígenes administrativos y la convocatoria de la Conferencia, los preparativos de la Secretaría y algunos arreglos y procedimientos administrativos para la misma.

La **Secretaría** (WP/4) proporcionó una descripción general de las tareas de la Conferencia en el marco de la evolución de la industria y la reglamentación, y explicó las labores principales de acuerdo con su orden del día, así como las conclusiones previstas.

1.0.2 Análisis

1.0.2.1 Al principio de la Conferencia se expresó un amplio apoyo a la liberalización gradual, progresiva y con salvaguardias y para que la Conferencia se centrara en “cómo” en vez de “si” liberalizar el transporte aéreo internacional.

1.0.2.2 El significado de “liberalización gradual y progresiva” se aclaró haciendo referencia a la Recomendación de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo (AT Conf/4) de 1994, según la cual cada Estado “determinará la dirección a seguir y la cadencia de los cambios introducidos en la reglamentación del transporte aéreo internacional” con “el objetivo general de acceso a los mercados en forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias”. Además, el objetivo de la presente Conferencia se refiere, entre otras cosas, a “un marco para la liberalización progresiva”. Cada Estado puede decidir en qué consistirá su “liberalización gradual y progresiva”.

1.0.2.3 Es necesario que el proceso de liberalización tenga en cuenta las diferencias entre los Estados, el tamaño y la competencia de las líneas aéreas, la infraestructura del transporte aéreo y los recursos financieros para garantizar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados en el transporte aéreo internacional. En este contexto, el proceso debería poner de relieve la “competencia equitativa” en oposición a la “competencia libre”, ya que existen inquietudes con respecto a que la competencia irrestricta pueda conducir a cambios irreversibles que podrían ir en perjuicio de la red del transporte aéreo internacional.

Cuestión 1 del**orden del día: Panorámica****1.1 : Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto****1.1.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/5) presentó varios estudios de casos, que describen de forma resumida experiencias de liberalización en los Estados respectivos, como medio apropiado para el análisis y la difusión de información sobre dichas experiencias de los Estados a nivel nacional, subregional, regional o plurilateral. En la nota de estudio se propone también que la OACI elabore en mayor profundidad y divulgue estudios de casos para asistir a los Estados en el proceso de liberalización.

La **Secretaría** (WP/20) proporcionó una breve descripción general de las iniciativas en materia de comercialización en la industria de las líneas aéreas, incluyendo los cambios en las estructuras de las empresas y los modelos comerciales, así como en la comercialización en los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea. En la nota también se examinan las consecuencias relacionadas con la comercialización de las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea en el contexto más amplio de la experiencia de liberalización.

Francia (WP/88) describió las medidas adoptadas para acompañar la liberalización del transporte aéreo en Francia a fin de atenuar ciertos fenómenos conexos en materia de congestión de aeropuertos y perjuicios medioambientales. Basándose en la experiencia, en la nota se recomendó que es muy conveniente anticiparse, en la medida de lo posible, a ciertos efectos potenciales de la liberalización del transporte aéreo.

Georgia (WP/43) solicitó que se haga un estudio sobre la liberalización, y pidió a la OACI que proporcione a los Estados la información más realista y completa sobre los resultados de la liberalización que ya ha tenido lugar en algunos Estados y regiones y en qué manera la liberalización de la aviación civil influye sobre otros sectores de la economía.

La **India** (WP/86) puso de relieve las medidas adoptadas de forma unilateral por la India al liberalizar las operaciones de carga y los vuelos chárter de turismo y, sobre la base de su experiencia, recomendó este enfoque a otros Estados con respecto a esos dos sectores de la aviación.

Miembros de la **Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)** (WP/98) presentaron una reseña de la liberalización en América latina, que se ha promovido con armonización y coordinación para permitir un enfoque gradual por medio de acuerdos bilaterales y subregionales más flexibles, salvaguardando a los países menos desarrollados.

La **Organización Internacional del Trabajo (OIT)** (WP/31 revisada) invitó a la Conferencia a renovar su afirmación de 1994 en el sentido de que los trabajadores son una de las principales partes interesadas en la aviación y que deberían participar en todos los debates sobre la futura reglamentación económica del sector. En la nota también se pidió a la Conferencia que adoptara recomendaciones para que tengan en cuenta la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*, el papel

fundamental del trabajo, los efectos del empleo, la promoción del diálogo y la participación social, y el papel del Estado.

La **Secretaría** (WP/23 — nota de información) proporcionó información respecto a la conexión entre el sector del transporte aéreo de rápido crecimiento con la economía general, describió el estado actual de la industrial y presentó un aumento estimado en el tráfico mundial de pasajeros del 4,3% anual hasta 2020.

China (WP/25 — nota de información) proporcionó información sobre el rápido crecimiento del sector de la aviación, que desempeña un papel cada vez más importante en el desarrollo socioeconómico del país y en el impulso para la modernización.

Cuba (WP/54 — nota de información) brindó información sobre la experiencia de Cuba en el desarrollo gradual del transporte aéreo, que es un aspecto primordial de la liberalización. En la nota también se pidió que los Modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA) se basen en cambios uniformes y graduales para la reglamentación, teniendo en cuenta las diferencias en las infraestructuras aeronáuticas de los Estados miembros.

Fiji (WP/45 — nota de información) consideró que, para garantizar la participación sostenida de Fiji en un medio liberalizado y para promover el interés de su transportista nacional, el método más realista e ideal de liberalización de los servicios aéreos internacionales de Fiji es sobre una base bilateral en lugar de multilateral.

Singapur (WP/37 — nota de información) proporcionó una breve reseña sobre la liberalización de los servicios aéreos en el foro del Consejo de Cooperación Económica Asia/Pacífico (APEC) y por medio de acuerdos multilaterales, e instó a los Estados a que siguieran vías paralelas para la liberalización de los servicios aéreos, y para tener en cuenta un enfoque de liberalización por fases cuando fuera necesario, para avanzar al máximo y alentar a la mayor cantidad posible de socios para que se sumen al proceso de liberalización.

Estados Unidos (WP/67 — nota de información) presentó información y conclusiones provenientes de sus estudios empíricos sobre los mercados transatlánticos y de Canadá/Estados Unidos, que demostraron el efecto beneficioso de los acuerdos de servicios aéreos liberalizados.

Estados Unidos (WP/90 — nota de información) proporcionó su Modelo de acuerdo bilateral de “cielos abiertos”, el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional entre siete Estados APEC (el acuerdo “MALIAT” o “Kona”) y el Protocolo del acuerdo “Kona” así como ejemplos útiles de recientes instrumentos de liberalización.

Estados Unidos (WP/97 — nota de información) presentó el Modelo de ley de comercio aéreo, que proporcionó un modelo de acuerdo flexible para que los Estados elaboraran sus propias reglamentaciones relativas a los aspectos económicos de la aviación civil, y que los Estados pueden utilizar en cualquier nivel de la liberalización.

53 Estados africanos [WP/81 (Rev.) en francés solamente — nota de información] proporcionaron información básica sobre la liberalización en África, centrándose en la aplicación de la Decisión de Yamoussoukro relativa a la liberalización del acceso a los mercados de transporte aéreo en África. En la nota también se hace referencia a las experiencias operacionales en lo que respecta a las políticas de liberalización de otras regiones.

Camboya, la República Democrática Popular Lao, Myanmar y Viet Nam (CLMV) (WP/58 — nota de información) proporcionaron una reseña sobre la subregión CLMV y el establecimiento de la cooperación subregional CLMV sobre transporte aéreo, inclusive sus elementos integrantes y principios, y examinaron las experiencias y perspectivas futuras.

Miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC) y la Unión Europea (UE) (WP/61 — nota de información) reseñaron la experiencia europea con la liberalización de sus mercados de transporte aéreo, que ha sido positiva con medios para hacer frente a muchas de las preocupaciones que se plantearon al principio del proceso. En los anexos de la nota figura información detallada sobre aspectos específicos de un mercado liberalizado en diferentes Estados miembros.

APEC (WP/30 — nota de información) describió el desarrollo, utilizando el consenso y la cooperación de sus ocho opciones, para un servicio aéreo más competitivo a un ritmo compatible con el interés nacional de cada miembro, que fue aprobado en 1999.

CARICOM (WP/89 — nota de información) subrayó las iniciativas del CARICOM para liberalizar su sector del transporte aéreo en el contexto de sus compromisos para el establecimiento de un mercado y economía únicos.

La Unión Monetaria del África Occidental (UMA) (WP/60 — nota de información) reseñó su programa de transporte aéreo común que se basa en una serie de medidas integradas que abarcan la seguridad y la protección de la aviación y la infraestructura conducentes a la liberalización de los servicios de transporte aéreo que se proporcionan en los ocho Estados miembros africanos.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) (WP/35 — nota de información) examinó la experiencia de la liberalización hasta la fecha a niveles bilateral y regional, que enfrenta obstáculos tales como límites en la inversión extranjera y políticas de competencia divergentes. En la nota también se subrayan varias cuestiones pendientes y se examinan caminos posibles hacia la futura liberalización así como un enfoque pragmático.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) (WP/66 — nota de información) presentó el resumen ejecutivo de un estudio de la OIT con el título de *Impacto de la reestructuración de la aviación civil en el empleo y las prácticas sociales*.

La Secretaría del Foro de las Islas del Pacífico (WP/72 — nota de información) explicó la razón que fundamenta la iniciativa de elaborar el Acuerdo de Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico (PIASA), reseñó los beneficios esperados de un posible acuerdo, respondió a algunas de las cuestiones que se habían planteado en otros foros, y describió

los pasos siguientes para el desarrollo continuo del mercado único de la aviación para el Pacífico.

1.1.2 Análisis

1.1.2.1 La Conferencia tomó nota y consideró útiles las presentaciones sobre las experiencias de la liberalización en los Estados y regiones.

1.1.2.2 Según la experiencia de varios Estados, la liberalización unilateral de determinados aspectos del transporte aéreo, como los servicios de carga y los chárter de turismo, sin necesidad de un acuerdo bilateral, de reciprocidad o de cambio en los criterios de propiedad y control, ha demostrado ser beneficiosa, aunque otros Estados indicaron que prefieren utilizar enfoques bilaterales y reciprocidad al liberalizar esos servicios.

1.1.2.3 La Conferencia tomó nota de que varios enfoques regionales y subregionales para la liberalización habían demostrado ser exitosos mientras que en algunas otras regiones los esfuerzos para la liberalización habían encontrado dificultades al tratar de obtener los recursos necesarios para la infraestructura, y la seguridad y protección de la aviación. Algunos Estados seguían prefiriendo una política bilateral pragmática hacia la liberalización en vez de un enfoque regional.

1.1.2.4 Varios delegados señalaron que los estudios de casos sobre las experiencias de la liberalización deberían incluir tanto los resultados positivos del proceso como los negativos.

1.1.2.5 Se señaló que la liberalización que incluye la oferta de tráfico de cabotaje plantea algunas cuestiones en relación con el reconocimiento de la certificación de aeronaves e impuestos nacionales con respecto a las líneas aéreas extranjeras que explotan servicios nacionales.

1.1.2.6 Se expresó la opinión de que las repercusiones de la reestructuración de la aviación civil sobre el empleo y las prácticas sociales indicaban la necesidad de tener en cuenta las normas de trabajo pertinentes, y de reorganizar la importancia de una fuerza de trabajo bien capacitada y motivada para relaciones laborales armoniosas. Se consideró que la futura liberalización de la industria podría encontrarse con diversos grados de resistencia por parte de los grupos laborales. Por lo tanto, era necesario adoptar medidas para evitar la ruptura del diálogo social y para que los trabajadores desempeñen un papel activo en el proceso de liberalización.

1.1.3 Conclusiones

1.1.3.1 De la documentación y debates realizados en el marco de la cuestión 1.1 del orden del día sobre los antecedentes y la experiencia de la liberalización, la Conferencia concluyó que:

- a) un enfoque sobre las experiencias de liberalización basado en estudios de casos, si bien tendrá necesariamente un alcance limitado, constituye un medio adecuado para el análisis y la divulgación de información sobre las experiencias de los Estados a escala nacional, subregional, regional o plurilateral. Los estudios de casos sobre la liberalización pueden ayudar a los Estados a desarrollar aún más sus enfoques y opciones de políticas respecto de la liberalización;
- b) la OACI debería seguir desarrollando y difundiendo estudios de casos e información sobre las experiencias de liberalización por los medios que estime adecuados. Se debería instar a los Estados a que presenten esa información a la OACI para su difusión general;

- c) durante más de un decenio, las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea han llegado a ser más comercializados en un entorno cada vez más competitivo. El desarrollo dinámico de la comercialización y la difusión de la liberalización continuarán teniendo efectos y consecuencias recíprocas;
- d) aunque las líneas aéreas, y los proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea son interdependientes, su comercialización y privatización en un entorno liberalizado tiene varias consecuencias en la competencia y repercusiones financieras para ambas partes. La cooperación a largo plazo entre las líneas aéreas y los proveedores de servicios constituyen una forma de aportar estabilidad a este entorno. Aún más, la utilización de consultas debería constituir una parte esencial de sus relaciones;
- e) los Estados deberían evaluar previamente y preveer, en la medida de lo posible, ciertos efectos de la liberalización en la infraestructura y el medio ambiente que pueda tener el proceso de liberalización del transporte aéreo; y
- f) la liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como importante parte interesada en el desarrollo de la industria del transporte aéreo. Los Estados deben cumplir y respetar la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo** y su correspondiente seguimiento, y adoptar las medidas necesarias para promover el diálogo social con la participación activa de los trabajadores como medio para encontrar soluciones innovadoras y socialmente responsables.

* Nota de la Secretaría — El texto de la *Declaración de la OIT relativa a los principios de derechos fundamentales en el trabajo* se encuentra en el sitio web de la OIT, en: <http://www.ilo.org/public/english/standards/decl/declaration/index.htm>

**Cuestión 1 del
orden del día: Panorámica****1.2 : Aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad y protección de la
aviación****1.2.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/6) se ocupó de las repercusiones de la liberalización económica relacionadas con la seguridad y protección de la aviación, y examinó cuestiones concretas y opciones de política, poniendo de relieve la importancia suprema de la reglamentación en materia de seguridad y protección de la aviación.

Los **Estados Unidos** (WP/96) tomaron nota de mejoras recientes en relación con la seguridad operacional, pero también de que existía el peligro de que las responsabilidades relacionadas con las actividades de vigilancia de la seguridad operacional quedaran confusas a raíz de los acontecimientos políticos y los cambios en los arreglos de reglamentación económica, a menos que la responsabilidad y la estructura jerárquica relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación permanezcan claramente establecidas.

53 Estados africanos (WP/76) hicieron un análisis detenido de las repercusiones de la liberalización en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en términos de promover la liberalización, garantizar la seguridad operacional y garantizar la seguridad de la aviación, e instaron a que se brindara asistencia a los países en desarrollo para que puedan afrontar sus necesidades en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación, incluyendo la implantación del proyecto de Desarrollo de la cooperación en materia de seguridad operacional y mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP).

La **Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros** (WP/68 — Nota de información) identificaron algunas cuestiones clave que era preciso abordar al tratar los aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad operacional y especialmente los relativos a la propiedad y el control de las líneas aéreas.

1.2.2 Análisis

1.2.2.1 Hubo amplio apoyo por lo que respecta a la importancia suprema de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, independientemente del tipo de reglamentación económica empleado, y a la necesidad de asegurar que la liberalización no hiciera peligrar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Además, la confianza del público en el transporte aéreo internacional era fundamental. Por lo que respecta a la seguridad de la aviación el mantenimiento de dicha confianza exigía vigilancia y medidas por parte de los Estados y la industria para hacer frente a nuevas formas de amenazas a la seguridad.

1.2.2.2 Se consideró que los esfuerzos realizados en aras de la liberalización podrían llegar a descarrilarse si no se contaba con los recursos suficientes para que los Estados cumplieren con su responsabilidades en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación; por consiguiente existía la necesidad de contar con cooperación y asistencia financiera en esta esfera. Las instituciones financieras internacionales, y la OACI misma, reconocían dicha necesidad y brindaban asistencia en forma activa.

1.2.2.3 Se manifestaron inquietudes acerca de que algunos tipos de liberalización podrían provocar el surgimiento de banderas de conveniencia y ello debería tenerse en cuenta en los esfuerzos realizados para mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación mediante, por ejemplo, el empleo de acuerdos en el marco del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago sobre el arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves.

1.2.2.4 Un sistema de seguridad operacional y de seguridad de la aviación basado en el concepto de un sólo Estado se torna cada vez más complejo a raíz de la liberalización regional y la organización globalizada de la economía mundial. Si bien en última instancia la responsabilidad relativa a la protección y seguridad recae en el Estado, los acuerdos regionales para la vigilancia de la seguridad operacional pueden resultar eficaces.

1.2.2.5 Se sugirió que la OACI debería realizar un estudio destinado a determinar cuál es el Estado o los Estados, e incluso la autoridad de reglamentación designada, más adecuado para ejercer estas responsabilidades; y para recomendar con el tiempo enmiendas a los arreglos de reglamentación existentes de la OACI sobre el asunto.

1.2.3 Conclusiones

1.2.3.1 Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes en el marco de la cuestión 1.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) la liberalización económica acarrea consecuencias con respecto a la reglamentación de la seguridad y la protección de la aviación que es preciso enfrentar debidamente a los niveles nacional, bilateral, regional y mundial, según corresponda, con el fin de garantizar el continuo desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil;
- b) el Convenio de Chicago impone a los Estados contratantes la responsabilidad de que se cumplan las normas y métodos relativos a la seguridad y la protección de la aviación. Independientemente de cualesquiera arreglos futuros para la reglamentación económica, la seguridad y la protección deben seguir siendo de importancia primordial en la operación y el desarrollo del transporte aéreo. En un medio económico liberalizado la reglamentación de la seguridad y la protección de la aviación no solamente debe mantenerse sino también fortalecerse. Las medidas para garantizar el cumplimiento de las normas relativas a la seguridad y protección de la aviación aplicables y el mejoramiento de la supervisión normativa deben ser parte integral de las salvaguardias para la liberalización;
- c) al introducir la liberalización económica, los Estados deberían garantizar que la seguridad y la protección de la aviación no queden comprometidas por consideraciones comerciales, y que se establezcan claras líneas de responsabilidad para la seguridad y la protección de la aviación por lo que respecta a las partes correspondientes en cualesquiera arreglos liberalizados. Independientemente de la forma que adopten los arreglos de reglamentación económica, debería establecerse claramente a quién corresponde la responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en un Estado contratante de la OACI claramente identificado o en otra autoridad normativa designada por ese Estado, con respecto a toda explotación de aeronaves;
- d) la OACI debería seguir desempeñando un papel de liderazgo en la elaboración de estrategias mundiales para la reglamentación y vigilancia de la seguridad y la

protección de la aviación, tanto de manera definitiva como en el contexto de la facilitación de reformas de la reglamentación. El cambiante entorno normativo y operacional del transporte aéreo internacional exige la elaboración de nuevos métodos relacionados con la reglamentación capaces de adaptarse a los cambios y enfrentar las correspondientes inquietudes. Mientras se preparan esos nuevos arreglos relativos a la reglamentación, deben adoptarse medidas para garantizar que el sistema de reglamentación de la seguridad y la protección de la aviación vigente continúa funcionando de manera eficaz. Para enfrentar este desafío es preciso contar con una cooperación internacional continua y con los esfuerzos concertados de todos los Estados contratantes, organismos regionales de aviación, la industria y todos los participantes en la aviación civil;

- e) teniendo en cuenta los limitados recursos humanos y financieros disponibles en muchos países en desarrollo a los que se les exige que garanticen la protección y seguridad al llevar a cabo la liberalización, debería recurrirse a todos los medios posibles, comprendidas las contribuciones al mecanismo de seguridad de la aviación, de la OACI, al Programa de cooperación técnica de la OACI y al Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) y el apoyo de arreglos complementarios a nivel regional e internacional comprendidos los proyectos COSCAP y otros proyectos de desarrollo cooperativo), con la finalidad de brindar asistencia a estos Estados para mejorar la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación y subsanar las deficiencias identificadas por las auditorías de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, de la OACI; y
 - f) la OACI debería estudiar la necesidad de asegurar la coherencia y exactitud de la definición del Estado o Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación que se utilice para fines de explotación, responsabilidad, reglamentación económica y otros semejantes.
-

Cuestión 2 del

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

2.0.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/22) proporcionó un proyecto de revisión del *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626, 1996) como referencia para las cuestiones que debían examinarse dentro de esta cuestión del orden del día.

Cuestión 2 del**orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización****2.1 : Propiedad y control de los transportistas aéreos****2.1.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/7) examinó la labor para utilizar un criterio distinto para la propiedad y el control nacionales tradicional de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados y examinó cuestiones y opciones de políticas de liberalización de la propiedad y el control. En la nota se propuso un nuevo criterio opcional para que las líneas aéreas tengan acceso a los mercados (además de las opciones existentes avaladas por la OACI para “comunidad de intereses” y la propiedad de un grupo predefinido), que se basa en la oficina principal y el control de reglamentación efectivo por el Estado que otorga la designación. Las conclusiones propuestas y una recomendación a los Estados y la OACI para adoptar medidas están pensadas con el fin de facilitar la aplicación de acuerdos más flexibles por parte de los Estados que deseen liberalizar y al mismo tiempo proteger la situación de todos los Estados y garantizar que la seguridad y la protección de la aviación no solamente se mantienen sino que se mejoran.

Barbados (WP/48) describió la difícil situación financiera que enfrentan las líneas aéreas de los países en desarrollo y la necesidad que tienen de inversiones extranjeras. En la nota se sugirió, como progresión de la liberalización ya iniciada en el marco del principio de la “comunidad de intereses” para los Estados en desarrollo, que se deberían liberalizar las reglas que rigen la propiedad “mayoritaria” para permitir la autorización de las líneas aéreas que tienen como mínimo un 25% de la propiedad en poder de nacionales del Estado que otorga la designación.

Nueva Zelandia (WP/114) propuso una enmienda al proyecto de recomendación sobre la propiedad y el control de un transportista aéreo.

Cuba (WP/52), observando los cambios en la reglamentación del transporte aéreo internacional de los Estados, así como la experiencia en el sector, consideró que las nuevas propuestas de la Secretaría ayudarían a seguir desarrollando el transporte aéreo internacional en forma segura, ordenada, gradual y eficiente.

El **Pakistán** (WP/57) consideró que los criterios de propiedad y control nacionales se podrían aplicar con más flexibilidad en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos existentes, en cada caso en particular, evitando cambios excesivos que conducirían a “pabellones de conveniencia”.

La **República de Corea** (WP/101) consideró que los criterios de propiedad y control nacionales son más adecuados dentro de un marco bilateral de transporte aéreo, mientras que el criterio de oficina principal se podría aplicar de manera más adecuada en los marcos regionales. Aunque el criterio de oficina principal proporciona garantías para evitar las inquietudes con respecto a la tercera parte que obtiene beneficios sin asumir carga alguna, así como a la seguridad y protección de la aviación, todavía existen preocupaciones con respecto a esa tercera parte beneficiada cuando un Estado miembro de una región concierta un acuerdo bilateral en el que figura este criterio con un Estado fuera de la región.

Singapur (WP/39) instó a los Estados a liberalizar los criterios de propiedad y control de los transportistas aéreos y subrayó la importancia de las consultas abiertas por los Estados para comprender sus problemas particulares y hallar soluciones a los mismos. Este modo de proceder permitiría a los Estados hallar un terreno común para adaptar los marcos existentes a fin de liberalizar sin comprometer sus intereses.

