

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

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

RESUMEN

En esta nota se presenta un informe sobre los preparativos, los resultados y la labor de seguimiento por el Consejo respecto a la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) y sobre la evolución del comercio de servicios después del 33° período de sesiones de la Asamblea.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 5.

REFERENCIAS

Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) (Doc 9819)
Informe de la Comisión Económica del 33° período de sesiones de la Asamblea (Doc 9798)
Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790)
Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587)
Comunicación SC 5/1-03/71 de fecha 25 de julio de 2003

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Después de celebrarse el 33° período de sesiones de la Asamblea, la novedad principal de la reglamentación económica de los transportistas aéreos y el punto central de la labor de la OACI en esta esfera ha sido la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (Montreal, 24-28 de marzo de 2003) y el comercio de servicios. La presente nota constituye un informe sobre la Conferencia y las decisiones adoptadas por el Consejo sobre su informe [*Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo (Doc 9819)*], así como la evolución del comercio de servicios. Se proponen también en la presente algunas enmiendas del Apéndice A, Reglamentación económica, de la Resolución A33-19 de la Asamblea — Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, que se examinará en el marco de la cuestión 31.

2. CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO

2.1 Antecedentes y preparación

2.1.1 Después de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo (1994), la Organización emprendió un amplio programa de trabajo de medidas de seguimiento sobre asuntos que quedaron pendientes o que la Conferencia había solicitado. Dicha labor fue emprendida por el Consejo, principalmente por intermedio del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) y abarcó temas tales como salvaguardias, propiedad y control de los transportistas aéreos, aspectos comerciales, medidas preferenciales y compartición de códigos. Dio lugar a orientaciones importantes para los Estados contratantes. El 32º período de sesiones de la Asamblea tomó nota de la labor del Consejo, reafirmó el papel de líder de la OACI en esta esfera y subrayó la necesidad de que la OACI desempeñara un papel activo. Luego, el Consejo presentó un informe al 33º período de sesiones respecto a las principales novedades en el sector del transporte aéreo y en materia de políticas de reglamentación y su intención de convocar otra conferencia de transporte aéreo para examinar muchas de las cuestiones pertinentes contemporáneas que se relacionaban con la liberalización, para satisfacer las necesidades de los Estados en materia de orientación respecto a la liberalización con salvaguardias.

2.1.2 Antes del 33º período de sesiones, el Consejo había decidido, en febrero de 2001, convocar la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo. Los objetivos de la Conferencia consistían en elaborar un marco para la liberalización del transporte aéreo internacional con salvaguardias para garantizar una competencia leal, la seguridad operacional y la protección de la aviación e incluir medidas para asegurar que los países en desarrollo participaran de manera efectiva y sostenida. El orden del día de la Conferencia, adoptado por el Consejo en diciembre de 2001, siguió a una serie de consultas con los Estados durante 2001. Estaba integrado por cuatro componentes: una panorámica de los antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto; un examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización; un análisis de un modelo de acuerdo de servicios aéreos y un marco mundial para la liberalización en curso, incluyendo el papel y la futura labor de la OACI. El Consejo decidió también que se añadieran como complementos de la Conferencia un seminario preparatorio y una exposición. En diciembre de 2001 se envió a los Estados una comunicación para invitarlos a la Conferencia y proporcionarles los antecedentes y el orden del día de la misma, así como información sobre su organización.

2.1.3 La Secretaría elaboró una amplia documentación sobre todas las cuestiones del orden del día con la asistencia del ATRP, que se reunió en mayo de 2002. La Secretaría llevó a cabo también en 2001 y 2002 un estudio de las políticas y prácticas de los Estados en lo que atañe al crucial tema de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, como base para elaborar las cuestiones y las opciones de políticas para la liberalización en esta esfera. Se revisaron y actualizaron, como documentos de referencia para la Conferencia, el *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626) y el *Compendio de acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo* (Doc 9511).