Estados Unidos (WP/96) observó que, en todo nuevo régimen que modifique las normas tradicionales de la propiedad y control de las líneas aéreas, debe permanecer claramente establecida la responsabilidad y la estructura jerárquica para la vigilancia de la seguridad y la protección de la aviación. Debe existir claramente un punto de contacto responsable de la seguridad y la protección de la aviación que en casi todos los casos será el Estado del explotador, independientemente de la medida en que éste haya delegado en otros la ejecución de sus responsabilidades.

53 Estados africanos (WP/80) examinaron las cuestiones y opciones de política en la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, que expuso la Secretaría, y respaldó la adopción de la cláusula modelo propuesta sobre designación y autorización de las líneas aéreas a condición de que los Estados determinen en sus leyes y reglamentos las condiciones relativas tanto a las pruebas que acreditan la ubicación de la “oficina principal” como las atinentes al “control de reglamentación efectivo”.

Miembros de la CAAC (WP/65) explicaron su preferencia por la liberalización de los criterios tradicionales de propiedad y control por lo que respecta al transporte no regular de pasajeros y carga. Respecto al transporte regular de pasajeros y carga, apoyaron “el principio de liberalizar la propiedad y el control a nivel de agrupaciones regionales conservando al mismo tiempo el régimen tradicional con otras partes”.

Grecia, en nombre de la UE, la CEAC y sus miembros (WP/84) consideró que la situación económica de muchas líneas aéreas, la necesidad de facilitar al transporte aéreo el acceso a los recursos financieros internacionales y el deseo de la industria del transporte aéreo de disfrutar de la misma libertad comercial que otros sectores de la economía se pueden alcanzar con tres principios clave: 1) los Estados deberían avenirse a que cualquier otro Estado que lo desee pueda liberalizar unilateralmente sus restricciones de propiedad y control o como parte de un grupo de Estados que compartan el mismo punto de vista; 2) con las garantías apropiadas sobre seguridad operacional, debería tenerse en cuenta la designación de compañías aéreas con sede en un tercer país; y 3) los Estados miembros de la OACI deberían formular un enfoque común respecto a la liberalización de los requisitos de propiedad y control manteniendo normas muy rigurosas sobre la seguridad operacional.

Los **Miembros de la CLAC (WP/99)** observaron que aunque la liberalización de la propiedad y el control ha sido examinada extensamente, la mayor parte de los Estados todavía no han encontrado una solución aceptable. Se debe prestar especial consideración a asuntos tales como la posible aparición de “pabellones de conveniencia”, el deterioro de las normas de seguridad operacional y protección de la aviación, la posible fuga de capitales; repercusiones en los aspectos laborales, los requisitos nacionales en materia de emergencia y la garantía de servicio; y, a largo plazo, repercusiones contrarias a la competencia provenientes de la concentración en la industria.

La **AICA** (WP/33) apoyó la posición de la IATA respecto a la propiedad y el control descrita en la nota WP/26:

La **IATA** (WP/26) fue partidaria de cuatro etapas para la liberalización de la propiedad y el control de las líneas aéreas: 1) distinguir entre el control comercial conferido por la propiedad y el control normativo ejercido por las autoridades que otorgan el permiso; 2) eliminar las restricciones a la propiedad; 3) hacer que el control normativo sea responsabilidad del Estado designante; y 4) brindar el control de la seguridad y la protección de la aviación por medio de la adopción y aplicación de las Cláusulas modelo de la OACI/CEAC correspondientes.

La **ITF** (WP/75) puso en duda los efectos beneficiosos que sostienen quienes proponen la liberalización de los criterios de propiedad nacional y control efectivo y consideró que dichas medidas pueden conducir a la situación existente en la industria marítima de “pabellones de conveniencia”. En la nota se recomendó que se mantengan los criterios de propiedad y control nacionales en aras de la estabilidad, fiabilidad y seguridad económica del transporte aéreo, que los Estados deberían retener medios normativos eficaces para cumplir con la dimensión de interés público del transporte aéreo y que la OACI determinara medidas para evitar el dumping de la seguridad y la protección de la aviación.

La **IFALPA** (WP/34 — nota de información) consideró que los cambios propuestos en los criterios de propiedad y control no tienen en cuenta las consecuencias laborales y sociales y que se debe mantener la regla general de que nacionales del país que otorga la designación deben ser propietarios mayoritarios y controlar efectivamente una línea aérea designada, como garantía primordial contra la utilización de “pabellones de conveniencia” que deteriorarían las normas laborales y sociales.

La **ALADA** (WP/71 — nota de información) reconoció que la atenuación de la noción tradicional de propiedad mayoritaria y control efectivo de las líneas aéreas para permitir la inversión extranjera debe estar sujeta a los criterios legislativos de cada país, y que se debe mantener la responsabilidad del Estado en que funciona la línea aérea.

2.1.2 **Análisis**

2.1.2.1 La propiedad y el control de los transportistas aéreos se consideraron como una cuestión clave que debía tratar la Conferencia. Ampliar los criterios para usar el acceso a los mercados podría aportar beneficios tales como un acceso más amplio para las líneas aéreas a los mercados de capitales, reduciendo su dependencia respecto al apoyo financiero gubernamental y permitiéndoles crear redes más extensas por medio de fusiones y adquisiciones; y robustecer la industria, la eficiencia y la competencia en el transporte aéreo internacional. Sin embargo, se señaló que ampliar los criterios también presentaba riesgos posibles, como partes que obtienen beneficios sin asumir carga alguna (cuando una línea aérea de una tercera parte usa derechos de tráfico bilaterales que su gobierno no tiene), concentración de la industria que podría resultar en medidas anticompetitivas contra los consumidores y las líneas aéreas más pequeñas, la emergencia de “pabellones de conveniencia”, degradación de la seguridad y protección de la aviación, disminución de las normas laborales y de la protección para los trabajadores de las líneas aéreas. Por lo tanto, existía la necesidad de proveer salvaguardias apropiadas en el proceso de liberalización. Como ocurre generalmente respecto a la liberalización, hubo amplio apoyo para un cambio gradual, progresivo y ordenado con respecto a la propiedad y el control de los transportistas aéreos.

2.1.2.2 Al mismo tiempo, varios Estados expresaron apoyo para conservar el uso de los criterios tradicionales de propiedad y control nacionales, particularmente en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, para tener en cuenta las disparidades en las economías, los mercados y la capacidad de competir de las líneas aéreas de las partes en el acuerdo, y también para asegurar la reciprocidad. Se tomó nota de que con los años también se habían producido casos de acuerdo mutuo entre partes bilaterales para emplear otros criterios, o ningún criterio específico de propiedad y control.

2.1.2.3 A escala regional, hubo apoyo para liberalizar gradualmente la propiedad y el control utilizando un enfoque de “comunidad de intereses” respecto a propiedad o control de transportistas aéreos para los acuerdos regionales y los acuerdos bilaterales en los que terceras partes usan criterios tradicionales de propiedad y control. Al mismo tiempo, los Estados de varias regiones estaban a favor de la propuesta de oficina principal o control normativo efectivo como una mejora respecto al concepto de “comunidad de intereses”, dado que favorecía el acceso a otros capitales de los que no se disponía en la región. Un acuerdo plurilateral usaba la oficina principal y el control efectivo sin un criterio de propiedad. Los Estados isleños pequeños que carecen de líneas aéreas estaban a favor de que criterios más amplios como un medio para atraer servicios de líneas aéreas extranjeras o para atraer capitales en caso de que decidieran establecer una línea aérea en el futuro.

2.1.2.4 Dada la amplia divergencia en las prácticas y en el número de mecanismos diferentes que se emplean a nivel bilateral y regional, los criterios detallados probablemente no fueran eficaces. Por ejemplo, el criterio propuesto de oficina principal y control normativo efectivo por el Estado designante no tenía en cuenta las fusiones de líneas aéreas. Lo que realmente se necesitaba era un enfoque flexible y voluntario que permitiera a cada Estado escoger el tipo de propiedad y control de los transportistas aéreos que respondiera a sus necesidades, aceptando que un socio en un acuerdo de servicios aéreos podía elegir una opción diferente. El punto clave era autorizar servicios de un transportista aéreo designado que emplee criterios diferentes, o de alternativa, siempre y cuando se salvaguarden la seguridad y protección de la aviación. Esto permitiría a los Estados que deseen hacerlo liberalizar la propiedad y el control de las líneas aéreas, mientras que los Estados que prefieran los criterios tradicionales de propiedad y control pueden conservarlos.

2.1.2.5 En vista de la gama de opciones disponible en la práctica de los Estados durante años o adoptadas previamente por la OACI, la cláusula modelo propuesta en la nota de la Secretaría debería ser para uso discrecional y como una opción entre varias disponibles.

2.1.2.6 Reconociendo que la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos puede recibir más impulso entre los Estados con una óptica similar, la propuesta de la Secretaría respecto a un mecanismo práctico para facilitar la liberalización se consideró útil, con sujeción a algunas modificaciones.

2.1.2.7 Para que su examen de esta cuestión tenga efecto, la Conferencia llegó a las conclusiones expuestas seguidamente y propuso la adopción de un proyecto de cláusula modelo y una recomendación.

2.1.3 Conclusiones

2.1.3.1 De la documentación y del debate que siguió sobre la cuestión 2.1 del orden del día — Propiedad y control de los transportistas aéreos, la Conferencia llegó a las conclusiones siguientes:

- a) la creciente y generalizada liberalización, privatización y mundialización exige que se modernice la reglamentación respecto a las condiciones relativas a la designación y autorización de los transportistas aéreos para permitir que los transportistas se adapten al entorno dinámico. Si bien existen preocupaciones que deben resolverse,

también habrá ventajas en liberalizar las disposiciones de propiedad y control de los transportistas aéreos. La experiencia pasada a este respecto indica que esto puede lograrse sin contradecir las obligaciones de las partes en virtud del Convenio de Chicago y sin perjudicar la naturaleza del transporte aéreo internacional;

- b) existe amplio apoyo de los Estados para la liberalización, en alguna forma, de las disposiciones que rigen la designación y autorización de los transportistas aéreos. Los diversos enfoques varían ampliamente, desde una ampliación considerable de las disposiciones más allá de la propiedad y el control nacionales en el corto plazo, pasando por una reducción gradual de proporciones específicas de propiedad nacional, hasta el cambio limitado por el momento respecto a ciertos tipos de explotaciones (p. ej., no regulares o de carga), aplicación dentro de ciertas regiones geográficas, o simplemente la consideración caso por caso;
- c) es necesaria, por consiguiente, la flexibilidad en los correspondientes arreglos normativos para permitir a todos los Estados seguir el enfoque de su elección a su propio ritmo, adaptándose al mismo tiempo a los enfoques adoptados por otros;
- d) cualquiera sea la forma y el ritmo de la liberalización, las condiciones para la designación y autorización de transportistas aéreos deberían asegurar que la seguridad y protección de la aviación siguen siendo de suprema importancia, y que en los acuerdos liberalizados para las partes se establecen líneas claras de responsabilidad y rendición de cuentas respecto a la seguridad y protección de la aviación;
- e) al liberalizar las condiciones relativas a la designación y autorización de los transportistas aéreos, los Estados deberían asegurarse de que se tienen debidamente en cuenta las repercusiones económicas y sociales, incluyendo las relativas a los trabajadores, y que también se tienen debidamente en cuenta otros posibles riesgos relacionados con las inversiones extranjeras (tales como fuga de capitales, incertidumbre respecto a la garantía de servicio);
- f) el arreglo normativo que figura más adelante en el párrafo 2.1.3.2 proporciona una opción práctica para los Estados que desean liberalizar las disposiciones relativas a la designación y autorización de transportistas aéreos en sus acuerdos de servicios aéreos; constituye un complemento a otras opciones ya elaboradas por la OACI (incluyendo la de “comunidad de intereses”), y permitiría a los Estados lograr el objetivo general de una liberalización progresiva de la reglamentación. Si bien incumbe a cada Estado determinar su método y orientación de liberalización basándose en su interés nacional, la aplicación del arreglo propuesto sería un factor eficaz para una mayor liberalización. No obstante, el hecho de que un Estado emplee el arreglo propuesto no exigiría que ese Estado cambie sus leyes o reglamentos relativos a la propiedad y el control de sus propios transportistas aéreos;
- g) dada la flexibilidad que ya existe en el marco de los acuerdos de servicios aéreos, en el corto plazo y a su discreción los Estados podrían adoptar métodos más positivos (inclusive una acción coordinada) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que tal vez no satisfagan los criterios tradicionales de propiedad y control nacionales;
- h) los Estados pueden optar por liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos de forma unilateral, bilateral, regional o multilateral; e

- i) la OACI ha desempeñado, y debería seguir desempeñando, una función de liderazgo para facilitar la liberalización en esta área, promover la orientación de la Organización, seguir de cerca la evolución y examinar más a fondo, de ser necesario, las cuestiones relacionadas con el contexto más amplio de la liberalización progresiva.

2.1.3.2 La Conferencia acordó que los Estados deberían considerar debidamente el siguiente proyecto de cláusula modelo como una opción para usarla a su discreción en los acuerdos de servicios aéreos.

“Artículo X: Designación y autorización

1. *Cada una de las partes tendrá derecho a designar por escrito ante la otra [una línea aérea] [una o más líneas aéreas] [el número de líneas aéreas que desee] para la provisión de los servicios acordados [en el marco del presente Acuerdo] y a retirar o modificar dicha designación.*
2. *Ante la recepción de tal designación y de la solicitud de la línea aérea designada, en la forma prescrita para el otorgamiento de la autorización de explotación [y del permiso técnico], cada una de las partes otorgará la autorización de explotación apropiada dentro de un plazo mínimo, siempre que:*
 - a) *la línea aérea designada tenga su oficina principal* [y residencia permanente] en el territorio de la parte designante;*
 - b) *la parte designante tenga y ejerza control de reglamentación efectivo** de la línea aérea;*
 - c) *la parte designante cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo ____ (Seguridad operacional) y en el Artículo ____ (Seguridad de la aviación); y*
 - d) *la línea aérea designada sea apta para cumplir otras condiciones prescritas por las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la parte que recibe la designación.*
3. *Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá comenzar en cualquier momento a proveer los servicios para los que haya sido designada, siempre que cumpla las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.*

Notas integrantes:

- i) **Las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se fundan en que: la línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; un volumen sustancial de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas en la parte designante; paga impuesto sobre la renta y sus aeronaves están matriculadas y tienen sus bases en ese territorio, y emplea a una a cantidad considerable de ciudadanos de ese país en puestos de dirección, técnicos y operacionales.*

***Las pruebas que acreditan el control de reglamentación efectivo se fundan, entre otras cosas, en que: la línea aérea tiene licencia o permiso de explotación válidos otorgados por la autoridad competente, como por ejemplo, un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); cumple los criterios de la parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como pruebas de buena situación financiera,*

capacidad para cumplir los requisitos de interés público y las obligaciones de la garantía del servicio; y la parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, en cumplimiento de las normas de la OACI”.

- ii) *Las condiciones que figuran en el párrafo 2 de este artículo deberían incluirse también en el Artículo ___ sobre Revocación de la Autorización.”*

2.1.4

Recomendación

RECOMENDACIÓN 1 — LIBERALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD Y EL CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) la designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación relativa a la seguridad y protección de la aviación;
- b) al tratarse de la designación y autorización de las líneas aéreas en sus relaciones de transporte aéreo internacional los Estados apliquen, como una opción a su discreción y con flexibilidad, el criterio alternativo que figura en la cláusula modelo;
- c) los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización, aceptando a los transportistas aéreos designados que puedan no cumplir con los criterios tradicionales de propiedad y control nacionales, o con el criterio de oficina principal y el control reglamentario efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones con arreglo a las cuales aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero en los casos en que ese transportista no cumpla con las disposiciones sobre propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, puede hacerlo de la manera siguiente:
 - i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
 - ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
 - iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio;asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;
- d) el Estado que designe el transportista aéreo proporcione o asegure la aplicación de una vigilancia adecuada de la seguridad operacional y la protección de la aviación respecto al transportista aéreo designado, de conformidad con las normas establecidas por la OACI;
- e) los Estados notifiquen a la OACI sus criterios, posturas y prácticas, incluyendo el mantenimiento de los criterios tradicionales, y las declaraciones individuales o

conjuntas de criterios comunes, sobre las condiciones con arreglo a las cuales aceptan la designación de un transportista aéreo en virtud de un acuerdo de servicios aéreos;

- f) la OACI mantenga y dé a conocer públicamente la información sobre sus criterios, posturas o prácticas del Estado respecto a la propiedad y el control de los transportistas aéreos;
 - g) la OACI asista a los Estados o grupos de Estados que solicitan que se elabore y se perfeccione la opción que figura en el párrafo c); y
 - h) la OACI siga supervisando de cerca la evolución de la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos y se ocupe de las cuestiones pertinentes, según corresponda.
-

Cuestión 2 del**orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización****2.2: Acceso a los mercados**

Nota.— El examen de esta cuestión se dividió en tres partes: 1) liberalización del acceso a los mercados; 2) arrendamiento de aeronaves; y 3) liberalización de los servicios de carga aérea.

PARTE I — LIBERALIZACIÓN DEL ACCESO A LOS MERCADOS**2.2.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/8) examinó la evolución reciente de la liberalización del acceso a los mercados, abarcando el intercambio de derechos básicos de acceso a los mercados así como las limitaciones de los aeropuertos por lo que respecta al acceso a los mercados. Si bien se había progresado en relación con la liberalización del acceso a los mercados tanto al nivel bilateral como a nivel subregional y regional, la Secretaría consideraba que las condiciones no habían alcanzado el punto ideal para lograr un acuerdo mundial multilateral relativo al intercambio de derechos de tráfico. Se destacaron el problema del acceso a los mercados en aeropuertos con capacidad limitada y las cuestiones conexas de la asignación de turnos, y se recalcó que era preciso que los Estados, al liberalizar el acceso a los mercados, tuvieran debidamente en cuenta las limitaciones de la capacidad aeroportuaria y las necesidades en materia de infraestructura a largo plazo.

La **Secretaría** (WP/21) examinó la evolución de la liberalización relativa al acceso a los mercados desde el punto de vista de la reglamentación por lo que respecta a acuerdos y arreglos bilaterales, regionales y multilaterales, y desde el punto de vista de la industria por lo que respecta a alianzas entre líneas aéreas, compartición de códigos y las alianzas/fusiones.

Cuba (WP/51) llegó a la conclusión de que, basándose en su propia experiencia, la inclusión de tres servicios de transporte aéreo en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) no ha tenido grandes repercusiones debido a lo limitado de su alcance y al hecho de que la aplicación del principio de la nación más favorecida (NMF) era inaceptable en relación con el transporte aéreo. Por consiguiente, el presente y el futuro del transporte aéreo radican en la OACI cuyos esfuerzos en aras de una liberalización del transporte aéreo gradual, progresiva y ordenada alcanzaban un equilibrio adecuado con los intereses de los Estados para mantener una participación efectiva y sostenida.

Georgia (WP/42) presentó sus pareceres sobre las maneras de lograr igualdad no sólo de derechos de mercado sino también de oportunidades, mediante acuerdos entre líneas aéreas fuertes y débiles.

Georgia (WP/44) explicó sus pareceres acerca del término “transporte” y la situación de las denominadas sexta, séptima, octava y novena libertades del aire.

La **India** (WP/85) puso de relieve el problema del desequilibrio en el suministro de los servicios del transporte aéreo ocasionado por el hecho de que algunos aeropuertos no disponían de turnos mientras que otros aeropuertos contaban con la capacidad adecuada

para aceptar servicios adicionales. Esta situación va en contra del principio básico de reciprocidad y se complica aún más debido a las prohibiciones de vuelos nocturnos impuestas por algunos Estados. Para remediar esta situación, se sugirió en la nota que se concediera un trato preferencial por lo que respecta al procedimiento de asignación de turnos de la IATA similar al que se concede actualmente a los nuevos explotadores que ingresan, y que se suprimieran las prohibiciones de vuelos nocturnos además de darse estricto cumplimiento a las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

La **India** (WP/86) puso de relieve las medidas adoptadas de forma unilateral por la India al liberalizar las operaciones de carga y los vuelos chárter de turismo y, sobre la base de su experiencia, recomendó este enfoque a otros Estados con respecto a esos dos sectores de la aviación.

El **Pakistán** (WP/57) explicó sus motivos para seguir adoptando el enfoque bilateral por lo que respecta al acceso a los mercados sin suprimir el concepto de reciprocidad. En la nota se aludió a la necesidad de contar con un mecanismo mediante el cual las líneas aéreas de los países en desarrollo puedan obtener los turnos aeroportuarios de su elección de manera que puedan proporcionar las conexiones aéreas necesarias entre los Estados desarrollados y los Estados en desarrollo.

A juicio de los **Estados Unidos** (WP/50) el acceso no restringido al mercado internacional para los proveedores de servicios aéreos constituye un factor fundamental para permitir que el sector del transporte aéreo pueda maximizar su contribución a la economía mundial. El ímpetu de la liberalización debería mantenerse mediante la utilización de acuerdos de cielos abiertos a los niveles bilateral, regional, plurilateral y multilateral. La congestión en los aeropuertos no ha sido un impedimento significativo para los Estados por lo que respecta a la concertación de acuerdos liberalizados de servicios aéreos. Hasta la fecha no había pruebas de que el progreso de la liberalización aumentaría mediante una ampliación del alcance actual del Anexo sobre servicios de transporte aéreo del AGCS.

Los **Estados Unidos** (WP/96) tomaron nota de mejoras recientes en relación con la seguridad operacional, pero también de que existía el peligro de que las responsabilidades relacionadas con las actividades de vigilancia de la seguridad operacional quedaran confusas a raíz de los acontecimientos políticos y los cambios en los arreglos de reglamentación económica, a menos que la responsabilidad y la estructura jerárquica relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación permanezcan claramente establecidas.

53 Estados africanos (WP/79) se pronunciaron a favor de la liberalización gradual del acceso a los mercados sobre una base regional por lo que respecta a África en el marco de la Decisión de Yamoussoukro de 1999. No apoyaron la liberalización del acceso a los mercados sobre una base mundial que incluiría el otorgamiento sin trabas de derechos de tráfico más allá de la tercera y la cuarta libertades del aire. Los derechos de tránsito fundamentales deberían constituir la base para la autorización de operaciones en el marco de los acuerdos comerciales. No se debería permitir el acceso al mercado a las líneas aéreas de terceros países mediante estos acuerdos. Para asegurar la participación efectiva de los transportistas africanos en el transporte aéreo internacional, éstos deberían beneficiarse con una preferencia no recíproca por lo que respecta a la asignación de turnos aeroportuarios.

Los **Miembros de la CAAC (WP/64)** sugirieron que la OACI elaborara orientaciones y reglamentación sobre la asignación de turnos en las que se identificaran los medios de obtener turnos en los aeropuertos por lo que respecta a los transportistas que no pueden acceder al mercado en aeropuertos con turnos restringidos, teniendo en cuenta el Artículo 15 del Convenio de Chicago y los principios de transparencia, de no discriminación y de igualdad de oportunidades. La OACI debería elaborar con la IATA criterios detallados y claros para salvaguardar la competencia leal entre transportistas aéreos, de manera que estos puedan tener acceso a los mercados en los aeropuertos de capacidad limitada.