2.1.4 Como parte de los preparativos y de las medidas preliminares para la Conferencia, la OACI realizó una serie de seminarios regionales en casi todas las regiones a finales de 2002 y principios de 2003. Dichas reuniones proporcionaron a los Estados y a numerosas organizaciones un buen entendimiento de las cuestiones y propuestas que se formulaban y, por consiguiente, una oportunidad para preparar sus propias posturas como Estados o grupos de Estados. Este modo de proceder facilitó en gran medida la gestión de la Conferencia. La mayor parte de la correspondiente documentación básica se había distribuido con bastante antelación o apareció en el sitio Web de la OACI.

2.1.5 La Conferencia de 1994 y la labor posterior del Consejo habían proporcionado una base para las orientaciones de la OACI sobre liberalización, que constituirían un fundamento para la labor de la

Conferencia de 2003. En las propuestas formuladas por la Secretaría, así como por Estados y organizaciones, en sus numerosas presentaciones a la quinta Conferencia, se había tomado, perfeccionado y refinado la labor anterior o se había ampliado su contenido.

2.2 Participación en la Conferencia y desarrollo de la misma

2.2.1 Asistieron a la Conferencia numerosos participantes, a saber, casi 800 delegados y observadores de 145 Estados y 26 organizaciones observadoras. En las circunstancias de finales de marzo de 2003, dicha asistencia demostraba el amplio interés que suscitaban el objetivo de la Conferencia y las cuestiones que debían examinarse. El seminario preparatorio conexo, organizado con la colaboración de otras organizaciones y de instituciones académicas locales, produjo también un alto nivel de participación e interés. La exposición proporcionó información y contactos para los participantes.

2.3 Resultados de la Conferencia

2.3.1 La Conferencia adoptó conclusiones y decisiones sobre todos los temas del orden del día. Dada la complejidad y amplitud de este último, los resultados de la Conferencia fueron considerables. Este conjunto de resultados abarcaba lo siguiente: una Declaración de principios mundiales para la liberalización del transporte aéreo internacional; dos recomendaciones, una relativa a la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, y la otra sobre el futuro papel de la OACI, incluyendo sus relaciones con la Organización Mundial del Comercio (OMC); y siete cláusulas modelo que los Estados podrían introducir a su discreción en sus acuerdos de servicios aéreos. Dichas cláusulas modelo abarcaban lo siguiente: designación y autorización, arrendamiento de aeronaves, un anexo sobre servicios de carga aérea, salvaguardias contra prácticas competitivas desleales, un anexo relativo a la transición para la participación y las medidas preferenciales; la solución de controversias y el registro de los acuerdos. Además, la Conferencia adoptó 67 conclusiones para su informe, abarcando la totalidad de los temas y cuestiones de su orden del día. Entre dichas conclusiones figuraba la aprobación, por la Conferencia, del concepto y el contenido de los modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA), uno para situaciones bilaterales y el otro para situaciones regionales, en sus relaciones de transporte aéreo. En diversas partes de la Declaración, recomendaciones y conclusiones figuran numerosas referencias a medidas que los Estados y la OACI deben adoptar.

2.3.2 En junio de 2003, el Consejo examinó los resultados de la Conferencia, aprobó las dos recomendaciones y convino en ciertas medidas de seguimiento que la OACI debía adoptar. El Secretario General envió luego a los Estados una comunicación (SC 5/1-03/71 de fecha 25 de julio de 2003) para dar a conocer los resultados de la Conferencia, informarlos acerca de las medidas de seguimiento y señalar a su atención, en un adjunto, las medidas dirigidas por la Conferencia a los Estados. En julio de 2003 se distribuyó a los Estados el informe de la Conferencia (Doc 9819). Se enviaron otras comunicaciones para solicitar determinadas medidas, tal como el suministro de información a la OACI, después de la comunicación general relativa a los resultados de la Conferencia. Las mencionadas comunicaciones adicionales abarcaban los temas siguientes: adhesión al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (O 1/5-03/77 de fecha 25 de julio de 2003); propiedad y control (SC 5/6-03/88 de fecha 26 de septiembre de 2003, incluyendo otro estudio sobre las políticas, prácticas y posturas de los Estados); estudios de casos sobre experiencias de liberalización (SC 5/6-03/89 de fecha 26 de septiembre de 2003); mecanismo de solución de controversias y lista de expertos para mediación o solución de controversias (SP 38/4.1-03/90 de fecha 26 de septiembre de 2003); y transparencia (EC 2/16.1-03/105 de fecha 28 de noviembre de 2003). Se dio amplia difusión a los resultados de la Conferencia; además, la Secretaría aprovechó la oportunidad, durante misiones o al asistir a reuniones de otras organizaciones, para señalar a su atención la Conferencia y sus resultados. Toda la documentación de la Conferencia, incluyendo el conjunto de resultados (presentados como “conclusiones refundidas,