Los **Miembros de la CLAC (WP/99)** describieron el procedimiento y las medidas que deben adoptarse para lograr un acceso a los mercados más flexible en la región de América latina, comprendida la armonización de normas relativas al otorgamiento de permisos de explotación y el otorgamiento gradual y ordenado de los derechos de tercera, cuarta y quinta libertades, partiendo del nivel subregional y regional, y promoviendo las operaciones no regulares que no afecten los servicios regulares así como los vuelos regionales entre aeropuertos no tradicionales.

El **ACI (WP/91)** consideraba que los explotadores de aeropuertos deberían desempeñar una función de liderazgo en el proceso de establecimiento de turnos y supervisar la asignación eficiente de turnos a las líneas aéreas. Al asignárseles turnos, debería otorgarse a las líneas aéreas el derecho de usar dichos turnos, pero no los derechos de propiedad.

El **ACI (WP/92)** apoyaba una mayor flexibilidad a fin de que los aeropuertos puedan ampliar su capacidad en forma oportuna y rentable a efectos de afrontar el crecimiento de tráfico previsto como resultado de la liberalización. La rápida aplicación de las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSConf2000) relativas a los aeropuertos, contribuirá a proporcionar a dichos aeropuertos algunas de las herramientas económicas y financieras que necesitan para aumentar la capacidad.

El **ACI (WP/93)** llegó a la conclusión de que para ampliar su capacidad, los aeropuertos sensibles al ruido dependen de una reducción verosímil del ruido en la fuente, y eran partidarios de normas más estrictas de homologación del ruido de las aeronaves en el marco del Anexo 16 de la OACI.

La **IATA (WP/27)** recalcó que la actual coordinación de horarios de la IATA ofrece orientaciones flexibles y equitativas para la asignación de turnos a nivel mundial, y que la reglamentación nacional y regional podría complicar el sistema, especialmente si no era compatible con el sistema mundial. En la nota se sugirió que en todo sistema de asignación de turnos deberían respetarse principios como los que se enumeran a continuación: la compatibilidad mundial; la máxima y efectiva utilización comercial de la capacidad del aeropuerto; el sistema debe ser transparente, justo y no discriminatorio; y debe ser simple, práctico y económicamente sostenible.

La **ITF (WP/74)** apoyaba el hecho de que los Estados deberían administrar activamente sus derechos de tráfico para asegurar la reciprocidad, la obtención de beneficios equilibrados, la protección del interés público y la participación de todos los Estados en el suministro de servicios de transporte aéreo. No debería producirse ninguna ampliación adicional del AGCS en el sector del transporte aéreo.

Los **Estados Unidos** (WP/90 — nota de información) proporcionaron, a modo de ejemplos útiles de instrumentos recientes de liberalización, su modelo de acuerdo bilateral de “cielos abiertos”, el Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional entre siete Estados de APEC (el acuerdo “MALIAT” o “Kona”) y el Protocolo del acuerdo Kona.

IFALPA (WP/34 — nota de información) hizo notar que el arrendamiento de aeronaves con tripulación puede perjudicar a los empleados del transportista arrendatario, especialmente cuando las remuneraciones y los beneficios del arrendador son inferiores a los del arrendatario, o cuando la legislación laboral y social del país de origen del arrendador ofrece menos protección y menos derechos a los empleados que las leyes del país de origen del arrendatario. En consecuencia, en la nota se consideró apropiado que cada Estado pudiera reglamentar la medida en la cual se permitiría a sus propios transportistas suscribir acuerdos de arrendamiento de aeronaves con tripulación con los transportistas de otros Estados.

ALADA (WP/71 — nota de información) reconocía que, a mediano plazo, no era posible implantar modificaciones radicales por lo que respecta al intercambio de derechos de acceso a los mercados y consideraba que debería ponerse en práctica un período de transición que permita estructuras regionales de negociación comercial.

2.2.2 **Análisis**

2.2.2.1 La Conferencia tomó nota de que el hecho de haber permitido que los Estados escogieran su propio ritmo y rumbo para liberalizar el acceso a los mercados sobre una base gradual y ordenada ha redundado en resultados positivos por lo que respecta a la liberalización del transporte aéreo internacional y ha evitado el acceso sin trabas a los mercados, lo cual podría conducir a una competencia desleal por parte de los transportistas dominantes. Si bien existían ciertos riesgos, los países pequeños que obtienen acceso liberalizado a grandes mercados para sus líneas aéreas por medio de acuerdos de cielos abiertos podrían ver a sus sectores de comercio y turismo significativamente beneficiados. Era importante tener en cuenta que el acceso a los mercados comprendía algo más que los derechos de tráfico únicamente; también era preciso liberalizar la capacidad, la fijación de precios, las operaciones no regulares, y los servicios conexos tales como la compartición de códigos, los servicios de escala y los sistemas de reserva por computadora.

2.2.2.2 Hubo pareceres diferentes por lo que respecta al problema de las líneas aéreas que no pueden ejercer sus derechos de tráfico a raíz de la falta de turnos aeroportuarios. Algunos países en desarrollo intentaban obtener preferencia en relación con la asignación de turnos mientras que otros Estados apoyaban el sistema de la IATA pues proporcionaba disposiciones comunes para todos los Estados. Se sugirió que la eliminación de las prohibiciones de vuelos nocturnos aumentaría la capacidad de los aeropuertos y contribuiría mucho a resolver el problema de las líneas aéreas que no pueden ejercer sus derechos de tráfico en ciertos aeropuertos. No obstante, esto ocasionaría difíciles problemas ambientales en los aeropuertos en cuestión. La OACI había publicado un estudio sobre las *Consecuencias normativas de la asignación de turnos de salida y llegada de vuelos en los aeropuertos internacionales* (Circular 283, 2001). Se sugirió que la OACI llevara a cabo otro estudio para identificar los medios de obtención de turnos en los aeropuertos para los transportistas que no pueden tener acceso al mercado en los aeropuertos con limitaciones respecto a los turnos, teniendo en cuenta el Artículo 15 del Convenio y los principios de transparencia, no discriminación e igualdad de oportunidades.

2.2.2.3 Hubo apoyo en relación con que no se produjera ninguna ampliación del Anexo del AGCS sobre los servicios de transporte aéreo, más allá de los tres servicios que actualmente abarcaba, pero algunos Estados consideraron que la inclusión de otros servicios sería ventajosa para fomentar la competencia.

2.2.2.4 Hubo acuerdo generalizado en el sentido de que la OACI debería continuar con su función de liderazgo en la elaboración de orientaciones sobre políticas relacionadas con la reglamentación del transporte aéreo internacional.

2.2.3 Conclusiones

2.2.3.1 Basándose en la documentación y en las consiguientes deliberaciones sobre la liberalización del acceso a los mercados en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) Después de la Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) de 1994, se ha progresado considerablemente en cuanto a la liberalización del acceso a los mercados, en particular a nivel bilateral, subregional y regional. Lo más importante es el hecho de que, en general, los Estados se han vuelto más abiertos y receptivos respecto a la liberalización, ajustando muchos de ellos sus políticas y prácticas para responder a los desafíos de la liberalización.
- b) La experiencia del último decenio ha confirmado que los regímenes de reglamentación bilaterales, regionales y multilaterales basados en el Convenio de Chicago pueden coexistir, y de hecho lo hacen, del mismo modo en que pueden adaptarse a diferentes enfoques respecto a la reglamentación del transporte aéreo. Estos regímenes siguen proporcionando una plataforma viable y flexible para que los Estados persigan la liberalización de acuerdo con sus necesidades, objetivos y circunstancias. El número de acuerdos de cielos abiertos y otros acuerdos liberales son prueba de que estos regímenes han sido muy efectivos para el aumento de la liberalización, y el ímpetu logrado debería mantenerse.
- c) El Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) es importante para la liberalización y la explotación de los servicios aéreos internacionales. Por consiguiente, los Estados deberían aspirar a la adhesión universal al IASTA y a su implantación, y la OACI debería continuar promoviéndola.
- d) La aplicación del principio básico de nación más favorecida (NMF) del AGCS a los derechos de tráfico sigue siendo un asunto complejo y difícil. Si bien la ampliación de la aplicación del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del AGCS para que incluya algunos de los denominados derechos comerciales y algunos aspectos de los derechos esenciales cuenta con cierto respaldo, no hay consenso mundial en cuanto a si dicha tarea debería emprenderse y en cuanto a la forma en que debe realizarse. Asimismo, en esta etapa no está definitivamente decidido si el AGCS constituye una opción eficaz para la liberalización del transporte aéreo.
- e) Si bien el multilateralismo por lo que respecta a los derechos comerciales en la mayor medida posible sigue siendo un objetivo de la OACI, en esta etapa no están dadas las condiciones para un acuerdo multilateral mundial relativo al intercambio de derechos de tráfico. Al respecto, los Estados deberían continuar trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias preferencias y a su propio ritmo, empleando

recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda. El Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización.

- f) Hasta el momento la congestión en los aeropuertos no ha constituido un impedimento significativo para la concertación de acuerdos liberalizados de servicios aéreos por parte de los Estados. No obstante, al liberalizar el acceso a los mercados, deberían tenerse en cuenta las limitaciones de la capacidad aeroportuaria y las necesidades a largo plazo en materia de infraestructura. Los problemas de los transportistas aéreos que no pueden ejercer sus derechos de tráfico en un aeropuerto de capacidad limitada pueden resolverse, si es necesario, en el contexto de las deliberaciones sobre los acuerdos de servicios aéreos pertinentes.
- g) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.
- h) La OACI debería continuar vigilando de cerca la evolución de la reglamentación y de la industria y preparar un inventario de la experiencia práctica de los Estados con respecto a la liberalización y enviar la información pertinente a los Estados contratantes. Además, la OACI debería seguir manteniendo actualizados los textos de orientación vigentes en materia de reglamentación económica del transporte aéreo internacional y elaborar la nueva orientación que sea necesaria para facilitar la liberalización y mejorar la armonización, por ejemplo, mediante el MASA.

PARTE II — ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

2.2.4 Documentación

La **Secretaría** (WP/9) documentó la importancia cada vez mayor del arrendamiento de aeronaves para el acceso a los mercados, y describió los enfoques de reglamentación de los Estados con respecto a la práctica, señaló los posibles problemas de seguridad operacional y los medios para resolverlos y propuso una cláusula modelo de reglamentación que abarca los aspectos de seguridad operacional y económicos de esta práctica.

La **AICA** (WP/33) consideraba que era de importancia vital que se permitiera a las líneas aéreas la libertad de arrendar aeronaves, con o sin tripulación, siempre y cuando se cumpliera con los requisitos de seguridad operacional fundamentales.

El **ITF** (WP/73) recomendaba que los Estados adoptaran un planteamiento restrictivo en cuanto a los arrendamientos, salvo en los casos en que cuestiones que afectan a los ocupantes de las aeronaves (tanto a los pasajeros como a los miembros de la tripulación) y que se relacionan con la interferencia ilícita, los seguros, la aplicabilidad de la legislación sobre empleo y la jurisdicción aplicable se encuentren plenamente resueltas de manera que se ofrezca el máximo nivel de seguridad y protección a los ocupantes de

la aeronave. El ejercicio de derechos de tráfico que no hayan sido designados o autorizados debería prohibirse.

2.2.5 **Análisis**

2.2.5.1 Se consideraba que el arrendamiento ofrecía flexibilidad y ventajas a las líneas aéreas en todos los Estados, aunque existían inquietudes con respecto a las líneas aéreas con gran proporción de aeronaves arrendadas con tripulación (con tripulación normalmente de otra línea aérea) y a la posibilidad de que no quedara clara la línea de responsabilidad relacionada con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Los Acuerdos en el marco del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago sobre el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves o mediante el Acuerdo bilateral de servicios aéreos podrían abordar algunas de las inquietudes relacionadas con la seguridad operacional. También era preciso asegurar que el arrendamiento con tripulación no se tradujera en que las líneas aéreas utilizaran derechos de tráfico para los cuales no estaban autorizadas.

2.2.5.2 Hubo apoyo en principio por lo que respecta la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta en la nota WP/9 de la Secretaría, si bien debería quedar claro que la misma era para el uso optativo a discreción de los Estados, y que determinados aspectos debían aclararse.

2.2.6 **Conclusiones**

2.2.6.1 Basándose en la documentación y en sus deliberaciones sobre el arrendamiento de aeronaves, en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) el arrendamiento (tanto con tripulación como sin tripulación) ofrece considerables ventajas a los transportistas aéreos, permite servicios aéreos ampliados y más flexibles y brinda oportunidades para la creación de nuevos transportistas. No obstante, también plantea cuestiones normativas relacionadas con aspectos económicos y de seguridad operacional que es preciso abordar;
- b) cuando sea necesario, los Estados deberían examinar sus respuestas normativas en relación con la utilización de aeronaves arrendadas en servicios internacionales hasta y desde sus territorios y debería garantizar una responsabilidad clara por lo que respecta a la vigilancia de la seguridad operacional y el cumplimiento de normas mínimas de seguridad operacional, ya sea mediante la inclusión de las debidas disposiciones en sus acuerdos de servicios aéreos o mediante el establecimiento de Acuerdos con arreglo al Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. En este sentido, pueden utilizarse las *Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Circular 295, 2003) de la OACI; y
- c) la OACI debería poner a disposición de los Estados contratantes, como una opción para que se use a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la Secretaría después de su enmienda y añadidura de notas explicativas para:
 - i) aclarar el significado de “autoridad competente”;
 - ii) hacer una distinción clara con respecto a las aeronaves arrendadas con tripulación y sin tripulación; y
 - iii) tener en cuenta los arrendamientos con tripulación *ad hoc* a corto plazo.

PARTE III — CARGA AÉREA

2.2.7 Documentación

La **Secretaría** (WP/10) se ocupó de las características distintivas de la carga aérea y el régimen de reglamentación prevaleciente en los Estados, analizó la necesidad de contar con una reforma de reglamentación y propuso medidas, entre ellas una propuesta de anexo sobre servicios de carga aérea para lograr una mayor liberalización de este sector.

La **India** (WP/86) puso de relieve las medidas adoptadas por este país al liberalizar unilateralmente las operaciones de carga aérea y, basándose en su propia experiencia, recomendó este método a otros Estados por lo que respecta a este sector de la aviación.

La **República de Corea** (WP/100) puso de relieve la necesidad de contar con una liberalización equilibrada por lo que respecta a los servicios de carga aérea, con la inclusión en un primer momento de los derechos de tráfico de las libertades tercera y cuarta. Si han de liberalizarse los derechos de tráfico de la quinta y la séptima libertades por lo que respecta al sector de la carga, también debería incluirse la octava libertad en aras del equilibrio entre los Estados interesados.

Singapur (WP/38) destacó los beneficios de la liberalización de los servicios de carga aérea y propuso un método progresivo multilateral o plurilateral, con tres elementos: 1) los transportistas designados ejercerían de la tercera a la séptima libertades del aire por lo que respecta a los servicios exclusivamente de carga que se lleven a cabo de manera regular o no regular; 2) el trato no discriminatorio de los transportistas por lo que respecta al acceso a las instalaciones y servicios terrestres, el despacho y otros servicios con arreglos de cooperación tales como los códigos compartidos; y 3) un calendario definitivo para la liberalización multilateral por etapas y progresiva de la carga aérea, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias en niveles de desarrollo de las diversas economías. Dicha liberalización multilateral de la carga aérea podría lograrse independientemente de la liberalización de los servicios de pasajeros.

Los **Estados Unidos** (WP/49) al tomar nota de que numerosos acuerdos de servicios aéreos no conceden a la carga aérea la flexibilidad comercial y operacional necesaria para satisfacer las demandas de los usuarios de la misma manera que mediante acuerdos de cielos abiertos, están dispuestos a ir en busca de la liberalización de la carga aérea separadamente de la liberalización de los servicios de pasajeros, siempre que no impida la liberalización del sector de pasajeros. La imposición de restricciones tales como la previsión de vuelos nocturnos repercuten muy perjudicialmente en la carga aérea y los Estados no deberían adoptar tales medidas en primera instancia, sino más bien aplicar el enfoque equilibrado a la gestión del ruido que figura en la Resolución A33-7 de la Asamblea.

53 Estados africanos (WP/79) consideraban que en todo procedimiento de liberalización de la carga deberían tenerse en cuenta las realidades de las líneas aéreas africanas en materia de economía, recursos, envergadura y capacidad para competir, y deberían distinguirse por cambios graduales, progresivos, ordenados y con salvaguardias, por la diferenciación entre transportistas mixtos, de carga e integrados, y porque la liberalización de los servicios mixtos de pasajeros y carga ha de seguir los mismos principios que las

operaciones de pasajeros y por la plena liberalización mundial de las operaciones exclusivamente de carga y de las operaciones de carga especializadas.

El **ACI** (WP/94) estuvo a favor de la liberalización del mercado de la carga aérea para alentar el uso óptimo de la capacidad aeroportuaria y del espacio aéreo y servir de estímulo para el comercio mundial y la creación de empleos al permitir que las fuerzas del mercado determinen los flujos de carga en un mercado mundial interdependiente.

La **TIACA** (WP/83) consideraba que la liberalización de los servicios exclusivamente de carga debería intentar obtenerse en forma acelerada, independientemente de las propuestas para liberalizar los servicios de pasajeros, ya que representa un conjunto de factores económicos distinto del de los servicios de pasajeros y puede redundar en beneficio de la economía mundial. Siempre debería concederse a los transportistas mixtos el derecho de transportar carga junto con pasajeros.

La **ICC** (WP/36 — nota de información) al tomar nota de que la liberalización general del transporte aéreo podría constituir un objetivo a largo plazo, estuvo a favor de un acuerdo que abarcara los servicios de carga aérea a corto plazo. Un acuerdo de carga aérea que ofrezca resultados positivos podría allanar el camino hacia la liberalización del sector del transporte aéreo, pero exigirá que todas las partes interesadas intenten conseguirlo a nivel nacional, regional e internacional.

La **Secretaría de la OCDE** (WP/59 — nota de información) suministró información sobre un amplio estudio realizado por la Secretaría de la OCDE en relación con las reformas de la reglamentación de los servicios de carga aérea con su extenso conjunto de liberalización relativo a la carga aérea para uso bilateral y multilateral.

2.2.8 **Análisis**

2.2.8.1 Si bien hubo apoyo generalizado por la liberalización de los servicios de carga aérea propuesta en la nota de estudio de la Secretaría (WP/10), comprendidas las medidas relativas a los servicios exclusivamente de carga, existía la preocupación de que una liberalización mayor para los servicios exclusivamente de carga podría perjudicar a los servicios mixtos (de pasajeros y carga). También se manifestó la opinión de que los acuerdos de “cielos abiertos” constituye el modo de liberalizar los servicios de carga aérea.

2.2.8.2 Hubo pareceres dispares por lo que respecta a la utilidad de la liberalización unilateral de la carga aérea; y si bien varios Estados ya lo habían hecho, se temía que ello podría ocasionar confusión en el proceso de liberalización y algunos Estados preferían intentar conseguir la liberalización mediante la estructura bilateral para asegurar la reciprocidad.

2.2.8.3 Era preciso modificar el anexo propuesto sobre servicios de carga aérea para tener en cuenta los casos en que podría no permitirse a una línea aérea exclusivamente de carga la explotación de otras modalidades de servicios de transporte en forma directa, los casos en que los transportistas podrían tener que presentar tarifas de carga y cuando las líneas aéreas que explotan servicios de carga no puedan hacerlo por sí mismos a raíz de restricciones físicas impuestas por razones de protección y seguridad. Se convino en que el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación era un aspecto importante de la liberalización de la carga aérea y con esa finalidad los Estados podrían contar con los correspondientes SARPS de la OACI, así como con los acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales.

2.2.8.4 Se sugirió que la OACI proporcionara información sobre la experiencia adquirida por los Estados en cuanto a la liberalización de la carga aérea.

2.2.9 Conclusiones

2.2.9.1 Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes sobre la carga aérea en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) la carga aérea, y en particular las operaciones exclusivamente de carga, deberían tenerse en cuenta para una liberalización acelerada y una reforma de la reglamentación en vista de sus características distintivas, la naturaleza de la industria de la carga aérea y las posibles ventajas comerciales y económicas dimanantes de dicha reforma;
- b) los Estados deberían considerar la posibilidad de la liberalización de los servicios exclusivamente de carga valiéndose de uno o más de los siguientes elementos:
 - i) la liberalización unilateral del acceso a los mercados exclusivamente de carga sin el requisito de reciprocidad bilateral ni la negociación;
 - ii) la liberalización de los servicios exclusivamente de carga mediante acuerdos bilaterales y negociaciones para asegurar la reciprocidad; y
 - iii) el empleo de un método progresivo multilateral/plurilateral para la liberalización de los servicios exclusivamente de carga.

2.2.9.2 Se propone a la Conferencia que examine el siguiente proyecto del modelo de anexo para que los Estados contratantes lo usen a su discreción en relación con los acuerdos de servicios aéreos.

ANEXO SOBRE LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA

Las Partes convienen lo siguiente:

1. *Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:*
 - a) *recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación;*
 - b) *con sujeción a las leyes y reglamentos locales puede utilizar o explotar directamente otros modos de transporte;*
 - c) *puede utilizar aeronaves arrendadas siempre que dicha explotación cumpla las normas de protección y seguridad de la aviación que se aplican a otras aeronaves de líneas aéreas designadas;*
 - d) *puede concertar arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos incluyendo, sin que esto sea limitativo, los códigos compartidos, la reserva de capacidad y los servicios entre líneas aéreas; y*
 - e) *puede determinar sus propias tarifas de carga que podrán tener que ser presentadas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes.*

2. *Además de los derechos indicados en el párrafo 1, cada línea aérea designada que se ocupe del transporte exclusivamente de carga en servicios regulares y no regulares puede proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cada (cualquiera de la(s) Parte(s), sin restricciones con respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga.*
-

Cuestión 2 del**orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización****2.3: Competencia equitativa y salvaguardias**

Nota.— El examen de esta cuestión se ha dividido en dos partes: 1) salvaguardias para garantizar la competencia leal; y 2) sostenibilidad y participación.

PARTE I — SALVAGUARDIAS PARA GARANTIZAR LA COMPETENCIA LEAL**2.3.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/11) examinó la cuestión de la forma de garantizar una competencia leal en un entorno de liberalización, y estimaba que se requería adoptar medidas de salvaguardia apropiadas durante la transición. Tales medidas podrían incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas para la aviación. También se presentó en la nota una propuesta para un acuerdo reglamentario en la forma de una cláusula modelo en los acuerdos de servicios aéreos que los Estados podrían utilizar como un medio adicional para identificar, prevenir y eliminar abusos anticompetitivos.

Georgia (WP/40 y WP/42) presentó sus opiniones sobre la necesidad de contar con una liberalización por fases en materia de reglamentación de tarifas y de asistir a las líneas aéreas más débiles en los países en desarrollo mediante acuerdos comerciales exhaustivos.

Pakistán (WP/56) estimaba que deberían adoptarse medidas eficaces para garantizar una participación significativa antes de la liberalización, y que era necesario elaborar un mecanismo para mantener una competencia sana. Se recomendó en la nota que la Conferencia definiera criterios para determinar en qué consistía el dumping o la insuficiencia en materia de capacidad.

Los **Estados Unidos** (WP/47) estimaban que una de las defensas más eficaces contra el comportamiento anticompetitivo consistía en el funcionamiento normal y sin distorsiones de las fuerzas del mercado, y ya existían mecanismos eficaces establecidos, incluyendo leyes generales sobre competencia, acuerdos de transición apropiados y otras disposiciones de acuerdos bilaterales de servicios aéreos. No estimaba necesario elaborar mecanismos de salvaguardias específicos para el sector del transporte aéreo internacional.

53 Estados africanos (WP/87) destacaron los mecanismos de competencia leal que se estaban estableciendo en África para permitir al continente participar plenamente en el transporte aéreo y expresaron su conformidad con las conclusiones y la cláusula modelo propuesta en la nota WP/11.

Miembros de la CAAC (WP/70) reconocieron la importancia de un sistema que garantizara la competencia leal en un entorno liberalizado y un código de conducta, así como un mecanismo de solución de controversias, y sugirieron que la OACI actualizara el código de conducta y las salvaguardias relacionadas con la competencia leal y elaborara un mecanismo de solución de controversias para incorporarlo en el MASA.

Miembros de la CLAC (WP/99) presentaron, entre otras cosas, su postura sobre la competencia y las salvaguardias, y estimaban que deberían existir salvaguardias para garantizar oportunidades de competencia leal y equitativa para el suministro de los servicios de transporte aéreo en el proceso de liberalización.

La **IATA (WP/28)** destacó la importancia y la necesidad de mantener el sistema multilateral entre compañías de la IATA y solicitó a los Estados que apoyaran el sistema y evitaran su fragmentación.

La **ALADA (WP/71 — nota de información)** tomó nota de la postura de la CLAC sobre este asunto, y estimó necesario lograr un acuerdo internacional para la aplicación de las leyes sobre competencia de modo de evitar la incertidumbre jurídica a la luz de los nuevos escenarios de competencia abierta.

2.3.2 **Análisis**

2.3.2.1 Se registró una amplia gama de opiniones sobre la necesidad de contar con una salvaguardia para garantizar la competencia leal cuando los Estados llevaban a cabo la liberalización de los servicios de transporte aéreo. De acuerdo con una opinión, las leyes sobre competencia existentes eran adecuadas para esta tarea, pero, a este respecto, se indicó que no todos los Estados tenían leyes sobre competencia y, aún más, existían diferencias en la comprensión y la aplicación de los Estados de esa legislación. Como medio para prevenir las acciones anticompetitivas se ofrecieron la predeterminación de la capacidad y la doble aprobación de las tarifas, junto con otras medidas previas y posteriores, pero se manifestaron inquietudes debido a que este enfoque podría anular los beneficios de la liberalización. Aún más, una lista prescriptiva detallada de lo que podría constituir un comportamiento anticompetitivo no se consideró una buena idea. Las iniciativas anteriores destinadas a cuantificar los términos involucrados en la definición de acciones anticompetitivas tales como la fijación predatoria de precios y el dumping de capacidad habían probado ser insatisfactorias y se indicó que lo que podría constituir competencia desleal en un mercado podría considerarse una competencia aceptable en otro.

2.3.2.2 Sin embargo, un número sustancial de Estados en desarrollo, mencionando el desequilibrio en sus economías y líneas aéreas en comparación con las de los Estados desarrollados, estimaban que existía una necesidad de contar con un mecanismo aeronáutico para garantizar la competencia leal y proteger su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional. Se registró un apoyo sustancial respecto al mecanismo propuesto por la Secretaría en la nota WP/11. Sin embargo, debería cuidarse que este mecanismo de salvaguardia no se utilizara para frustrar la liberalización o diera como resultado prácticas previas a la liberalización, tales como la predeterminación de la capacidad.

2.3.2.3 También se registró apoyo respecto a un código de conducta para la competencia leal que se basaría en principios generales. A este respecto, se hizo notar que el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo se había ocupado anteriormente de este asunto.

2.3.2.4 Se registró apoyo para el mantenimiento del sistema global multilateral entre compañías de la IATA, aunque se opinó que el aumento del número y las operaciones de los transportistas aéreos de bajo costo y las alianzas de las líneas aéreas parecía menoscabar el apoyo de la industria respecto a este programa, que tenía un lugar privilegiado en la comunidad internacional. Sin embargo, se indicó que el número de líneas aéreas que participaban en el sistema entre compañías seguía siendo elevado y se estaban realizando esfuerzos para hacerlo más eficiente.

2.3.3 Conclusiones

2.3.3.1 De la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre salvaguardias para garantizar la competencia leal de acuerdo con la cuestión 2.3 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- a) La liberalización debe estar acompañada de medidas de salvaguardia apropiadas para garantizar la competencia justa y leal y la participación efectiva y sostenida de todos los transportistas aéreos, independientemente de su volumen y fuerza competitiva. Tales medidas deberían formar parte integral del proceso de liberalización y una herramienta viviente que corresponda a las necesidades y niveles de liberalización. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.
- b) Si bien las leyes de competencia generales pueden ser una herramienta efectiva en muchos casos, dada la diferencia entre regímenes de competencia, las distintas etapas de la liberalización entre los Estados y el singular marco normativo para el transporte aéreo internacional, en la mayoría de los casos es necesario contar con salvaguardias específicas de la aviación para evitar y eliminar la competencia desleal en el transporte aéreo internacional. Esto puede lograrse mediante el uso de un conjunto convenido de prácticas competitivas desleales que puede utilizarse, y si es necesario modificarse o ampliarse, por los Estados como indicación para iniciar las necesarias medidas de reglamentación.
- c) En los casos en que las leyes de competencia nacionales se apliquen al transporte aéreo internacional, debe procurarse evitar medidas unilaterales. Al tratar aspectos de competencia que involucren transportistas aéreos extranjeros, los Estados deberían prestar la debida consideración a los intereses de los otros Estados involucrados. En este contexto, la cooperación entre Estados, especialmente entre autoridades que entienden en aspectos de competencia, y entre tales autoridades y las administraciones aeronáuticas ha resultado útil para facilitar la liberalización y evitar conflictos.
- d) La armonización de regímenes de competencia diferentes continúa presentando un importante desafío. En los casos en que surjan controversias del uso o aplicación de salvaguardias específicas de la aviación o de la aplicación de leyes de competencia, los Estados deberían procurar la solución de sus controversias mediante los mecanismos de consulta y solución de controversias disponibles en el marco de los acuerdos de servicios aéreos pertinentes y, en el caso de estos últimos, aplicando la orientación de la OACI sobre leyes de competencia que figura en el documento *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9587, 1999).
- e) La aplicación extraterritorial de las leyes nacionales sobre competencia perjudica los arreglos cooperativos que muchos consideran esenciales para la eficiencia, regularidad y viabilidad del transporte aéreo internacional, dado que ciertas categorías de arreglos benefician tanto a los usuarios como a los transportistas aéreos. En consecuencia, cuando las leyes antimonopolio o sobre competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con la inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre transportistas, incluyendo la transferencia entre líneas aéreas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios y de los transportistas aéreos.

- f) La OACI debería continuar supervisando las iniciativas en esta esfera, y actualizando sus textos de orientación sobre competencia y salvaguardias cuando fuera necesario y con arreglo a la evolución de la liberalización.

2.3.3.2 La Conferencia acordó que los Estados deberían examinar debidamente el siguiente proyecto de cláusula modelo como una opción para utilizarla a su discreción en los acuerdos de servicios aéreos.

“Salvaguardias contra prácticas competitivas desleales

1. *Las Partes convienen en que las siguientes acciones de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas competitivas desleales que tal vez deban examinarse más detenidamente:*
 - a) *tarifas y fletes en rutas que sean insuficientes, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;*
 - b) *adición de capacidad o frecuencias excesivas de servicio;*
 - c) *las prácticas en cuestión son sostenidas en lugar de temporales;*
 - d) *las prácticas en cuestión afectan seriamente en forma negativa a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente;*
 - e) *las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar del mercado a otra línea aérea; y*
 - f) *el comportamiento indica un abuso de la posición dominante en una ruta.*
2. *Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que una operación prevista o llevada a cabo por la línea aérea designada de la otra Parte pueden constituir un comportamiento competitivo desleal, de conformidad con los indicadores enumerados en el párrafo 1, solicitar que se celebren consultas de conformidad con el Artículo ____ [sobre Consultas] con miras a resolver el problema. En dicha solicitud deben indicarse los correspondientes motivos y las consultas deberán iniciarse a los 15 días de la solicitud.*
3. *Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas cada Parte puede invocar el mecanismo de solución de controversias en el marco del Artículo ____ (Solución de controversias) para resolver la controversia.”*

PARTE II — SOSTENIBILIDAD Y PARTICIPACIÓN

2.3.4 Documentación

La **Secretaría** (WP/12) abordó, en el contexto de la competencia leal y las salvaguardias, la cuestión de la sostenibilidad de los transportistas aéreos y la garantía de servicios, incluyendo el suministro de ayudas/subsidios estatales. Concluyó, entre otras cosas, que los Estados deberían garantizar que las ayudas/subsidios estatales proporcionados con el objeto de reestructurar los transportistas aéreos y la garantía de los servicios no afectaran adversamente a la competencia, tomando medidas transparentes y eficaces. En la nota también se analizaron las medidas reglamentarias destinadas a garantizar la participación efectiva y sostenida de los países en desarrollo en el transporte aéreo internacional, y se propuso un acuerdo reglamentario sobre la participación y medidas preferenciales en la forma de un marco para un “Anexo relativo a la transición”.

53 Estados africanos (WP/82) reiteraron la necesidad de contar con medidas preferenciales con carácter no recíproco para los países en desarrollo tal como se adoptaron por la 32ª Asamblea. En la nota se indicó que la situación en los países en desarrollo no había mejorado aún a pesar de la evolución significativa del transporte aéreo, y propusieron, en consecuencia, que la OACI elaborara una cláusula modelo sobre medidas preferenciales para facilitar su implantación.

2.3.5 Análisis

2.3.5.1 Se registró apoyo para reafirmar la validez de las medidas preferenciales. También existió un apoyo amplio para las medidas destinadas a garantizar la participación sostenida en el transporte aéreo propuestos en la nota de la Secretaría WP/12, aunque se expresó la opinión de que no era necesario el “Anexo relativo a la transición” si los acuerdos bilaterales existentes o su plan de rutas podían modificarse para alcanzar los mismos resultados.

2.3.5.2 Las ayudas/subsidios estatales a las líneas aéreas, que eran transparentes y no distorsionaban la competencia, se consideraron como medios aceptables para mantener la participación en el transporte aéreo internacional. En vista de la importancia del turismo para los países menos desarrollados, se sugirió que sería apropiado contar con servicios aéreos subsidiados para rutas esenciales para el desarrollo del turismo, similares a los servicios aéreos o rutas de interés público esenciales en los países desarrollados.

2.3.6 Conclusiones

2.3.6.1 Basándose en la documentación y en las deliberaciones subsiguientes sobre sostenibilidad y participación en el marco de la cuestión 2.3 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- 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 estatales 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 estatales 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.

2.3.6.2 Se propone el siguiente arreglo de reglamentación, presentado como marco para un "Anexo relativo a la transición" juntamente con notas explicativas para su uso, para que la Conferencia lo examine con objeto de que los Estados contratantes lo utilicen a su discreción en sus acuerdos de servicios aéreos.

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...*

*Notas explicativas

- a) la primera cláusula se utilizaría cuando un artículo (o anexo) determinado no entre en vigor inmediatamente, sino que se pondría en práctica en una forma limitada durante el período de transición. La segunda cláusula sería similar a la primera cláusula, pero con fase en períodos. La tercera cláusula se utilizaría cuando un artículo (o anexo) no entre en vigor inmediatamente y se aplique un plan diferente durante el período de transición; y
- b) la siguiente constituye una lista indicativa en la forma de un marco para un anexo relativo a la transición y se propone para que lo examine la Conferencia a fin de que lo utilicen los Estados contratantes a su discreción en acuerdos de servicios aéreos bilaterales, regionales o plurilaterales. La redacción del anexo propuesta por la Secretaría constituye un marco, respecto al cual las partes deberían acordar los términos y la redacción. El Doc 9587 contiene textos sobre la posible participación y las medidas preferenciales.
-

Cuestión 2 del**orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización****2.4: Intereses de los consumidores****2.4.1****Documentación**

La **Secretaría** (WP/13) examinó la reciente evolución de las cuestiones relativas a los intereses de los consumidores, en particular en lo que atañe a los derechos de los pasajeros de las líneas aéreas, y discutió diversas opciones de que disponen los Estados y las líneas aéreas para hacer frente a estas cuestiones, es decir respuestas competitivas, compromisos voluntarios y medidas reglamentadoras. En la nota también se plantean cuestiones relacionadas con la diversidad de regímenes de reglamentación (inclusive el régimen de contratos aplicable a las líneas aéreas), y concluyó que la función de vigilancia de la OACI y la difusión de la información al respecto podrían facilitar el proceso más amplio de armonización.

Georgia (WP/41) instó a que se elabore un “Convenio sobre los derechos de los pasajeros”, en el que se reflejarían de forma unificada los derechos básicos de los pasajeros.

Cuba (WP/53) reconoció que el transporte aéreo tiene un carácter de servicio público y por lo tanto es necesario proteger los intereses de los pasajeros dentro del contexto de la liberalización, y recomendó medidas para la protección de los pasajeros relacionados, entre otras cosas, con los billetes de las líneas aéreas, los sistemas de reserva por computadora, los códigos compartidos, los seguros y las actividades de aeropuertos.

El **Pakistán** (WP/57) reconoció que la OACI había elaborado textos de orientación para condiciones de transporte, que se podrían ampliar a nivel mundial para que los Estados los utilicen según sea necesario para sus líneas aéreas y proveedores de servicios.

Miembros de la CAAC (WP/63) subrayaron la necesidad de reglamentos normalizados en todos los Estados contratantes de manera que los intereses de los consumidores estén protegidos en base a las disposiciones de la OACI. En la nota también se describieron varios aspectos negativos que tienen efectos perjudiciales para los pasajeros y exigen más atención.

Miembros de la CLAC (WP/99) subrayaron sus recomendaciones A14-2 “Derechos del Usuario” y A15-7 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”, que fueron adoptadas por los Estados miembros para ofrecer la protección necesaria de los derechos de los usuarios y para obtener óptimos servicios de aeropuerto y de transporte aéreo.

El **ACI** (WP/95) describió sus principales políticas y medidas encaminadas a proteger los intereses de los pasajeros, e instó a los Estados para que apliquen los SARPS del Anexo 9 — Facilitación, de la OACI, relativos a la facilitación para los pasajeros tan pronto como sea posible, proteger los intereses de los pasajeros y fomentar la liberalización del transporte aéreo.

La AICA (WP/33) instó a los Estados a que fueran plenamente conscientes de las diferencias, tanto jurídicas como operacionales, entre los vuelos regulares y los chárter, y que actuaran de conformidad con esto. En la nota se insistió en la importancia de mejorar la competencia, que creaba oportunidades para que los consumidores hicieran su propia elección, en vez de fortalecer la posición de los consumidores recargando a las líneas aéreas con el aumento de costos. Toda medida reglamentaria debería estar absolutamente justificada y ser proporcionada.

La UE, la CEAC y sus Estados Miembros (WP/69 — nota de información) proporcionaron información sobre los compromisos sobre derechos de pasajeros elaborados por las líneas aéreas y organizaciones de aeropuertos bajo los auspicios de la CEAC y la UE.

2.4.2 **Análisis**

2.4.2.1 Se observó que existen diferencias en los enfoques respecto a los derechos y la protección de los consumidores. Por ejemplo, los Estados que consideraban que el transporte aéreo era un servicio público indiscutible tenían una tendencia a contar con medidas reglamentadoras; otros Estados que consideraban que el transporte aéreo era principalmente una actividad comercial, tendían a preferir la competencia y, al menos inicialmente, las medidas adoptadas voluntariamente por los transportistas aéreos acompañadas según fuera necesario con medidas reglamentadoras para respetar los derechos de los consumidores.

2.4.2.2 Se destacó el hecho que las líneas aéreas con bajas tarifas ofrecen productos con precios inferiores y los beneficios correspondientes, y que esto debería reflejarse en las medidas destinadas a proteger al consumidor. Es importante que se ponga claramente a disposición del consumidor la información sobre términos y condiciones.

2.4.2.3 Hubo apoyo para las conclusiones que figuran en la nota de la Secretaría WP/13. Se sugirió que los reglamentos europeos para proteger al consumidor podrían ser útiles en la tarea futura sobre este tema y que se debería considerar la posibilidad de extender a nivel mundial los textos de orientación de la OACI para condiciones de transporte. También se sugirió que la OACI preparara textos de orientación sobre las obligaciones de los transportistas aéreos en relación con los consumidores.

2.4.2.4 La Conferencia tomó nota de la opinión de que la aplicación de los SARPS relativa a la facilitación para los pasajeros protegería los intereses de los pasajeros y fomentaría la liberalización del transporte aéreo.

2.4.3 **Conclusiones**

2.4.3.1 Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes en el marco de la cuestión 2.4 del orden del día sobre intereses de los consumidores, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) antes de poder tratar las cuestiones relativas a los intereses de los consumidores, los Estados deben determinar debidamente los elementos de los intereses de los consumidores en la calidad del servicio que se han satisfecho adecuadamente mediante las actuales prácticas comerciales de las líneas aéreas (y los proveedores de

servicios, si corresponde) y los elementos que necesitan resolverse mediante reglamentación o compromisos voluntarios*;

- b) los Estados deben lograr un equilibrio apropiado entre los compromisos voluntarios y las medidas de reglamentación, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio. Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación;
- c) al implantar nuevas medidas de reglamentación, los Estados deberían reducir al mínimo las diferencias innecesarias en su contenido y aplicación. De este modo se evitaría toda posible incertidumbre jurídica que podría resultar de la aplicación extraterritorial de leyes nacionales, sin disminuir el alcance de la competencia ni dificultar las normas operacionales ni los procedimientos de transferencia entre líneas aéreas; y
- d) la OACI debería continuar vigilando la evolución de los compromisos voluntarios y la reglamentación gubernamental relativos a los intereses de los consumidores, con miras a proporcionar a los Estados información útil que facilite la armonización. Dicha vigilancia debería permitir que la OACI decida, en el momento oportuno, si es viable o necesaria alguna forma de intervención multilateral, tal como la posible elaboración de un código de conducta mundial, para garantizar la armonía entre las medidas de reglamentación.

* Nota de la Secretaría.— Las siguientes listas de indicaciones, junto con las condiciones de las líneas aéreas de contratos/transporte puede servir como listas de verificación de numerosos asuntos de interés para los consumidores que conviene que los Estados supervisen: 1) disponibilidad de tarifas inferiores, incluyendo tarifas en los sitios web; 2) normas sobre reservaciones, emisión de billetes y reembolsos; 3) publicidad; 4) condiciones comerciales y operacionales de las líneas aéreas; 5) procedimientos de presentación a la salida; 6) trámites y compensación respecto a demoras de vuelo, cancelaciones y embarques denegados; 7) manipulación y responsabilidad respecto al equipaje; 8) divulgación de performance operacional, tales como la performance a tiempo y las quejas; y 9) asistencia para los pasajeros con impedimentos y necesidades especiales (es decir, personas con movilidad reducida). El Doc 9626 de la OACI revisado se referirá a estos asuntos.

**Cuestión 2 del
orden del día:****Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización****2.5: Distribución de productos****2.5.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/14) examinó los cambios rápidos y fundamentales que tenían lugar en el campo de la distribución de productos de las líneas aéreas y analizó las iniciativas recientes industriales y reglamentarias, concentrándose en los sistemas de reserva por computadora (SRC) y la Internet. En la nota se trató la cuestión de las respuestas reglamentarias a las innovaciones de la Internet, que tienen consecuencias para la protección de los consumidores, así como para la competencia y la participación en la industria. También se evaluó el grado de aplicación del código de conducta de la OACI para la reglamentación y el funcionamiento de los SRC, y se sugirió que el código SRC de la OACI ya se aplicaba posiblemente a la Internet aunque existen varias instancias respecto a las cuales no existían disposiciones aplicables.

El **Pakistán** (WP/57) declaró que el trato no discriminatorio en los SRC era importante para todas las líneas aéreas, y puso de relieve que los transportistas de los países en desarrollo deberían recibir un trato justo y equitativo en los SRC en los mercados extranjeros.

53 Estados africanos (WP/77) subrayaron que era necesario contar con una reglamentación permanente de los SRC a pesar del desarrollo actual en la distribución de productos de líneas aéreas. En la nota también se destacó que el desarrollo de la tecnología de la Internet se encontraba todavía en una etapa temprana y que muchas líneas aéreas en los países en desarrollo experimentaban dificultades para beneficiarse de esas iniciativas.

Miembros de la CAAC (WP/62) examinaron la cuestión de la distribución de productos de las líneas aéreas y la eliminación de todas las restricciones impuestas por determinados Estados a la venta directa de productos de las líneas aéreas, de acuerdo con las iniciativas actuales sobre la venta y la comercialización de los servicios de transporte aéreo mediante la Internet y los SRC. En la nota también se destacó la necesidad de garantizar la neutralidad de los proveedores de sistemas y proteger a los consumidores en los arreglos de transferencias entre líneas aéreas y compartición de códigos, incluyendo el cumplimiento de los textos de orientación de la OACI sobre los SRC.

Miembros de la CAAC (WP/107) expresaron inquietudes respecto a algunos enfoques reglamentarios en relación con las enmiendas de los códigos SRC vigentes, que podrían conducir a una discriminación entre líneas aéreas y obstaculizar la competencia equitativa. En la nota también se propuso la adquisición colectiva de cintas de datos de información sobre el mercado y que se definiera correctamente el término “grupo” de modo que las líneas aéreas más pequeñas pudieran tener acceso a la misma información obtenida por las líneas aéreas de mayor envergadura.

Miembros de la CLAC (WP/99) destacaron que los Estados deberían utilizar el código SRC de la OACI e introducir una cláusula modelo sobre SRC en sus acuerdos de servicios aéreos bilaterales y multilaterales. En la nota también se solicitó a los Estados

que difundieran las tarifas de las líneas aéreas en forma electrónica en la Internet, mediante lo cual todos los usuarios pudieran obtener fácilmente esa información.

La ALADA (WP/71 — Nota de información) recomendó tratar asuntos comerciales especiales relacionados con los SRC como instrumentos para la distribución del transporte aéreo, considerando la aplicación del llamado trato nacional entre el grupo regional en el marco del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

2.5.2 **Análisis**

2.5.2.1 Se registró un amplio apoyo respecto a las conclusiones que figuran en la nota WP/14 de la Secretaría. Debido a que algunos Estados (y un grupo de Estados) habían estado examinando los códigos/normas nacionales y regionales sobre los SRC para tratar el asunto de las nuevas tecnologías electrónicas, incluyendo la Internet, se consideró necesario que la OACI supervisara en forma permanente este asunto.

2.5.2.2 La Conferencia tomó nota que el desarrollo de la tecnología de la Internet no estaba distribuido uniformemente y muchas líneas aéreas en los países en desarrollo no se habían beneficiado aún de esas innovaciones. Se expresó una inquietud especial sobre los posibles efectos negativos en la competencia equitativa debido a la inaccesibilidad de la cintas de datos con información sobre el mercado y la enmienda de los principios de los códigos/normas existentes de los SRC. En consecuencia, se estimó que era necesario reglamentar los SRC a fin de garantizar un trato justo y equitativo, la neutralidad, el acceso fácil y la transparencia, y evitar cualquier tipo de discriminación. También se expresó inquietud sobre las medidas unilaterales impuestas por otros Estados, que prohibían la participación de los transportistas en los SRC.

2.5.2.3 Se expresó la opinión de que los costos de las tarifas de los SRC habían inducido a las líneas aéreas a utilizar un nuevo canal de distribución, la Internet, lo cual tendría consecuencia para los agentes de viajes. Aunque los actuales códigos/normas sobre los SRC no regulan específicamente la Internet, se sugirió que los Estados podrían aplicar leyes generales sobre competencia a la Internet.

2.5.3 **Conclusiones**

2.5.3.1 Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes con arreglo a la cuestión 2.5 del orden del día sobre la distribución de productos, la Conferencia concluyó que:

- a) los principios del código de conducta de la OACI para la reglamentación y funcionamiento de los sistemas de reserva por computadora (SRC) deberían considerarse como el marco de referencia para la reglamentación de los SRC en los Estados contratantes o en cualquier otro código de conducta de carácter regional. Los Estados deberían tener presente que las enmiendas de esas normas o códigos de conducta no menoscaben los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación;
- b) si bien existen varios casos en que el Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora no tienen disposiciones aplicables como resultado de los cambios en la industria o la reglamentación, el campo de aplicación del Código SRC de la OACI potencialmente incluye la Internet y los Estados pueden aplicarlo a su discreción, teniendo en cuenta sus circunstancias particulares;

-
- c) los Estados deberían considerar la necesidad de asegurar que los sistemas basados en la Internet proporcionen a los consumidores información completa y veraz, y ofrezcan a las líneas aéreas una oportunidad comparable para utilizar estos nuevos sistemas, como se ha hecho con los SRC tradicionales a escala mundial, cuando sea necesario; y
 - d) aunque aún no está claro si deberían adoptarse nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, algunos Estados han examinado activamente este asunto en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia. La OACI debería continuar siguiendo la evolución y difundiendo la información al respecto y seguir examinando la eficacia del Código SRC de la OACI.
-

Cuestión 2 del**orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización****2.6: Solución de controversias****2.6.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/15) abordó la necesidad de un mecanismo de solución de controversias más eficiente y expedito para tratar los diferentes tipos de controversias que surjan, en un medio liberalizado, a niveles bilateral y regional/plurilateral. En la nota se propuso como opción una cláusula modelo para un mecanismo de mediación, adicional a los procedimientos tradicionales de consulta y arbitraje, que se fundamenta en trabajos anteriores de la OACI y que no afecta el derecho de las partes a tener acceso a otros mecanismos para controversias dentro del marco del acuerdo de servicios aéreos, inclusive las leyes en materia de competencia.

El **Pakistán** (WP/57) señaló que es necesario seguir elaborando el mecanismo de solución de controversias y expresó la necesidad de un mecanismo a prueba de errores que responda a las preocupaciones de los Estados en desarrollo y que incluya criterios específicos para la selección del grupo de expertos que se encargará de la controversia.

53 Estados africanos (WP/78) destacaron el mecanismo para solución de controversias que se está elaborando en África para permitir la mediación y encontrar soluciones rápidas a los conflictos. En la nota también se señaló la necesidad de un enfoque mundial para la solución de controversias que surgen de la mayor competencia y sugirieron la adopción de la cláusula modelo sobre solución de controversias propuesta que figura en la nota WP/15.

La **IATA** (WP/29) reconoció que la liberalización del transporte aéreo tiene consecuencias para el tipo de controversias y las partes involucradas y que es posible que los procedimientos tradicionales de consulta y arbitraje no sean los adecuados. En la nota se propuso un procedimiento expeditivo usando los oficios de un mediador o de un grupo de expertos para la solución de controversias que trabaje en un período de tiempo fijo, en el que las partes aceptan un criterio claro para aplicar las decisiones del mediador o del grupo de expertos y para aceptar la posibilidad de que se apliquen contramedidas proporcionadas en el caso de que no se apliquen las conclusiones del grupo de expertos.

La **ALADA** (WP/71 — nota de información) indicó la necesidad de estudiar mecanismos de solución de controversias alternativos dentro del derecho aeronáutico, ya que representarían una herramienta primordial para la integración regional de todos los países.

2.6.2 Análisis

2.6.2.1 Existió un amplio apoyo para la cláusula modelo sobre un mecanismo para la solución de controversias propuesta por la Secretaría en la nota WP/15. Se consideró que la cláusula era una opción para que los Estados resolvieran controversias de manera más eficiente y expedita. Tal mecanismo intermedio entre consultas extensas y arbitrajes caros beneficiaría a los Estados que van hacia la liberalización de sus servicios aéreos e infundirían confianza en el procedimiento. El mecanismo debería tener la amplitud suficiente para incluir toda la gama de controversias que pueden surgir de un medio liberalizado.

2.6.2.2 Se expresó la opinión de que las partes deberían esforzarse para aplicar la decisión del mediador o del grupo de expertos y que no se deben sobreestimar los beneficios ni ignorar los posibles aspectos negativos del mecanismo. Sin embargo, la Conferencia consideró que la mediación para que sea eficaz, debería recomendar a las partes que se comprometan a poner en práctica todas las decisiones adoptadas, a menos que se use el procedimiento para recopilar datos.

2.6.2.3 Se expresaron algunas inquietudes con respecto a los plazos indicados en el mecanismo propuesto que podrían parecer inadecuados para resolver oportunamente algunos tipos de controversias, por ejemplo en situaciones de asuntos relativos a la seguridad y la protección de la aviación. También se reconoció que establecer plazos para la aplicación de la decisión podría evitar posibles abusos.

2.6.3 Conclusiones

2.6.3.1 De la documentación y de los debates resultantes en el marco de la cuestión 2.6 del orden del día — Solución de controversias, la Conferencia concluyó que:

- a) en un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y
- b) los Estados y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:
 - i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;
 - ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;
 - iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y
 - iv) por lo que respecta a las partes interesadas directamente afectadas por la controversia, sea transparente y dé acceso a la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

2.6.3.2 La Conferencia acordó que los Estados deberían otorgar la debida consideración a la siguiente cláusula modelo para la utilización optativa a discreción en los acuerdos de servicios aéreos.

“Artículo X: Solución de controversias”

x. *Toda controversia que no pueda resolverse mediante consultas, puede someterse, a solicitud de una de las Partes [cualquier Parte] en el acuerdo a un mediador o un grupo de expertos en la materia. Puede recurrirse a dicho mediador o grupo para mediación, determinación del fondo de la controversia o recomendación de medidas correctivas o solución de la controversia.*

- x. *La Partes convendrán de antemano las atribuciones del mediador o grupo, los principios o criterios rectores y los términos de acceso al mediador o grupo. También considerarán, de ser necesario, la posibilidad de conceder una reparación provisional y de que participe cualquier Parte que pueda verse directamente afectada por la controversia, teniendo presentes el objetivo y la necesidad de un procedimiento simple, adecuado y expedito.*
- x. *El mediador o los miembros del grupo de expertos pueden seleccionarse basándose en una lista de expertos en aviación debidamente calificados, mantenida por la OACI. La selección se efectuará en los 15 días posteriores al recibo de la solicitud de presentación al mediador o grupo. Si las Partes no logran convenir en la selección del experto o los expertos, dicha selección puede remitirse al Presidente del Consejo de la OACI. Todo experto al que se recurra para este mecanismo debería tener las calificaciones necesarias en el asunto general de la controversia.*
- x. *La mediación debería finalizarse dentro de los 60 días de la contratación del mediador o el grupo y todo fallo incluyendo, de ser el caso, recomendaciones, debería pronunciarse dentro de los 60 días de la contratación del experto o los expertos. Las Partes pueden convenir de antemano en que el mediador o el grupo podría conceder una reparación provisional a la Parte demandante, si así se solicita, en cuyo caso un fallo se pronunciaría inicialmente.*
- x. *Las Partes cooperarán de buena fe para el avance de la mediación y están obligados a aplicar la decisión o fallo del mediador o grupo, a menos que convengan de antemano en obligarse por dicha decisión o fallo. Si las Partes convienen de antemano en solicitar únicamente una determinación de los hechos, utilizarán estos últimos para resolver la controversia.*
- x. *Los costos por el uso del mecanismo se calcularán al inicio y se repartirán en proporciones iguales, pero con la posibilidad de volver a repartirlos conforme a la decisión final.*
- x. *El mecanismo se aplica sin perjuicio de la continuación del procedimiento de consultas, el recurso ulterior al arbitraje, o la revocación en virtud del Artículo ____."*
-

Cuestión 2 del orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización
2.7: Transparencia

2.7.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/16) destacó la importancia de la transparencia en el transporte aéreo internacional, especialmente en un entorno liberalizado; hizo notar que la transparencia constituye un principio fundamental del Convenio de Chicago en el cual el Artículo 83 establece la obligación de los Estados de registrar “sin dilación” en el Consejo sus acuerdos y arreglos aeronáuticos y explicó diversos problemas respecto a este tema. Como un medio de mejorar el registro de los acuerdos en la Organización, se propuso una cláusula modelo estipulando qué Estado era responsable del registro y que se cumpliera después de la firma del mismo.

Pakistán (WP/57) estimó que el carácter del memorando de acuerdo (MOU) confidencial no mejoraba la transparencia y expresó dudas sobre el progreso en este campo.

Los **Estados Unidos** (WP/46) estimaron que la transparencia en los procedimientos reglamentarios nacionales y regionales relacionados con la aviación civil internacional constituía un elemento esencial en el proceso de liberalización y promovía una oportunidad justa y equitativa de competir. Los Estados deberían adoptar y aplicar principios de transparencia, tales como los que figuran en las normas de transparencia APEC, que están destinadas a garantizar que las normas, procedimientos y dictámenes administrativos de los Estados se difundan pública y ampliamente, y que se informe a las partes interesadas y que éstas tengan la oportunidad de participar en los procedimientos administrativos que afectan a sus intereses.

Miembros de la CLAC (WP/99) estimaban que los Estados deberían cumplir plenamente con el Artículo 83 del Convenio de Chicago y explicó que, dentro del marco de la CLAC, la recopilación y la difusión de la información sobre los acuerdos constituía una tarea en curso que facilitaba un examen constante de los instrumentos relacionados con la situación del transporte aéreo internacional.

2.7.2 Análisis

2.7.2.1 La Conferencia reconoció la importancia de promover y mejorar la transparencia en un entorno liberalizado y la obligación de los Estados de registrar sus acuerdos de servicios aéreos con arreglo al Artículo 83 del Convenio de Chicago. Respecto a la cláusula modelo propuesta en la nota WP/16 de la Secretaría, la Conferencia reconoció que era necesario identificar a la parte responsable del registro. Sin embargo, la fórmula en la cláusula modelo propuesta para el registro en el momento de la firma podría no ser consistente con algunos requisitos constitucionales de los Estados para la ratificación y entrada en vigor de acuerdos. Esto les impedía registrar acuerdos hasta que el proceso se completara.

2.7.2.2 Se reconoció que el hecho de poner a disposición los textos de los acuerdos registrados mediante el sitio web de la OACI mejoraría la transparencia, pero constituiría una tarea que requiere mucho tiempo. También se estimó útil que la OACI informara a los Estados contratantes de los sitios web nacionales oficiales que incluyen acuerdos de servicios aéreos y otras informaciones conexas.

2.7.3 Conclusión

2.7.3.1 Basándose en la documentación de las deliberaciones subsiguientes de acuerdo con la cuestión 2.7 del orden del día — Transparencia, la Conferencia concluyó que:

- a) la transparencia debería considerarse como un objetivo que debe perseguirse dentro del marco de reglamentación y como un elemento esencial en el proceso de liberalización. Los Estados y las partes interesadas en el sistema de reglamentación se beneficiarían de una mejor transparencia;
- b) en vista de la liberalización en curso en el sector del transporte aéreo internacional y la necesidad de permitir que la OACI cumpla con su función principal en la elaboración de orientaciones de política, se pueden utilizar varios métodos en el que participen los Estados para hacer que el régimen de reglamentación sea más transparente, incluyendo lo siguiente:
 - i) los Estados deberían registrar en la OACI todo acuerdo de servicios aéreos aún no registrado, de conformidad con su obligación en virtud del Artículo 83 del Convenio de Chicago;
 - ii) los Estados deberían, como cuestión prioritaria, examinar sus procedimientos internos y, de conformidad con sus obligaciones en virtud del Artículo 83, deberían desarrollar medios prácticos para mejorar su proceso de registro. Los Estados podrían considerar atribuir la responsabilidad de registrar los acuerdos en la OACI a un oficial o dependencia, en el caso que aún no lo hayan hecho;
 - iii) los Estados deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de la liberalización de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos; y
- c) la OACI además debería alentar a los Estados a que cumplan con su obligación de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público.
- d) la transparencia también debería procurar aplicarse dentro de los marcos de reglamentación nacionales y regionales, y debería invitarse a los Estados a adoptar y aplicar los principios de transparencia, tales como los formulados en las normas de transparencia APEC*, respecto a las medidas de reglamentación nacionales y regionales relacionadas con la aviación civil internacional.

2.7.3.2 La Conferencia acordó que los Estados deberían considerar debidamente la siguiente cláusula modelo como una opción para utilizarla a su discreción en los acuerdos de servicios aéreos:

Nota de la Secretaría.— El texto de las normas de transparencia APEC están disponibles en el sitio web de la APEC en: http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImplTranspStand.html

“Artículo X: Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional

Este acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados inmediatamente después de la entrada en vigor en la Organización de Aviación Civil Internacional por [nombre de la parte que registra].”

Cuestión 3 del**orden del día: Análisis de un modelo de acuerdo de servicios aéreos****3.1: Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivo****3.1.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/17 y Adendo) proporcionó versiones del Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) para emplear en una situación bilateral o regional/plurilateral, para orientación y uso optativo (de manera selectiva, adaptado o en su totalidad) por parte de los Estados en sus relaciones de transporte aéreo. Basado en textos de orientación y cláusulas modelo de la OACI ya existentes así como en acuerdos y arreglos bilaterales y regionales/plurilaterales, el documento está destinado a ayudar a los Estados como herramienta práctica en el proceso de liberalización.

El **Pakistán** (WP/57) observó que el MASA es optativo para los Estados que deseen la liberalización.

Estados Unidos (WP/90 — nota de información) proporcionó su Modelo de acuerdo bilateral de “cielos abiertos”, el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional entre siete Estados APEC (el acuerdo “MALIAT” o “Kona”) y el Protocolo del acuerdo “Kona”, como ejemplos útiles de recientes instrumentos de liberalización.

La **IFALPA** (WP/34 — nota de información) proporcionó información sobre principios con respecto a la propiedad y el control, operaciones de la séptima libertad y arrendamientos con tripulación para incluirlos en el MASA.

3.1.2 Análisis

3.1.2.1 Existió un amplio apoyo y la aprobación del concepto y el contenido de los MASA. Los Estados consideraron que es una herramienta útil debido a las opciones y enfoques que figuran en él. Esto les permite seguir un método equilibrado hacia la liberalización. Se consideró que los MASA proporcionarían flexibilidad y mejorarían la armonización de la terminología y la práctica en las relaciones de servicios aéreos.

3.1.2.2 Por sus características de “documentos vivos” los MASA se pueden adaptar y actualizar a medida que se adquiera experiencia con el proceso de liberalización. Además, se consideró importante que los Estados informaran a la OACI sobre sus experiencias al respecto y sobre la utilización de los MASA. A su vez, la OACI debería distribuir un resumen de la información que reciba de los Estados sobre la utilización de los MASA.

3.1.3 Conclusión

3.1.3.1 Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes en el marco de la cuestión 3.1 del orden del día — Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivo, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

-
-
- a) al promover activamente su función en la elaboración de principios sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional para los Estados, la elaboración por la OACI de los MASA está destinada a facilitar el proceso de liberalización;
 - b) los modelos de acuerdos de servicios aéreos constituyen documentos que son una fuente práctica para la liberalización, para que los Estados los empleen a su discreción en sus relaciones de transporte aéreo así como en la elaboración de sus enfoques y opciones respecto a la liberalización, y sirvan como herramienta práctica en el proceso de liberalización. Los MASA son “documentos vivos” que deberían continuar elaborándose, particularmente el texto adicional sobre la aplicación, a fin de ofrecer una orientación completa a los Estados para facilitar la liberalización y mejorar la armonización de los acuerdos de servicios aéreos en cuanto a lenguaje y enfoque;
 - c) debería alentarse a los Estados a que empleen los MASA en sus relaciones bilaterales, regionales plurilaterales y a que informen a la OACI sobre la experiencia obtenida en el empleo de los MASA; y
 - d) la OACI debería continuar siguiendo de cerca las experiencias normativas de los Estados y las regiones en la liberalización y en el empleo de los MASA. Además, debería difundir entre los Estados información pertinente sobre esta evolución y proporcionar asistencia sobre el empleo y la aplicación de los MASA.
-

Cuestión 4 del**orden del día: Consideración de un marco mundial para la liberalización en curso****4.1: Mecanismos para facilitar la liberalización en el futuro****4.1.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/18) abordó la función de la OACI en la facilitación de la liberalización y propuso que la función futura de la OACI en la reglamentación económica debería concentrarse en la elaboración de directrices de orientación para la liberalización económica y debería facilitar, promover y prestar asistencia a los Estados en el aprovechamiento de la liberalización para contar con beneficios más amplios. En su relación con la OMC, la OACI debería continuar recalando los criterios de la Organización en materia de comercio de servicios, destacando al mismo tiempo los vínculos y las interrelaciones entre la seguridad, la protección y la reglamentación económica y el objetivo de la Organización de asistir a los Estados en el proceso de liberalización. También se proporcionó un proyecto de revisión del Doc 9626 de la OACI en la nota WP/22 de la Secretaría.

Georgia (WP/43) explicó que era necesario contar con un documento exhaustivo sobre la experiencia acumulada en la liberalización.

El **Pakistán** (WP/57) estimaba que los acuerdos marcos bilaterales y multilaterales podrían coexistir y, cuando los Estados menos desarrollados alcanzaran un determinado nivel de desarrollo, éstos podrían incorporarse gradualmente en el marco multilateral.

Uruguay (WP/109) estimó que el Anexo sobre servicios de transporte aéreo AGCS no debería ampliarse y debería evitarse la redundancia respecto a las tareas ya asignadas a la OACI.

La **OMT** (WP/32), haciendo notar que el transporte aéreo en general hacia y desde los mercados de los países menos desarrollados (LDC) tiene un alto costo, precios elevados, con bajos niveles de servicios que impiden un crecimiento sostenible del turismo, propuso un programa de cooperación conjunta con la OACI y otras partes interesadas para estudiar la posibilidad de utilizar estos mecanismos del mercado para financiar el desarrollo del transporte aéreo, en forma similar a los programas de rutas de servicios aéreos y de interés público esenciales de los países industrializados, como un medio de estimular el crecimiento del turismo.

La **CCI** (WP/35 — nota de información) explicó por qué apoyaba un enfoque pragmático respecto a las posibles trayectorias diferentes hacia una mayor liberalización, que podrían emprenderse paralelamente y en forma complementaria, incluyendo la liberalización dentro del marco bilateral, un enfoque de sector rector, un multilateralismo en fases (plurilateralismo) y multilateralismo completo.

IFALPA (WP/34 — nota de información) explicó por qué, en cualquier programa de trabajo futuro elaborado por la Conferencia, debería existir un reconocimiento explícito de que los trabajadores de las líneas aéreas constituyen una de las partes cuyos intereses deben tenerse presente al evaluar cualquier cambio reglamentario propuesto.

4.1.2 **Análisis**

4.1.2.1 Se registró un apoyo generalizado respecto a la función rectora de la OACI en el transporte aéreo internacional y se estimó que la Organización debería continuar sus labores sobre reglamentación económica, reorientándose respecto a la liberalización y la asistencia a los Estados contratantes en el aprovechamiento de los beneficios de la liberalización. La OACI debería continuar cooperando con todas las otras organizaciones que participaban en la liberalización del transporte aéreo internacional, pero la OACI debería seguir concentrándose en la reglamentación económica, cuya responsabilidad en relación con todos los aspectos de la aviación internacional garantiza un enfoque coordinado y coherente. Sin embargo, se expresó la opinión de que algunos Estados consideraban que otras organizaciones, tales como la OMC, tenían una función que desempeñar en algunas esferas del transporte aéreo.

4.1.2.2 La promoción de la liberalización de la OACI que permitía que cada Estado eligiera su propio camino y ritmo se consideró preferible a un enfoque multilateral. Se estimó que la OMC no proporcionaba un conducto beneficioso para que los Estados en desarrollo llevaran a cabo una liberalización gradual, progresiva y ordenada con su participación sostenida en el transporte aéreo internacional. Sin embargo, también se formuló la opinión en el sentido que la OMC, con su anexo sobre servicios de transporte aéreo del AGCS, ofrecía otra oportunidad para la liberalización del transporte aéreo que no debería ignorarse y que la OACI debería trabajar positivamente con esta organización para ampliar la liberalización.

4.1.2.3 La Conferencia aprobó ampliamente la idea de una función futura de la OACI como un foro para que los Estados intercambiaran ideas sobre el acceso al mercado. La Organización debería estudiar en mayor medida este asunto, quedando en claro que la utilización de la misma por parte de los Estados sería voluntaria y que la función de la OACI sería con carácter de marco y fines de facilitación.

4.1.2.4 Se registró un apoyo generalizado respecto al estudio de mecanismos del mercado para financiar el desarrollo del transporte aéreo de los LDC para estimular el turismo, como se propuso en la nota WP/32, y se consideró que la OACI debería cooperar con la Organización Mundial del Turismo (OMT) en este proyecto, siempre que se llegara a un acuerdo sobre la metodología propuesta.

4.1.3 **Conclusiones**

4.1.3.1 Basándose en la documentación presentada y las deliberaciones sobre mecanismos para facilitar más la liberalización, en el marco de la cuestión 4.1 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- a) con los años, la labor de la OACI sobre la reglamentación económica se ha intensificado a medida que los Estados se han dirigido a la Organización para obtener criterios de orientación y asistencia, particularmente en respuesta a un mercado de transporte aéreo mundializado y liberalizado que evoluciona rápidamente;
- b) es necesario reorientar la función de la OACI respecto a la reglamentación económica a fin de dar un impulso mundial a la reforma normativa y a la liberalización. Los criterios de orientación de la OACI, en los que se apoyan los Estados, deberían concentrarse particularmente en la liberalización y la Organización debería facilitar y fomentar el proceso de liberalización mediante su labor y su asistencia a los Estados;

- c) con la mirada puesta en el largo plazo, la OACI debería explorar la posibilidad y los beneficios que se obtendrían, de servir como un mercado mundial, en el que la OACI provea las instalaciones y los especialistas que sean necesarios para que los Estados examinen e intercambien el acceso a los mercados a nivel bilateral o multilateral; y
- d) en sus relaciones con todas las organizaciones que tienen interés o que participan en los asuntos normativos mundiales, la OACI debería cooperar para asegurarse de que esos órganos tienen en cuenta su mandato y su función y los intereses más amplios de la comunidad de la aviación. Además, la OACI y sus Estados contratantes deberían proveer la coordinación con esas organizaciones para armonizar los esfuerzos a escala mundial y evitar la duplicación de los mismos. Como un objetivo de primordial importancia en sus relaciones con otras organizaciones que participan en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, la OACI debería cerciorarse de que la seguridad y protección de la aviación no resulten comprometidas.

4.1.4

Recomendación

RECOMENDACIÓN 2 — FUNCIÓN FUTURA DE LA OACI, INCLUYENDO LAS RELACIONES CON LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) la función futura de la OACI respecto a la reglamentación económica debería concentrarse en la elaboración de criterios de orientación para la liberalización económica, lo que permite a los Estados elegir su propio camino y ritmo, y garantiza la seguridad y la protección del transporte aéreo internacional. Esta función también debería incluir la facilitación, promoción y suministro de asistencia a los Estados en el aprovechamiento de la liberalización para mayor beneficio de los mismos; y
- b) en sus relaciones con la OMC, la OACI debería continuar señalando la política de la Organización sobre el comercio de servicios, reflejada actualmente en la Resolución A33-19, destacando al mismo tiempo el vínculo y la interrelación entre seguridad operacional, seguridad de la aviación y reglamentación económica y la concentración de las actividades de la Organización para facilitar, promover y proveer asistencia a los Estados en el proceso de liberalización.

Cuestión 4 del**orden del día: Consideración de un marco mundial para la liberalización en curso****4.2: Declaración de principios mundiales para el transporte aéreo internacional****4.2.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/19) presentó un proyecto de declaración de principios universales para el transporte aéreo internacional a fin de que la Conferencia lo adoptara. La declaración constituiría un elemento separado de la Conferencia respecto a las diversas conclusiones y recomendaciones sobre asuntos concretos en el marco de las cuestiones del orden del día anteriores. El proyecto de declaración estaba destinado a constituir una declaración uniforme de la comunidad de aviación internacional sobre la liberalización económica en curso destinada a un público más amplio, más allá de la comunidad aeronáutica. La declaración definió principios fundamentales concebidos para orientar el desarrollo futuro de la aviación civil internacional durante muchos años. Se invitó a formular comentarios sobre este proyecto para perfeccionarlo en mayor medida. Con arreglo al procedimiento acordado, la **Secretaría** (WP/24) proporcionó posteriormente un proyecto revisado de la declaración que tomó en cuenta el número considerable de comentarios recibidos de las Delegaciones a la Conferencia.

El **Pakistán** (WP/55 — nota de información) expresó sus opiniones sobre el proyecto de declaración, incluyendo: favorecer un enfoque gradual en la liberalización y la coexistencia de regímenes bilaterales, regionales y multilaterales; poner énfasis en los principios de oportunidades equitativas y no discriminación; y apoyando la función de la OACI en la promoción de los objetivos de la aviación civil.

IFALPA (WP/34 — nota de información) solicitó el reconocimiento de la contribución de los trabajadores de las líneas aéreas a la seguridad y el crecimiento del transporte aéreo, así como la necesidad de garantizar que los requisitos y los intereses del sector laboral se tuvieran presentes al elaborar la declaración.

4.2.2 Análisis

4.2.2.1 Se registraron expresiones generalizadas de apoyo respecto al proyecto revisado de la declaración, tal como fue presentada en la nota de estudio WP/24 de la Secretaría. La Conferencia estimó que el texto era uniforme, claro y bien equilibrado, tomando en cuenta, en la medida de lo posible, los aportes de gran alcance y constructivos recibidos. Dependiendo solamente de una modificación acordada en la redacción de dos cláusulas y algunas enmiendas de redacción e idioma (especialmente, armonizar el texto en forma más estrecha con el de las resoluciones vigentes de la Asamblea), el contenido cumplió plenamente con el objetivo de contar con una declaración con visión de futuro y con carácter amplio, desde una perspectiva global por parte de la comunidad de aviación internacional tal como fue representada en la Conferencia.

4.2.3 Declaración

4.2.3.1 En consecuencia, la Conferencia adoptó por aclamación el siguiente texto definitivo:

DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS UNIVERSALES PARA LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

La Conferencia mundial de transporte aéreo sobre retos y oportunidades de la liberalización, celebrada por la Organización de Aviación Civil Internacional(OACI) en su Sede, en Montreal, del 24 al 28 de marzo de 2003 y a la que asistieron 145 Estados y 29 organizaciones:

Recordando los nobles objetivos del *Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago);

Consciente de la importante función del transporte aéreo internacional y de su contribución para el desarrollo nacional de los países y de la economía mundial;

Destacando la importancia crítica de la seguridad y protección de la aviación en el transporte aéreo internacional;

Tomando nota de los cambios que el desarrollo económico, la mundialización, la liberalización y la privatización han producido, después de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994, en el contexto normativo y de explotación del transporte aéreo internacional; y de la conveniencia de que la evolución normativa en curso facilite el cambio comercial en la industria del transporte aéreo, asegurando al mismo tiempo el continuo crecimiento ordenado y seguro, desde el punto de vista operacional y de la seguridad, de la aviación civil en todo el mundo;

Reafirmando que los principios básicos de soberanía, oportunidad equitativa e igual, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación establecidos en el Convenio de Chicago han sido útiles para el transporte aéreo internacional y continúan proporcionando la base para el futuro desarrollo de la aviación civil internacional;

DECLARA que:

1. Principios generales

1.1 La OACI y sus Estados contratantes, junto con la industria del transporte aéreo y otras partes interesadas en la aviación civil, actuarán para asegurar que el transporte aéreo internacional continúe desarrollándose de una forma que:

- a) asegure niveles de seguridad y protección de la aviación elevados y en constante mejora;
- b) promueva la participación efectiva y sostenida de todos los Estados en el transporte aéreo internacional y que se beneficien con ello, respetando la soberanía nacional y la igualdad de oportunidades;
- c) tenga en consideración los diferentes niveles de desarrollo económico entre los Estados manteniendo el principio de “comunidad de intereses” y fomentando medidas preferenciales para los países en desarrollo;
- d) provea una infraestructura de apoyo adecuada a un costo razonable;

- e) facilite la provisión de recursos, particularmente para los países en desarrollo;
- f) permita el crecimiento sobre una base que es económicamente sostenible, apoyado por la adaptación del contexto normativo y operacional;
- g) procure limitar sus repercusiones en el medio ambiente;
- h) provea a los servicios que desean los consumidores y responda a las necesidades de servicio público, particularmente para las rutas de poco tráfico o que de otra forma no son económicas;
- i) promueva la eficiencia y minimice las distorsiones del mercado;
- j) provea salvaguardias adecuadas y eficaces para la competencia leal;
- k) promueva la cooperación y armonización a escala subregional, regional y mundial; y
- l) tenga debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, incluyendo los transportistas aéreos y otros explotadores, usuarios, aeropuertos, comunidades, trabajadores y proveedores de servicios de viajes y turismo;

con el objetivo final de dar al transporte aéreo internacional tanta libertad económica como sea posible respetando al mismo tiempo sus características específicas y, en particular la necesidad de asegurar niveles elevados de seguridad operacional, seguridad de la aviación y protección del medio ambiente.

2. Seguridad operacional y seguridad de la aviación

2.1 La seguridad operacional y la seguridad de la aviación deben seguir siendo de capital importancia en la explotación y el desarrollo del transporte aéreo internacional, y los Estados deben aceptar su responsabilidad fundamental para asegurar la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, independientemente de todo cambio en los arreglos de reglamentación económica.

2.2 Los Estados deberían trabajar en cooperación para asegurar la vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en todo el mundo, de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

2.3 Los Estados deberían prestar particular atención a las repercusiones en cuanto a la seguridad y protección de la aviación de las operaciones a través de las fronteras en las que exista arrendamiento de aeronaves, códigos compartidos entre líneas aéreas y arreglos similares.

2.4 Las medidas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación deberían aplicarse de una forma eficaz en función de los costos a fin de evitar que constituyan una carga excesiva para la aviación civil.

2.5 En la medida de lo posible, las medidas de seguridad no deberían perturbar ni impedir la circulación de los pasajeros, la carga, el correo o las aeronaves.

2.6 La futura liberación económica debe hacerse asegurándose de que existe un punto claro de responsabilidad tanto para la seguridad operacional como para la seguridad de la aviación en un Estado

claramente identificado o en otra autoridad de reglamentación designada por ese Estado para toda explotación de aeronaves de que se trate.

3. Participación y sostenibilidad

3.1 Todos los Estados comparten el objetivo fundamental de participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional y de beneficiarse con ello, respetando la soberanía nacional y la igualdad de oportunidades.

3.2 Los Estados deberían elaborar y mantener salvaguardias para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la estabilidad económica y la competencia leal.

3.3 Los Estados deberían asegurarse de que la infraestructura necesaria de aeropuertos y servicios de navegación aérea se provea en todo el mundo a un costo razonable y sin discriminación.

3.4 Los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea deberían aplicarse únicamente para sufragar los costos de proveer instalaciones y servicios para la aviación civil.

3.5 Los intereses y las necesidades de los países en desarrollo deberían recibir una consideración especial, y podrían otorgarse medidas preferenciales y apoyo financiero.

3.6 La comunidad mundial de la aviación debería continuar trabajando para promover el desarrollo del transporte aéreo de modo responsable respecto al medio ambiente, limitando las repercusiones ambientales del transporte aéreo a fin de lograr la compatibilidad máxima entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente.

4. Liberalización

4.1 El objetivo de la evolución normativa en curso es crear un contexto en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de una forma estable, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales.

4.2 Los Estados que no sean partes en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IATA) deberían considerar urgentemente pasar a serlo.

4.3 La liberalización debería fomentarse mediante la aplicación en todo el mundo de un régimen de responsabilidad de los transportistas aéreos moderno y uniforme, es decir, el Convenio de Montreal de 1999.

4.4 Cada Estado determinará la dirección y el ritmo que seguirá respecto a los cambios introducidos en la reglamentación del transporte aéreo internacional, de modo flexible y empleando enfoques bilaterales, subregionales, regionales, plurilaterales o mundiales, de acuerdo con las circunstancias.

4.5 Los Estados deberían, en la medida posible, liberalizar progresivamente el acceso a los mercados del transporte aéreo internacional, el acceso de los transportistas aéreos a capitales internacionales y la libertad de los transportistas aéreos para desarrollar actividades comerciales.

4.6 Los Estados deberían considerar la posibilidad de aceptar los esfuerzos de otros Estados para ampliar la propiedad y el control de los transportistas aéreos a través de las fronteras o para designar transportistas aéreos según la oficina principal, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

4.7 Los Estados deberían considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

4.8 La transparencia es un elemento importante para promover el crecimiento económico, la capacidad de competir y la estabilidad financiera en los ámbitos nacional, regional e internacional, y aumenta los beneficios de la liberalización.

4.9 Se debería seguir alentando a la industria del transporte aéreo para que mejore los servicios a los pasajeros y a los clientes expedidores y para que elabore y aplique medidas apropiadas para proteger los intereses de los consumidores.

5. Competencia y cooperación

5.1 El establecimiento y aplicación de leyes sobre la competencia constituye una salvaguardia importante de la competencia leal a medida que los Estados avanzan hacia un mercado liberalizado.

5.2 La cooperación entre los Estados facilita la liberalización y evita conflictos, especialmente cuando se trata de cuestiones de leyes o políticas sobre la competencia y de condiciones laborales relacionadas con el transporte aéreo internacional.

5.3 Los Estados deberían evitar adoptar medidas unilaterales que pueden afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y deberían asegurarse de que las políticas y la legislación internas no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales.

5.4 Cuando la ayuda estatal proporcionada al sector del transporte aéreo se justifique, los Estados deberían adoptar medidas transparentes y eficaces a fin de asegurarse de que dicha ayuda no tenga efectos perjudiciales para la competencia en el mercado ni conduzca a resultados insostenibles, y de que son temporarias, en la medida de lo posible.

5.5 Con sujeción al cumplimiento de las leyes sobre la competencia aplicables, los Estados deberían continuar aceptando que existan sistemas multilaterales entre líneas aéreas que permitan a los Estados, los transportistas aéreos, los pasajeros y los expedidores tener acceso sin discriminación a la red mundial del transporte aéreo.

6. Función de la OACI

6.1 La OACI, debe continuar ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica y garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional.

6.2 La OACI debe continuar promoviendo una comunicación y cooperación eficaz con otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales que tengan interés en el transporte aéreo internacional, a fin de armonizar y evitar la duplicación de esfuerzos a escala mundial.

6.3 Los Estados deberían considerar la posibilidad de emplear las opciones normativas que se proveen a través de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional.

6.4 Los Estados deberían continuar manteniendo informada a la OACI sobre la evolución en el transporte aéreo internacional, incluso sobre las disposiciones liberalizadas introducidas en diversos niveles; y promover, en otros foros, la plena comprensión del mandato y de la función de la OACI.

**Discurso del Presidente del Consejo de
la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Dr. Assad Kotaite,
en la sesión de apertura de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo**

Montreal, 24 - 28 de marzo de 2003

Es verdaderamente un privilegio especial y un placer darles la bienvenida en nombre del Consejo y del Secretario General de la OACI a esta Conferencia mundial de transporte aéreo, la quinta de una serie de conferencias convocadas por la OACI. Han transcurrido poco más de 8 años desde la última vez que nos reunimos en noviembre-diciembre de 1994 para tratar el futuro de la reglamentación del transporte aéreo internacional en el marco de las nuevas tendencias de mundialización, liberalización y privatización. La Conferencia de 1994 nos hizo tomar conciencia de la inminencia de tratar las cuestiones de liberalización y modificaciones en la reglamentación. La presente Conferencia que se está llevando a cabo en un momento sombrío y en una época turbulenta para la industria, debe basarse en ese logro y proporcionar a los Estados los instrumentos de reglamentación y la confianza para adelantar las medidas destinadas a lograr una reforma de la reglamentación.

La liberalización con la que estamos tratando es un proceso irreversible aunque gradual. En este hecho se ha fundamentado el objetivo de esta Conferencia que es “elaborar un marco para la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional, con salvaguardias para garantizar la competencia equitativa, la seguridad y la protección, e incluyendo medidas para garantizar la participación efectiva y sostenida de los países en desarrollo”. Se trata de un objetivo que aspira a lograr un equilibrio en el proceso de reforma y en sus manos está alcanzar ese equilibrio.

Es oportuno que en este centenario del primer vuelo propulsado, controlado y sostenido, se nos encargue facilitar los instrumentos de reglamentación prácticos que permitan a la industria del transporte aéreo comercial, una industria que ha contribuido notablemente a la sociedad moderna, ajustarse a la realidad de un mercado globalizado en el siglo XXI. Al asumir nuestra labor, no podemos estar más conscientes de que nuestra industria está atravesando por un período de turbulencia. Los cálculos preliminares de la OACI indican que el tráfico en 2002 continúa en un 2 a 3% por debajo de los niveles alcanzados en 2000. Desde un punto de vista financiero, muchas líneas aéreas en algunas regiones han continuado acumulando pérdidas impresionantes, en tanto que otras han mostrado signos de recuperación y, algunas han registrado hasta el momento beneficios considerables. El actual conflicto armado en Iraq inevitablemente deteriorará la situación financiera. Aún así, necesitamos tomar medidas teniendo en cuenta el largo plazo, tal como lo hicimos en el pasado. Cabe recordar que el marco de reglamentación de la era moderna del transporte aéreo comercial se estableció durante una época de conflicto, la Segunda Guerra Mundial. El marco de reglamentación actual, dimanante de los principios de nuestra constitución, el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, no es rígido, es un marco susceptible de adaptación y evolución.

Es igualmente oportuno que en el tema de la Conferencia “Retos y oportunidades de la liberalización” al igual que en el objetivo de la Conferencia, se reconozca la necesidad de un equilibrio. Necesitamos balancear nuestras expectativas, las realidades del mercado mundial y las diversas perspectivas que existen en materia de reglamentación.

En este entorno económico y comercial mundializado, las autoridades normativas del transporte aéreo deberían estar dispuestas a desafiar todo pensamiento preconcebido u obsoleto que nos impida responder a las necesidades del desarrollo nacional y regional de una industria dinámica y responsable que responda a las demandas y expectativas de los usuarios. No se trata de abogar por una reforma de la reglamentación por el cambio en sí, sino de una reforma de la reglamentación que permita mejorar y hacer más eficiente el transporte aéreo internacional y su contribución en nuestras vidas. No

obstante, la reforma ha de implantarse de manera segura, económica y ordenada, respetando nuestros principios rectores estipulados en el Convenio.

La liberalización, como un proceso y una metodología, más que como un objetivo debe ser juzgada por sus resultados y sus beneficios y no por sus fundamentos teóricos. Las oportunidades de liberalización deben enmarcarse en el contexto de sus desafíos. Es primordial que la liberalización no resulte en la omisión de ningún Estado que desee participar en el transporte aéreo internacional. Esa participación es otro de los principios estipulados en el Convenio. Ciertamente, corresponde a cada Estado determinar la naturaleza de su participación teniendo en cuenta las realidades y oportunidades. Por consiguiente, esta Conferencia debe abordar las inquietudes de muchos Estados con respecto a la sostenibilidad y viabilidad de su participación en el proceso de liberalización.

Al mismo tiempo, debemos reconocer que existe un deseo generalizado y comprensible de acelerar el ritmo de la reforma normativa, especialmente en cuestiones tales como el acceso a los mercados y la propiedad y control de los transportistas aéreos. Es evidente, que el sector del transporte aéreo está rezagado con respecto a otros en cuanto a la adopción de un proceso de reforma y debemos estar conscientes de este hecho. El desafío que enfrentan ustedes esta semana es reconciliar las inquietudes de algunos con las esperanzas de otros. Por consiguiente, mi apelación a ustedes es sencilla, no obstruyan la necesidad de una reforma pero tampoco permitan que la reforma amenace, a largo plazo, la viabilidad, la interdependencia y el carácter multilateral de nuestro sector. El otro desafío que enfrentarán en la labor que se les ha encomendado es velar por que la seguridad y protección no sean postergadas en aras de las oportunidades económicas. En la liberalización del transporte aéreo y la integración de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo, la sinergia entre los aspectos económicos y de navegación aérea siguen cimentándose en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil. No puede haber crecimiento en el transporte aéreo sin seguridad y protección, ni puede existir una aviación civil viable sin políticas económicas sólidas. Por consiguiente, para fomentar la confianza necesaria en el proceso de liberalización, los resultados a los que lleguen deberían incorporar salvaguardias para un entorno liberalizado y tener en cuenta la necesidad suprema de velar por la seguridad y protección. Así pues, su tarea supone un pensamiento creativo, un propósito claro y un verdadero consenso y perspectiva mundial al analizar las cuestiones normativas que nos atañen a todos e influirán en el futuro del transporte aéreo internacional.

Por último, no debemos perder de vista el hecho de que la aviación civil es una empresa humana, y como tal, utiliza equipos fabricados por el hombre y tecnología destinada al uso de los seres humanos con el fin de movilizar personas y mercancías de manera segura de un punto a otro en todo el mundo. Es así que el elemento humano y su contribución debe tenerse en cuenta en sus deliberaciones.

Tengo la convicción personal que la industria del transporte aéreo es dinámica y progresista y a pesar de nuestra situación actual, deberíamos enfrentar el futuro con valor, esperanza y optimismo. Su labor esta semana debería ofrecer a la industria el marco normativo que necesita para hacer frente al futuro en ese mismo espíritu.

Les deseo todo éxito en su tarea y confío en que obtendrán resultados positivos. El Consejo espera con interés informarse acerca de los resultados en su próximo período de sesiones, en la primavera, a fin de seguir avanzando como comunidad aeronáutica en esta nueva era de desafíos y oportunidades.

Ahora, es para mí un honor declarar inaugurada la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo. La Sra. Anne McGinley, Representante de Irlanda en el Consejo y presidenta del Comité de Transporte aéreo, les ofrecerá explicaciones más detalladas con respecto al orden del día de esta Conferencia.

**Discurso de la presidenta del Comité de Transporte aéreo,
Sra. Anne McGinley,
en la sesión inaugural de la Conferencia mundial de transporte aéreo
(Montreal, 24 - 28 de marzo de 2003)**

En mi calidad de presidenta del Comité de Transporte aéreo, tengo el honor y el placer de unirme al Presidente del Consejo para darles la bienvenida a Montreal y a esta Conferencia mundial de transporte aéreo, cuyo tema es “Retos y oportunidades de la liberalización”.

Ésta es únicamente la quinta conferencia sobre reglamentación del transporte aéreo celebrada por la OACI. La realización de dichas conferencias exige considerable planificación y preparación y la presente no constituye una excepción. Si bien los antecedentes de ésta están bien documentados, permítanme recordar algunos de sus principales elementos.

La idea de una conferencia sobre liberalización se concibió inicialmente en el Comité de Transporte aéreo a finales de 2000 en respuesta a la significativa evolución del sector de transporte aéreo y de las políticas de reglamentación posteriormente a la cuarta conferencia de 1994. En ese momento el Comité observó, en particular, las tendencias hacia la liberalización, la evolución en el comercio de servicios y la solicitud del 32º período de sesiones de la Asamblea (1998) de que la OACI adopte un papel más activo como líder en materia de reglamentación del transporte aéreo. El Consejo apoyó luego la propuesta del Comité relativa a una conferencia sobre liberalización y encargó que se iniciaran su planificación y sus preparativos. En 2001 se consultó a los Estados acerca de temas posibles para un orden del día. En diciembre de 2001 el Consejo adoptó el proyecto de orden del día que ustedes tienen delante de sí. El mismo mes el Secretario General envió la carta de invitación a los Estados y las organizaciones. En los 15 meses que siguieron, la OACI ha estado preparando esta conferencia intensamente.

Como puede observarse, desde su concepción hasta su realización, esta conferencia ha exigido más de dos años. Como pueden imaginar, una reunión de esta magnitud y complejidad exige una imponente cantidad de planificación detallada, arreglos de logística y documentación completa y a fondo. Se han encargado de esta última tarea no sólo la Secretaría sino también el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo del Comité de Transporte aéreo, grupo integrado por 25 Estados y 4 organizaciones internacionales. El grupo de expertos ha estado realizando su labor por correspondencia casi sin interrupción durante el último año y se reunió en Montreal durante una semana en mayo del año pasado. Durante todo el proceso, el Comité de Transporte aéreo ha vigilado y seguido con gran interés los correspondientes preparativos.

Dichos preparativos no corrieron a cargo únicamente de la OACI. Se les ha consultado a ustedes, los Estados contratantes, sobre el proyecto de orden del día y la OACI los ha informado plenamente acerca de los objetivos, arreglos y preparativos de la conferencia. Se han tomado medidas importantes para asegurarse de que se informaba debidamente a los Estados sobre las cuestiones y las propuestas formuladas en la conferencia. Uno de los medios que la OACI ha utilizado para que los Estados puedan prepararse para la conferencia consistió en una serie de seminarios officiosos realizados el año pasado en las regiones, en numerosos casos con la coordinación y cooperación de los correspondientes organismos regionales de aviación civil. Estas medidas de información y promoción seguramente facilitarán la tarea y proporcionarán una sólida base para las deliberaciones de esta semana.

Quisiera rendir homenaje a la cooperación de las numerosas organizaciones internacionales que también han contribuido a los preparativos de esta reunión que reviste una importancia vital para la aviación.

Permítanme mencionar brevemente la tarea que les incumbe. El orden del día consta de cuatro partes. La primera cuestión, Panorámica, constituirá una oportunidad para tomar nota de las experiencias de liberalización presentadas por los Estados y las regiones y decidir la manera en que pueden aprovecharse, así como para examinar la manera en que los aspectos de seguridad operacional y protección de la aviación se relacionan con el entorno de la liberalización. La segunda cuestión del orden del día, Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización, es la cuestión principal de la conferencia y ocupará lo esencial de su tiempo y sus esfuerzos durante los próximos cinco días y medio. Se han reservado casi tres días y medio en el calendario provisional para examinar cada uno de los siete aspectos clave enumerados en esta cuestión del orden del día. Considerando que esto representa únicamente unas pocas horas por aspecto, será necesario que la labor sea concertada para concluir el examen de estos aspectos en el tiempo asignado.

En el marco de la tercera cuestión del orden del día se les solicita que examinen dos modelos de acuerdos de servicios aéreos (llamados MASA, uno para situaciones bilaterales y el otro para las regionales o plurilaterales), pero principalmente que formulen sus observaciones sobre el concepto de MASA, así como su futura aplicación. Cabe señalar desde el principio que no se trata de proyectos de acuerdos que han de adoptarse o apoyarse, sino más bien de textos de orientación integrados por proyectos de textos y opciones de políticas para asistir a los Estados en el proceso de liberalización y en sus negociaciones con los demás.

En el marco de la cuarta y última cuestión del orden del día, se examinará la futura función de la OACI en materia de reglamentación económica en el contexto de la liberalización en este sector y en relación con otras organizaciones que participan o se interesan en la reglamentación del transporte aéreo. También en relación con esta última cuestión del orden del día se logrará uno de los principales resultados de la conferencia, a saber, una Declaración de principios universales para el transporte aéreo internacional, cuyo proyecto ha sido preparado por la Secretaría en consulta con el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo. Se les presenta un procedimiento especial para examinar esta delicada cuestión a fin de brindarles la mayor oportunidad posible para proporcionar sus aportes al proyecto, permitiendo así que se analice, cuando se examine durante la semana, lo que debería constituir un proyecto de declaración relativamente bien preparado. En la forma en que se ha presentado en la documentación de la Secretaría, el proyecto de declaración abarca amplios principios y les invito a mantener ese enfoque a fin de poder tener en cuenta todos los aspectos de la reglamentación. De ese modo será posible mantener la uniformidad, claridad y equilibrio de la declaración, que la conferencia podrá luego publicar como marco para la futura liberalización.

Dado el estricto horario de la conferencia, será necesario mantener la concentración en los debates y la voluntad de alcanzar un acuerdo respecto a cada cuestión a fin de que pueda agotarse el orden del día y permitir que esta importante reunión alcance una exitosa conclusión.

Señoras y Señores, ustedes cuentan con un amplio orden del día, una documentación completa y preparativos y arreglos apropiados. La comunidad de transporte aéreo manifiesta gran interés en esta conferencia y en los resultados que se alcanzarán. Les deseo el mayor éxito, mientras que el Comité de Transporte aéreo espera con gran anticipación el momento de examinar, como primera instancia, los resultados de la conferencia en su próximo período de sesiones.

ESTADOS CONTRATANTES:

AFGANISTÁN

Y. Mir Delegado jefe

ALEMANIA

H. Muerl Delegado jefe
 M. Köster Delegado jefe suplente
 A. Völkel Delegado jefe suplente
 H. Decker Asesor
 H. Eger Asesor
 G. Fongern Asesor

ANGOLA

E.M. Monimambo Delegado jefe
 H. Preza Delegado jefe
 J.M. Junior Delegado
 J.A. Rodrigues Delegado
 G.F. Santos Delegado

ANTIGUA Y BARBUDA

B. Challenger Delegado jefe

ARABIA SAUDITA

S. Al-ghamdi Delegado jefe
 A. Al-Amri Delegado
 F. Fathaldin Delegado
 A. Hantoush Delegado
 E. Nadrah Delegado
 A. Salih Delegado

ARGELIA

T. Chérif Delegado jefe
 Y. Yousfi Delegado jefe
 M. Benchemam Delegado jefe suplente
 N. Aimeur Delegado

ARGENTINA

G. Donadille Delegado jefe
 C. Trisano Delegado jefe suplente

A. Thomas Hatti Delegado
 A.H. Mutti Delegado
 H. Knobel Delegado
 M. Folchi Delegado
 D. Burlas Asesor
 D.C. Kilemnic Asesor
 R. Cimbaro Observador
 A.A. Menéndez Observador
 H. Picciani Observador
 E.A. Sánchez Ara Observador
 F. Telfuk Observador
 C. Yaryura Observador

ARMENIA

K. Zadoyan Delegado jefe suplente

AUSTRALIA

M.N. Dolan Delegado jefe
 N. Bogiatzis Delegado jefe suplente
 J. Aleck Delegado
 R. Graff Delegado
 I. Lumsden Delegado
 J. Kerr Asesor

AUSTRIA

I. Seyrlehner Delegado jefe
 D. Gaupmann Delegado jefe suplente
 T. Kacsich Delegado
 P. Malanik Delegado
 R. Wolfger Delegado
 B. Finding Observador

AZERBAIYÁN

C. Aliyev Delegado jefe
 S. Baghirov Delegado jefe suplente

BAHREIN

A. Ali Delegado jefe
 H. Hassany Delegado
 K. Riyadh Delegado

BARBADOS

V.C. Browne Delegado jefe
N.R.C. Boxill Delegado jefe suplente

BELARÚS

N. Mazai Delegado jefe suplente

BÉLGICA

M. Vanderlinden Delegado jefe
L. Vangrieken Delegado
A. Kundycki Delegado

BELICE

E. Gómez Delegado jefe

BENIN

J. Loko Delegado

BHUTÁN

S. Khandu Observador
T. Penjore Observador

BOLIVIA

L. Melean Eterovic Delegado jefe
J. Urrutia Plaza Delegado
M. Maldonado Rueda Asesor
C. Melean Asesor
C. Quiroga Fernández Asesor

BOTSWANA

K. Mosupukwa Delegado jefe
R. Kebaitse Delegado

BRASIL

F. Lencastre Delegado jefe
W. Campos Machado Delegado jefe suplente
A. Pereira Filho Delegado jefe suplente
A. Bittencourt Delegado
D.M. da Silva Delegado

S. Drummond Delegado
F.N. Hoyer Delegado
L. Pinheiro Delegado
M. Queiroz Delegado
L. Ribeiro Delegado
R. Rodrigues Filho Delegado
J. Basilio Dias Observador
O. Ferreira Neto Observador

BRUNEI DARUSSALAM

M. Daud Delegado jefe
H. Tengah Delegado

BULGARIA

A. Yankov Delegado jefe
I. Petrova Delegado

BURKINA FASO

R. Salambere Delegado jefe suplente

BURUNDI

S. Ndikumugongo Delegado jefe
P. Nduwimana Delegado

CABO VERDE

M. Amante da Rosa Delegado jefe
C. Brazão Monteiro Delegado jefe suplente
J.H. Dorosario Silva Delegado

CAMBOYA

S. E. Pok Delegado jefe
V. Un Delegado

CAMERÚN

J. Beghini Ndeh Delegado jefe
I. Sama Juma Delegado jefe suplente
P. Mendouga Delegado
J. Ndoum Delegado
T. Tekou Delegado
P. Yang Delegado
C.H. Ndeh Observador

CANADÁ

L. A. Dupuis	Delegado jefe suplente
C. Baker	Delegado
G. Bourgeois	Delegado
G. N Currie	Delegado
G. Delisle	Delegado
Y. Dufresne	Delegado
D. Hennion	Delegado
L. Lafleur	Delegado
C. MacDonald	Delegado
J. Murphy	Delegado
G. White	Delegado
J.H.N. Bouwman	Asesor
L. Bureau	Asesor
J. Korenic	Asesor
J.L. Macneil	Asesor
G. Petsikas	Asesor
G. Richard	Asesor

CHAD

D. Mahamat Saleh	Delegado jefe
------------------	---------------

CHILE

B. Domínguez	Delegado jefe
A. Heriberto Correa	Delegado jefe suplente
A. Correa Olbrich	Delegado jefe suplente
A. Lisboa	Delegado
G. Novoa	Delegado
M. Arriagada	Delegado
D. Duenas	Delegado
I. Galan	Delegado
H. Abatte	Asesor
G. Besser Mahuzier	Observador

CHINA

Y.Y. Yang	Delegado jefe
Y.F. Zhang	Delegado jefe suplente
W.H. Chan	Delegado
J. Fan	Delegado
H. Feng	Delegado
K.Y. Kwok	Delegado
K.Y. Lam	Delegado
Y.L. Li	Delegado
N. Liang	Delegado
Y.B. Liu	Delegado
F. Liu	Delegado
A. Menano	Delegado
R.H. Wang	Delegado

B. Wu	Delegado
R. Yang	Delegado
Y.H. Yuan	Delegado
Z.Z. Zhang	Delegado
J. Feng	Asesor
P. Gao	Asesor
Z.P. Gao	Asesor
F.H. Li	Asesor
X.S. Liu	Asesor
C. Wang	Asesor
Z.B. Wang	Asesor
B. Wu	Asesor
X. Xu	Asesor
H. You	Asesor
H. Zhang	Asesor
X.H. Zhao	Asesor

COLOMBIA

J. Vélez Uribe	Delegado jefe
J. Pulido	Delegado jefe suplente
J.C. Salazar Gómez	Delegado jefe suplente
A. Forero	Delegado
M. Leal	Delegado
M.S. Mantilla	Delegado
J. Soler Rojas	Delegado
E. Vásquez	Asesor
H. Campo Plata	Observador
M. Ciardelli	Observador
M. González	Observador
F. Jacobsen	Observador
J.R. Nino Orozco	Observador
A. Ortega	Observador
H. Ríos	Observador

COSTA RICA

K.C. González	Delegado jefe
M. Ramos	Delegado jefe suplente
S. Garro Rojas	Delegado
S. Padilla	Delegado
B. Pereira	Delegado
O. Rodríguez	Delegado
J. Vargas	Delegado
E. Gutiérrez Sandí	Observador
M. Mora Artavia	Observador
C. Viquez Jara	Observador

CÔTE D'IVOIRE

J.K. Abonouan	Delegado jefe
I.K. Seka Gnassou	Delegado jefe suplente

N.J. Koffi-Bi	Delegado	ESLOVENIA	
M. Toure	Delegado		
J. Anviré	Asesor	M. Turk	Delegado jefe suplente
CROACIA		ESPAÑA	
M. Cvijin	Delegado jefe	L. Adrover	Delegado jefe suplente
S. Simac	Delegado	K. Adrover	Delegado
		C. Criado Alonso	Delegado
		M. Del Pozo García	Delegado
		J. Herrero	Delegado
		I. Iglesia Figueroa	Delegado
		M. Mederos Cruz	Delegado
CUBA		ESTADOS UNIDOS	
A. Ojeda-Vives	Delegado jefe	J.N. Shane	Delegado jefe
M. Molina-Martínez	Delegado jefe suplente	J.R. Byerly	Delegado jefe suplente
J. Ayón-Alfonso	Delegado	E.W. Stimpson	Cosuplente
V. González Calero	Delegado	M. Daniel	Delegado
N. Viñas	Delegado	R. Gaffin	Delegado
		M. Jennison	Delegado
		G. Kiser	Delegado
		D. Lavin	Delegado
		M. Myles	Delegado
		D. Shapiro	Delegado
		R. Bailey	Asesor
		R.L. Carlson	Asesor
		H. Mann	Asesor
		D. Peterson	Asesor
DINAMARCA		ESTONIA	
K. Larsen	Delegado jefe	T. Peterson	Delegado jefe suplente
L. Rasmussen	Delegado jefe suplente		
T. Saxe	Delegado		
F. Soerensen	Asesor		
		ETIOPÍA	
ECUADOR		T. Mekonnen	Delegado jefe
J.E. Naranjo Arciniega	Delegado jefe	A. Alemseged	Delegado
C. Lara	Delegado jefe suplente	M. Belayneh	Delegado
		E.T. Estifanos	Delegado
		FEDERACIÓN RUSIA	
EGIPTO		Y. Romanenko	Delegado jefe suplente
M. El Bagoury	Delegado jefe	I. Astrakhankina	Delegado
N. Samuel	Delegado	V. Korovkin	Delegado
F. Elashmawy	Asesor	I. Lysenko	Delegado
		P.N. Shipil	Delegado
		S. Vasiliev	Delegado
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS			
M.Y. Al Suweidi	Delegado jefe		
A. Abu Aisheh	Delegado		
M. A. Ahli	Delegado		
A. Al Roomi	Delegado		
O. De Silva	Delegado		
S.D. Liyanage	Delegado		
ESLOVAQUIA			
J. Breja	Delegado jefe		
R. Valičková	Delegado jefe suplente		

I. Fedechkina Asesor
 P. Rozhkov Asesor
 D.A. Stolyarov Asesor
 E. Grimes Observador
 E. Lobachev Observador

FIJI

V. Vakacegu Delegado jefe
 O. Baba Delegado
 J. Sevura Delegado
 G. Faktaufon Asesor
 M. Kamikamica Observador

FILIPINAS

E.H.V. Pagunsan Delegado jefe
 C. Arcilla Delegado jefe suplente
 M. Albano Delegado
 R. Dimalanta Delegado
 M.S. Gonzaga Delegado
 R. Lim Delegado
 J. Pérez de Tagle Delegado
 P. Vera Delegado

FINLANDIA

M. Talvitie Delegado jefe
 M. Tupamäki Delegado
 R. Linna Delegado
 L. Lövkvist Delegado

FRANCIA

D. Bénadon Delegado jefe
 J.-F. Dobelle Delegado jefe suplente
 G. Barrier Delegado
 P. Dumont Delegado
 M. Guyard Delegado
 E. Lacaze Delegado
 L. Lapene Delegado
 A. Veillard Delegado
 H. Andrade Asesor
 I. Lelieur Asesor
 J. Sabourin Asesor
 A. Camus Observador
 D. Galibert Observador
 S. Travadel Observador

GABÓN

P. Missambo Delegado jefe
 B. Bangadi Delegado
 A. Domingo Delegado
 F. Ebibi-Mba Delegado
 C. Lidji Delegado
 D. M. Moudhouma Delegado
 J. Nguema Delegado
 J.P. Obiang Z. Beyeme Delegado

GAMBIA

M. Leigh Delegado jefe
 M. Cham Delegado jefe suplente
 P. Bass Delegado
 L.F. Jabang Delegado
 A. Jallow-Sey Delegado

GHANA

J.A. Boachie Delegado jefe
 J. Osei-Asamoah Delegado jefe suplente
 P. Amaleboba Delegado
 E. Amoah Delegado
 M.O. Arthur Delegado
 E. Hugh-Tamakloe Delegado
 F. Taylor Delegado

GRECIA

N. Kavadas Delegado jefe
 E. Dimitopoulou Delegado jefe suplente
 E. Delouka Delegado
 E. Neonakis Delegado
 A. Sakki Delegado
 T. Flouris Asesor

GUATEMALA

M.A. Maldonado Delegado jefe

GUINEA

A.D. Camara Delegado jefe
 B. Bah Delegado
 O. Cisse Delegado
 S.O. Thiam Delegado
 P. Villet Asesor

HAITÍ

A. Franck Delegado jefe

HONDURASE.A. Pavón Cambar Delegado jefe
C. Vásquez Delegado jefe**HUNGRÍA**L. Kiss Delegado jefe
A. Sipos Delegado
T. Zsolnay Delegado**INDIA**A. Goel Delegado jefe
S. Kaul Delegado jefe suplente
H. Khola Delegado
B. Manohar Delegado
R. Bhattacharya Observador**INDONESIA**W. Hesti Indrawati Delegado jefe suplente
J. Sjoen Delegado jefe suplente
H. Pamurahrjo Delegado
S. Suwardi Delegado**IRÁN**G. Mahdavi Delegado jefe
H. Amin A.S. Najafi Asesor**IRLANDA**R. McKay Delegado jefe
A. McGinley Delegado**ISLANDIA**T. Palsson Delegado jefe
A. Eyvinds Delegado
A.S. Thorsteinsson Delegado**ISRAEL**A. Ben-Ari Delegado jefe
M. Attali Delegado jefe suplente
N. Ben-Ami Delegado
S. Winston Delegado**ITALIA**G. L. Cornado Delegado jefe
L. Timpone Delegado jefe suplente
P. Ciancaglioni Delegado
M. Gallo Delegado
E. Maddalon Delegado
F. Marchiandi Delegado
G. Bistolfi Delegado**JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA**M. Abughres Delegado jefe
F. Shatti Delegado jefe
S. Al Moham Delegado jefe suplente
A. Lwati Delegado**JAMAICA**T. Lewis Delegado jefe
V. Simpson Delegado jefe suplente
J. Fairclough Asesor
M. Walker Asesor**JAPÓN**T. Morishige Delegado jefe
A. Aoki Delegado jefe suplente
M. Kawakami Delegado
T. Mochida Delegado
A. Shimamura Delegado
M. Yazawa Delegado
S. Yoneyama Delegado
N. Tanihara Suplente
T. Hirano Asesor
N. Ishikure Asesor
Y. Iwakiri Asesor
N. Mori Asesor
H. Oshimo Asesor
J. Tanaka Asesor
M. Tanaka Asesor
M. Taneda Asesor
K. Yokoishi Asesor

JORDANIA

H. Najjar Delegado jefe
A. Almomani Delegado
J. Haidar Delegado

KENYA

A.N. Ligale Delegado jefe
C. Kuto Delegado jefe suplente
W. Yagomba Delegado jefe suplente
D. Achapa Delegado
S. Cichuki Delegado
G. Josiah Delegado
J. Ong Era Delegado
J. Wanyanga Delegado

KIRGUISTÁN

A. Mambetov Delegado jefe

KUWAIT

F. Al-Mulaifi Delegado jefe
M. Abdul Rahim Delegado jefe suplente
S. Al-EQab Delegado

**LA EX REPÚBLICA YUGOSLAVA
DE MACEDONIA**

I. Mehmedi Delegado jefe
E. Andonova Delegado
Z. Stanojeska Delegado

LESOTHO

K. Marite Delegado jefe
K. Moeketsi Delegado

LETONIA

A. Muiznieks Delegado jefe

LÍBANO

H. Chaouk Delegado jefe
S. Eid Delegado jefe suplente

LITUANIA

V. Šalauškas Delegado jefe
V. Žegunyte Delegado

LUXEMBURGO

C. Klein Delegado

MADAGASCAR

B. R.-Razafindrazato Delegado

MALASIA

N.H. Nik Aziz Delegado jefe suplente
A.G. DG Shalbia Delegado
M.M. Muhd Zubir Delegado
B. Zainal Delegado

MALAWI

C. Stambuli Delegado jefe
M. Chitimbe Delegado jefe suplente
J. Chakwera Delegado
C. Kasende Delegado
B. Malenga Delegado
J. Mkandawire Delegado

MALDIVAS

M. Razee Delegado jefe
H. Jaleel Delegado

MALÍ

T. Issabre Delegado jefe
A. Kone Delegado
K. Traore Cisse Delegado

MALTA

A. Gatt Delegado jefe

MARRUECOS

A. Yaalaoui Delegado jefe
M. Akesbi Delegado
S. Meziane Delegado

MAURICIO

S.C. Seeballuck Delegado jefe
A. Gungah Delegado jefe suplente

MÉXICO

R. Kobeh González Delegado jefe
D. Méndez Mayora Delegado jefe suplente
C. Penedaic Delegado
F. Contreras Observador principal
H. Cuauhtemoc-García Observador
F. Riquelme Observador

MÓNACO

H. Bayol Delegado jefe

MONGOLIA

M. Dagva Delegado jefe
S. Bayarsaikhan Delegado
G. Davaa Delegado

MOZAMBIQUE

G. Armando Delegado
D. De Deus Delegado
A.V. Samuel Delegado

NAMIBIA

M. Amweelo Delegado jefe
B. Mujetenga Delegado jefe
P. Amunyela Delegado
M.E.P. Samson Delegado
A. Simana Delegado

NEPAL

K. Sharma Delegado jefe
R. Pradhan Delegado jefe suplente
U. Dhital Delegado

NÍGER

M. Halidou Delegado jefe suplente

NIGERIA

O. Okunromade Delegado jefe
C. Oyudo Delegado jefe suplente
O.B. Aliu Delegado
L.F. Anga Delegado
D. Eniojukan Delegado
M.A. Farohunbi Delegado
S. Gaiya Delegado
I. Idriifu Delegado
A. Kalango Delegado
N. Kalegaiye Delegado
A. Lashmann Delegado
A. Modu Delegado
A. Okunnuga Delegado
H.I. Omeogu Delegado
K. Oteghle Delegado
K. Yahaya-Gusau Delegado

NORUEGA

P. T. Berg Delegado jefe
T. Lothe Delegado jefe suplente
P. Chauvin Delegado
T. Lysne Delegado
P.A. Skogstad Delegado
E. Uribarri Delegado

NUEVA ZELANDIA

J. Macilree Delegado jefe
G. Macleod Delegado
S. Van de Geer Delegado
R. Osborne Observador

OMÁN

A. Al-Rawahi Delegado jefe
R. Al-Kiyumi Delegado
A. Al-Mandhari Delegado

PAÍSES BAJOS, REINO DE LOS

H.P. de Jong	Delegado jefe
P. Kulkarni	Delegado
H.E. Sierink	Delegado
M. van Derzee	Delegado
C.A. Ditvoorst	Asesor
H.P. Van Fenema	Asesor

PAKISTÁN

A. Sethi	Delegado jefe
A. Ahmed	Delegado

PANAMÁ

H.E. Chavarria	Delegado jefe
E. Herrera Vargas	Delegado jefe suplente
J. Chavarria	Delegado
F. Picardi	Delegado
M. Véliz Arosemena	Delegado

PARAGUAY

R. Lloret Rodríguez	Delegado jefe
C. Farías Servin	Delegado
A. Torres de Rodríguez	Delegado
S. Morinigo Torres	Alternate
A. Piera Valdés	Observador

PERÚ

W. Benzaquen	Delegado jefe
J. Muñoz	Delegado jefe suplente
C. Bezold Olivares	Delegado
M. Gamarra	Delegado
J. Pavic	Delegado
P. Ávila	Observador

POLONIA

M. Sidor	Delegado jefe
K. Kapis	Delegado jefe suplente
I.E. Szymajda	Delegado
E.A. Karabczynska	Delegado
M. Zylicz	Delegado
M. Kucharski	Asesor

PORTUGAL

J. Baganha	Delegado
J. Guedes da Silva Dias	Delegado

QATAR

A. Al-Noaimi	Delegado jefe
S. Haroon	Delegado jefe suplente
M.H. Al-Naimi	Delegado

REINO UNIDO

R. J. Griffins	Delegado jefe
T. Baker	Delegado jefe suplente
D. Batchelor	Delegado
D. S. Evans	Delegado
S. Knight	Delegado
S. McPherson	Delegado
A. G. Sayce	Delegado

REPÚBLICA CHECA

J. Stolc	Delegado jefe
O. Gorgol	Delegado
M. Skrna	Delegado

REPÚBLICA DE COREA

Y. Kang	Delegado jefe
S.J. Chang	Delegado jefe suplente
S. Ahn	Delegado
M. Chang	Delegado
K. Chanwoo	Delegado
Y. OH	Delegado
J. Park	Delegado
B.H. Won	Delegado
S. Hong	Asesor
J. Jung	Asesor
N. Kim	Asesor
Y. Lee	Asesor
S. Lee	Asesor
J. Lee	Observador principal
N. Chappell	Observador
J. Kim	Observador
S. Park	Observador
Y. Yee	Observador

**REPÚBLICA DEMOCRÁTICA
DEL CONGO**

O. Omanga	Delegado jefe suplente
G. Tabora Afata	Observador principal

REPÚBLICA DE MOLDOVA

E. Dvornice	Delegado jefe
E. Costei	Delegado

REPÚBLICA DOMINICANA

R. Reyes	Delegado jefe
M. Reyes	Delegado

**REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA
DE COREA**

Y.B. Sin	Delegado jefe
S.N. Kim	Delegado
K.H. Sin	Delegado

REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA

B. Moses	Delegado jefe
A.K Abdulla	Delegado
M.M. Hanif	Delegado
J. Lyimo	Delegado
S. Mwagha	Delegado
O.R. Nundu	Delegado
P. Tesha	Delegado
C. Mgana	Asesor

RUMANIA

C.F. Donciu	Delegado jefe
C.H. Rogoveanu	Delegado jefe suplente
C. Tutunaru	Delegado

RWANDA

J.D. Ntakiukulilyayo	Delegado jefe
Z. Nsengiyera	Delegado

SAMOA

F. Palusalue	Delegado jefe
V. Vaaelua	Delegado jefe suplente
F. Aiafi	Delegado

SAINT KITTS Y NEVIS

I. Liburd	Delegado jefe
-----------	---------------

SANTA LUCÍA

H. Wilson	Delegado jefe
-----------	---------------

SENEGAL

B. Gueye	Delegado jefe
P.I. Mbengue	Asesor

SERBIA Y MONTENEGRO

Z. Radosavljevic	Delegado jefe
V. Djelevic	Delegado

SEYCHELLES

G. Lafortune	Delegado jefe
G. Faure	Delegado jefe suplente

SINGAPUR

C.T. Yeo	Delegado jefe
P. Ong	Delegado jefe suplente
W.L. Wong	Delegado jefe suplente
Y. Chan	Delegado
M. Cheok	Delegado
T. Chua	Delegado
B. Desker	Delegado
P. Goh	Delegado
Y.L. Goh	Delegado
N. Hiong	Delegado
T. Jasudasen	Delegado
S. Kaur	Delegado
A. Lam	Delegado
A.B. Lee	Delegado
W. Leo	Delegado
B.K. Lim	Delegado
B. Lim	Delegado
B. Lim	Delegado

H.S. Looi	Delegado
T. Siddique	Delegado
K.L. Song	Delegado
L.T. Tan	Delegado
S.H. Tan	Delegado
C. Tey	Delegado
W. Tng	Delegado
M. Wong	Delegado
T.G.P. Yap	Delegado
S. Kuppusamy	Asesor

SRI LANKA

S. Aziz	Delegado jefe
G.S. Withanage	Delegado jefe suplente

SUDÁFRICA

T. Radebe	Delegado jefe
S. Khumalo	Delegado jefe suplente
S. Machobane	Delegado jefe suplente
P.G. Selepe	Delegado jefe suplente
L. Hattingh	Delegado
M.B. Keshupilwe	Delegado
N. Mlonzi	Delegado
T.L. Montana	Delegado
A.G. Moore	Delegado
T. Peege	Delegado
P. Pillay	Delegado
S. Ramosa	Delegado
W. Stander	Delegado

SUDÁN

S. El Beshir	Delegado jefe
M. Salim	Delegado jefe suplente

SUECIA

S. Gustavsson	Delegado jefe
H. Jansson	Delegado jefe suplente
L. Österberg	Delegado jefe suplente
I.H.F. Cherfils	Delegado
J. Danielsson	Delegado
A. Gradin	Delegado
K. Keldusild	Delegado
G. Roos	Delegado

SUIZA

A. Auer	Delegado jefe
D. Ruhier	Delegado jefe suplente
O. Arregger	Delegado
G. Panchard	Delegado

SURINAME

J. Veira	Delegado jefe
R. Brown	Delegado
V. Hanenberg	Delegado
T. Chung	Asesor

TAILANDIA

P. Tantirujanant	Delegado jefe suplente
K. Chinatiworn	Delegado
D. Smuthkochorn	Delegado

TOGO

B. Amelete	Delegado jefe
B.M. Bamana	Delegado jefe suplente
G. Latta	Delegado jefe suplente
K. Dobou	Delegado
V. Tsidji	Observador principal

TONGA

H.R.H. A. Ulukalala	
Lavaka	Delegado jefe
M. Faletau	Delegado jefe suplente
S. Aho	Delegado
T.K. Havea	Delegado
T. Kolokihakaufisi	Delegado
Logan Appu	Delegado

TRINIDAD Y TABAGO

C. Bernard	Delegado jefe
R. Bissessar	Delegado
S. Francis-Yearwood	Delegado
G. Joseph	Delegado

TÚNEZ

M. Saad	Delegado jefe
A. Berrajah	Delegado jefe suplente
H. Houcine	Delegado
N. Letaief	Delegado
H. Mekki	Delegado

TURQUÍA

S. Çalişlar	Delegado jefe
C. Aygün	Delegado
F. Enç	Delegado
G. Sarigül	Delegado

UCRANIA

A. Demydenko	Delegado jefe
V. Maksymov	Delegado jefe suplente
Y. Shcherbak	Delegado jefe suplente
O. Avramenko	Delegado
V. Baback	Delegado
D. Babeychuk	Delegado
A. Bobrovnikova	Delegado
O. Melnyk	Delegado
V. Prystayko	Delegado
V. Zelenkov	Delegado

UGANDA

A. Akandonda	Delegado jefe suplente
A. Opolot	Delegado
J. Twijuke	Delegado

URUGUAY

E. Bonelli Baccino	Delegado jefe
E. Bianchi Pron	Delegado jefe suplente
J. Marset Juárez	Delegado jefe suplente

UZBEKISTÁN

K. Trobov	Delegado jefe
A. Bakhriev	Delegado jefe suplente

VENEZUELA

R. Alvaradao	Delegado jefe
E. Calderaro	Delegado
M. Carpio Rodríguez	Delegado
E. Falcón	Delegado
C. Fraino	Delegado
M. La Riva Ron	Delegado
C. Motta	Delegado
J. Parada de Lacruz	Delegado
M. Leal Scovino	Delegado

VIET NAM

X. Hoang	Delegado jefe
V. Pham	Delegado jefe
T. Lai Xuan	Delegado
T. Le	Delegado
H. Luong	Delegado
V. Luu	Delegado

ZAMBIA

C. Kabalika	Delegado jefe suplente
C. Kapwepwe	Delegado jefe suplente
D. Lungu	Delegado
E. Mambwe	Delegado

ZIMBABWE

W. Mangwende	Delegado jefe
J. Bango	Delegado
R. Chingwena	Delegado
K. Kaseke	Delegado
R. Machigere	Delegado

OBSERVADORES:**PALESTINA**

S. Abu Halib Observador

COMISIÓN AFRICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CAFAC)

M. Heshmat Observador principal
Y. Afanou Observador
C.M. Diop Observador
R. Ndhlovu Observador
T. Tamrat Observador

CONSEJO INTERNACIONAL DE AEROPUERTOS (ACI)

R. Aaronson Observador principal
A. Gil Observador
R. Heitmeyer Observador
S. Poirier Observador
A. Strahl Observador

COMISIÓN ÁRABE DE AVIACIÓN CIVIL (CAAC)

A. Daoudi Observador principal
O. El Kittani Observador

COMUNIDAD DEL CARIBE (CARICOM)

J. Lewis Observador principal

MERCADO COMÚN PARA ÁFRICA ORIENTAL Y MERIDIONAL (COMESA)

A. Marawa Observador principal

COMISIÓN ECONÓMICA PARA ÁFRICA (CEPA)

H. Koumare Observador principal

ORGANIZACIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA (EUROCONTROL)

V. Aguado Observador principal
O. Asmussen Observador
E. Cerasi Observador

E. Soehnle Observador
R.D. van Dam Observador

CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL (CEAC)

R. Benjamin Observador
G. Lumsden Observador

COMUNIDAD EUROPEA (CE)

M. Ayrál Observador principal
S. Cras Observador
F. Morgan Observador
P. Musquar Observador

COMITÉ INTERESTATAL DE AVIACIÓN (IAC)

A. Knivel Observador principal

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CHÁRTERS AÉREOS (IACA)

E. Anderson Observador

ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (IATA)

G. Bisignani Observador principal
G. Brazeau Observador
P. Chikumba Observador
M. Comber Observador
R. Donald Observador
M. Eran-Tasker Observador
J. Goh Observador
C. Grau Tanner Observador
R. Heighes-Thiessen Observador
E. Hoeven Observador
S.R. Mace Observador
C. O'Keefe Observador
P. Sepulveda Observador
R. Smithies Observador
T. Windmuller Observador

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (CCI)

M. Foulkes Observador

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LÍNEA AÉREA (IFALPA)

D. Dolan	Observador principal
J. Anker	Observador
R.J. Brennan	Observador
G. Crivellaro	Observador
C.E. Evans	Observador
T. Kosik	Observador
H. Meyer	Observador
S. Rosen	Observador

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OTI)

E. MacPherson	Observador principal
B. Essenberg	Observador
D. Kittenis	Observador

ASOCIACIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL (ADI)

M. Milde	Observador
----------	------------

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)

Shane Enright	Observador principal
R. Adbur	Observador
R. Balnis	Observador
K.J. Beath	Observador
B. Carranza-Orellana	Observador
Y. Clark	Observador
F.G. Coghlan	Observador
J. Condo	Observador
S. Fernandes	Observador
V. Gray	Observador
T. Heywood	Observador
G. King	Observador
S. Kurhhirt	Observador
G.W. Maclean	Observador
M.S. Mazumder	Observador
L.H. Moreira	Observador
R. Mowla	Observador
J. O'Flynn	Observador
S. Quader	Observador
M. Rahman	Observador
A. Rashid	Observador
J. Ruiz Trhamppe	Observador
A. Sandziuk	Observador
M. Solaiman	Observador
M. Sufian	Observador
T.W. Twentyman	Observador
W. Ulloa	Observador

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL (ALADA)

A.M. Donato Observador

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)

M. Ospina Observador

ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE)

J. White Observador principal

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CARGA AÉREA (TIACA)

P. Cheng Observador

L. Coyne Observador

D. Fernández Observador

UNIÓN MONETARIA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL (UMAO)

H. Akoko Observador principal

BANCO MUNDIAL

C. Schlumberger Observador

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT)

F. Frangialli Observador principal

J. King Observador

H. Lipman Observador

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC)

P. Latrille Observador

ATConf/5-WP	Cuestión	Título	Presentado por
1	-	Orden del día	Secretaría
2	1	Orígenes y arreglos administrativos de la Conferencia	Secretaría
3	-	Calendario provisional	Secretaría
4	1	Antecedentes y descripción general de las tareas de la Conferencia	Secretaría
5	1.1	Estudios de caso sobre liberalización	Secretaría
6	1.2	Aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad y protección de la aviación	Secretaría
7	2,1	Liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos	Secretaría
8	2.2	Liberalización del acceso a los mercados	Secretaría
9	2.2	Arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional	Secretaría
10	2.2	Liberalización de los servicios de carga aérea	Secretaría
11	2.3	Salvaguardias para asegurar la competencia leal	Secretaría
12	2.3	Sostenibilidad y participación	Secretaría
13	2.4	Intereses de los consumidores	Secretaría
14	2.5	Distribución de productos, incluyendo los sistemas de reserva por computadora y la Internet	Secretaría
15	2.6	Mejora de la solución de controversias en un ambiente liberalizado	Secretaría
16	2.7	La transparencia en la reglamentación del transporte aéreo internacional	Secretaría
17, Adj.A	3.1	Modelos de acuerdos de servicios aéreos para una liberalización bilateral, regional o multilateral	Secretaría
Ad. a 17, Adj.B	3.1	Modelos de acuerdos de servicios aéreos para una liberalización bilateral, regional o multilateral	Secretaría
18	4.1	Función de la OACI para facilitar la liberalización	Secretaría
19	4.2	Declaración de principios universales para el transporte aéreo internacional	Secretaría

ATConf/5-WP	Cuestión	Título	Presentado por
20	1.1	Comercialización y liberalización	Secretaría
21	2.2	Evolución de la liberalización con respecto al acceso a los mercados	Secretaría
22, Adj.	2. 4.1	Revisión del manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626)	Secretaría
23 (IP) (I)	1.1	Industry situation and airline traffic outlook	Secretaría
24, Ap.	4.2	Proyecto revisado de declaración de principios universales	Secretaría
25 (IP) (I, C)	1.1	The development of China's civil aviation	China
26 (A, E, F, I)	2.1	Visión de las líneas aéreas sobre la liberalización de la propiedad y del control	IATA
27 (A, E, F, I)	2.2	Asegurando un sistema global efectivo de asignación de franjas horarias	IATA
28, Ap. (A, E, F, I)	2.3	Manteniendo el sistema interlineal multilateral	IATA
29 (A, E, F, I)	2.6	Resolución de conflictos en el transporte aéreo internacional	IATA
30 (IP) (I)	1.1	Consensus and cooperation: a tool for the liberalization of air services	APEC
31 Rev. (E, F, I)	1.1	Impacto de la reestructuración de la aviación civil en el empleo y las prácticas sociales	OIT
32 (I)	4.1	Liberalization with a human face: the aviation dimension	WTO-OMT
33 (I)	2.1 2.2, 2.4	Air carrier ownership and control; leasing; slots; consumer interests	IACA
34 (IP) (E, F, I)	2.1, 2.2, 3.1, 4.1, 4.2	Asuntos de políticas laborales y sociales a ser considerados en relación con liberalización de transporte aérea internacional	IFALPA
35 (IP) (I, F)	1.1, 4.1	The need for greater liberalization of international air transport	CCI
36 (IP) (I, F)	2.2	Air cargo and the World Trade Organization (WTO)	CCI

ATConf/5-WP	Cuestión	Título	Presentado por
37 (IP) (I)	1.1	Singapore's experience in market liberalization at Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) Forum and suggestion for a parallel and/or phased approach to multilateral liberalization	Singapur
38	2.2	Liberalización multilateral de la carga aérea	Singapur
39	2.1	Propiedad y control de los transportistas aéreos mediante consultas abiertas	Singapur
40	2.3	Punto de vista de Georgia sobre ciertos aspectos de la liberalización (política sobre tarifas)	Georgia
41	2.4	Punto de vista de Georgia sobre ciertos aspectos de la liberalización (derechos de los pasajeros)	Georgia
42	2.2, 2.3	Punto de vista de Georgia sobre ciertos aspectos de la liberalización (necesidad de proporcionar igualdad de oportunidades a los transportistas aéreos)	Georgia
43	1.1, 4.1	Punto de vista de Georgia sobre ciertos aspectos de la liberalización (necesidad de publicar un documento completo sobre liberalización)	Georgia
44	2.2	Opinión de Georgia sobre ciertos aspectos de la liberalización (el término "transporte" y las sexta, séptima, octava y novena libertades del aire)	Georgia
45 (IP) (I)	1.1	Fiji's position on multilateral air service agreements: Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA)	Fiji
46	2.7	Transparencia en la reglamentación de la aviación civil internacional	Estados Unidos
47	2.3	Medidas diferentes para fomentar una competencia equitativa	Estados Unidos
48	2.1	Liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos para las naciones en desarrollo	Barbados
49	2.2	Liberalización de los servicios de carga aérea	Estados Unidos
50	2.2	Liberalización del acceso a los mercados	Estados Unidos
51	2.2	Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS)	Cuba
52	2.1	Designación y autorización de explotación	Cuba

ATConf/5-WP	Cuestión	Título	Presentado por
53	2.4	Usuario como objetivo principal	Cuba
54 Rev. (IP) (E, I)	1.1	Desarrollo gradual del transporte aéreo: una experiencia	Cuba
55Corr. (IP) (I)	4.2	Pakistan's views on declaration of global principles for international air transport	Pakistán
56	2.3	Competencia equitativa y salvaguardias	Pakistán
57	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1, 4.1	Opiniones del Pakistán sobre las cuestiones del orden del día de la Conferencia	Pakistán
58 (IP)	1.1	Sub-regional cooperation on air transport among Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar and Viet Nam (CLMV)	CLMV
59 (IP) (I)	2.2	Liberalization of air cargo transport	OECD Secretaría
60 (IP) (I, F)	1.1	Experience in the liberalization of air transport in the Member States of the West African Economic and Monetary Union (WAEMU)	WAEMU
61 (IP) (I, F)	1.1	European experience of air transport liberalization	Miembros de la CEAC y la UE
62	2.5	Distribución de productos	Miembros de la CAAC
63	2.4	Intereses de los consumidores	Miembros de la CAAC
64	2.2	Oportunidades justas y equitativas de acceso al mercado del transporte aéreo internacional y el problema de la congestión de los aeropuertos	Miembros de la CAAC
65	2.1	Propiedad mayoritaria y control efectivo	Miembros de la CAAC
66 (IP) (E, F, I)	1.1	Impacto de la reestructuración de la aviación civil en el empleo y las prácticas sociales	OIT
67 (IP) (I)	1.1	U.S. liberalization experiences	Estados Unidos
68 (IP) (I, F)	1.2	Safety aspects of liberalization	Miembros de la CEAC y la UE

ATConf/5-WP	Cuestión	Título	Presentado por
69 (IP) (I, F)	2.4	European airports and airlines passenger rights commitments	Miembros de la CEAC y la UE
70	2.3	Competencia equitativa y salvaguardias	Miembros de la CAAC
71 (IP) (E, I)	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6	Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización	ALADA
72 (IP) (I)	1.1	The Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA) – Phased development of a single aviation market in the Pacific	Foro de las Islas del Pacífico
73 (E, F, I)	2.2	Arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional y aspectos jurisdiccionales asociados con la nacionalidad de matriculación de las aeronaves	ITF
74 (E, F, I)	2.2	Liberalización del acceso a los mercados	ITF
75 (E, F, I)	2.1	Liberalización de la propiedad y control de aerolíneas	ITF
76	1.2	Repercusiones de la liberalización en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación	Estados africanos
77	2.5	Distribución de productos, incluyendo los sistemas de reserva por computadora y la Internet	Estados africanos
78	2.6	Creación de mecanismos para la solución de controversias	Estados africanos
79	2.2	Acceso a los mercados	Estados africanos
80	2.1	Liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos	Estados africanos
81 (IP) (I, F) (Rev. F únicamente)	1.1	Background to experiences of liberalization in Africa	Estados africanos
82	2.3	Medidas preferentes para los países en desarrollo	Estados africanos
83 (E, F, I)	2.2	El caso para la liberalización de “carga exclusivamente”	TIACA

ATConf/5-WP	Cuestión	Título	Presentado por
84 (Corr. I únicamente)	2.1	Liberalización de la propiedad y el control de las compañías aéreas	Grecia en nombre de los miembros de la CEAC
85	2.2	Asuntos relacionados con los turnos y el ruido	India
86	1.1, 2.2	Liberalización de las operaciones de carga aérea y los vuelos chárter de turismo	India
87	2.3	Establecimiento de mecanismos para asegurar la competencia leal	Estados africanos
88	1.1	Efectos de la liberalización del transporte aéreo en materia de congestión de aeropuertos y perjuicios medioambientales	Francia
89 (IP) (I)	1.1	Liberalization of air transport services within the Caribbean Community	CARICOM
90 Corr. (IP) Atts. A, B, C (E, partial F,S)	1.1, 2.2, 3.1	New bilateral and regional/plurilateral air services agreements	Estados Unidos
91 (E, F, I)	2.2	Derechos de tráfico, capacidad aeroportuaria y turnos de aeropuerto: el punto de vista del explotador aeroportuario	ACI
92 (E, F, I)	2.2	Ampliación de la capacidad aeroportuaria: mitigación de las limitaciones financieras	ACI
93 (E, F, I)	2.2	Ampliación de la capacidad aeroportuaria: mitigación de las limitaciones ambientales	ACI
94 (E, F, I)	2.2	Liberalización de la carga aérea	ACI
95 (E, F, I)	2.4	Facilitación y calidad del servicio a los pasajeros: preocupaciones de los aeropuertos	ACI
96	1.2, 2.1, 2.2	Salvaguardia de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación durante el curso de la liberalización económica	Estados Unidos
97 (IP) (I)	1.1	Model air commerce act	Estados Unidos
98 (IP) (E, I)	1.1	Antecedentes de la liberalización y experiencia de la región latinoamericana	Miembros de la CLAC

ATConf/5-WP	Cuestión	Título	Presentado por
99 (E, I)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6	Examen de los aspectos clave de la reglamentación en la liberalización	Miembros de la CLAC
100	2.2	Liberalización de los servicios de carga aérea	República de Corea
101	2.1	Liberalización de la propiedad y el control de las líneas aéreas	República de Corea
102	-	Proyecto de informe sobre la introducción	Secretaría
103	1.2	Proyecto de informe sobre la cuestión 1.2 del orden del día	Secretaría
104	1, 1.1	Proyecto de informe sobre as cuestiones 1 y 1.1 del orden del día	Secretaría
105	2, 2.1	Proyecto de informe sobre las cuestiones 2 y 2.1 del orden del día	Secretaría
106	2.2	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.2 del orden del día	Secretaría
107	2.5	Código de conducta sobre sistemas de reserva por computadora	Miembros de la CAAC
108	2.3	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.3 del orden del día	Secretaría
109	4.1	Función de la OACI para facilitar la liberalización	Uruguay
110	2.6	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.6 del orden del día	Secretaría
111	2.4	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.4 del orden del día	Secretaría
112	2.5	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.5 del orden del día	Secretaría
113	2.7	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.7 del orden del día	Secretaría
114	2.1	Propuesta relacionada con la nota WP/105 (Proyecto de informe sobre la cuestión 2.1 del orden del día)	Nueva Zelandia
115	3.1	Proyecto de informe sobre la cuestión 3.1 del orden del día	Secretaría
116	4.1	Proyecto de informe sobre la cuestión 4.1 del orden del día	Secretaría

PUBLICACIONES DE LA OACI EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO

En el resumen siguiente se da una idea de la importancia del contenido general de las diversas publicaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional en materia de transporte aéreo:

Normas y métodos recomendados internacionales sobre facilitación (*Anexo 9 al Convenio*), adoptados por el Consejo en virtud de los Artículos 37, 54 y 90 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Se considera que el cumplimiento uniforme de las disposiciones contenidas en las normas internacionales sobre facilitación constituye una forma de proceder práctica y necesaria para facilitar y mejorar un aspecto determinado de la navegación aérea internacional. De la misma manera, el cumplimiento de cualquier especificación contenida en los métodos recomendados se considera práctico y sumamente conveniente para alcanzar el mismo objetivo en el aspecto de que se trate. De conformidad con el Artículo 38 del Convenio, se debe notificar al Consejo toda diferencia que exista entre los reglamentos y métodos nacionales de un Estado y lo establecido por una norma internacional. Además, el Consejo ha invitado a los Estados contratantes a notificar cualquier diferencia que hubiese entre sus propios métodos y las disposiciones de los métodos recomendados internacionales.

Declaraciones del Consejo sobre la política a seguir en asuntos de transporte aéreo, como la imposición de derechos por uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea, políticas sobre impuestos y los objetivos que se persiguen en el campo de la facilitación.

Compendios estadísticos, publicados regularmente, en los cuales se presenta la información estadística enviada por los Estados contratantes sobre sus propias actividades en materia de aviación civil.

Circulares, que contienen información especializada de interés para los Estados contratantes. Comprenden estudios sobre tendencias en la industria del transporte aéreo a niveles mundial y regional y estudios especializados de carácter mundial.

Manuales, en que se proporciona información u orientación a los Estados contratantes sobre asuntos como las tarifas de aeropuertos y de instalaciones y servicios de navegación aérea, las técnicas de previsión del tráfico aéreo y las estadísticas de transporte aéreo.

Otras publicaciones de interés para los Estados contratantes son los informes de las conferencias de transporte aéreo, entre ellas las de los Departamentos de Facilitación y Estadísticas y las que se ocupan de los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea y de los aeropuertos. También se publican suplementos a estos informes, en los que se indican las medidas tomadas por el Consejo sobre las recomendaciones de las conferencias, muchas de las cuales van dirigidas a los Estados contratantes.

© OACI 2003
7/03, S/P1/300

Núm. de pedido. 9819
Impreso en la OACI

ISBN 92-9194-096-8



9 7 8 9 2 9 1 9 4 0 9 6 7