cláusulas modelo, recomendaciones y Declaración”) siguen estando accesibles electrónicamente por el sitio Web de la OACI en <http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/>.

2.4 Evaluación de los resultados

2.4.1 Los resultados de la Conferencia respondieron a la solicitud del Consejo relativa a un marco mundial para la liberalización. La Declaración de principios mundiales proporciona una amplia enumeración de objetivos, principios y políticas que la comunidad aeronáutica puede adoptar como marco aeropolítico de referencia para la liberalización en los años venideros. Inevitablemente, dada la evolución de la mundialización y la liberalización de la aviación, será menester reevaluar la Declaración a su debido tiempo. No obstante, para los fines actuales, satisface la necesidad de contar con un marco para orientar a la comunidad aeronáutica e informar a quienes no forman parte del sector de la aviación. Las diversas cláusulas modelo adoptadas por la Conferencia ofrecen consejos prácticos que los Estados pueden aplicar a su discreción en sus medidas de liberalización. Entre las cláusulas modelo, revisten particular importancia el apoyo de una liberalización acelerada del sector de carga aérea, la elaboración de un mecanismo de salvaguardia para la competencia leal y un mecanismo innovador de solución de controversias que se basa en trabajos anteriores de la OACI, una fórmula para incorporar la participación y medidas preferenciales en la transición hacia la plena liberalización, así como medidas para aumentar la transparencia, incluyendo el registro de los acuerdos de servicios aéreos. Además, ambos MASA incorporan dichos modelos, así como otros elaborados anteriormente por la OACI. Los MASA constituyen un marco completo para acuerdos de servicios aéreos. Dado que incluyen opciones para la liberalización progresiva, diferentes opciones de redacción y notas explicativas, pueden utilizarse como guías prácticas y referencias para las relaciones de los Estados en materia de servicios aéreos.

2.4.2 Las dos recomendaciones adoptadas por la Conferencia tratan de dos cuestiones importantes. La primera recomendación, relativa a la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, propone la fórmula “oficina principal” y “control de reglamentación efectivo” en lugar de la cláusula tradicional “propiedad mayoritaria y control efectivo” para la designación y autorización de los transportistas aéreos en los acuerdos de servicios aéreos. Su aplicación por los Estados permitirá abrir este aspecto de las relaciones aeropolíticas y un mayor acceso a los capitales y a la propiedad e inversión transnacionales en el sector de las líneas aéreas. El objetivo de la Conferencia era reforzar este procedimiento de liberalización instando a los Estados a adoptar métodos flexibles para la designación; en la recomendación se proponía el uso de métodos positivos, incluyendo acción unilateral o coordinada, para aceptar que otro Estado aplique criterios que no sean los que se utilizan tradicionalmente. La aplicación de estas fórmulas debería liberalizar progresivamente este mecanismo crítico de reglamentación satisfaciendo plenamente la necesidad en materia de seguridad y protección de la aviación.

2.4.3 La propiedad y el control de los transportistas aéreos figura actualmente en la Sección II del Apéndice A, Reglamentación económica, de la Resolución A33-19 de la Asamblea. Dado que la Conferencia elaboró métodos y orientaciones distintos, el Consejo propone que se actualice la Resolución A33-19 con referencias a la liberalización de este mecanismo de reglamentación de manera flexible y a los criterios distintos de “oficina principal” y “control de reglamentación efectivo”. El texto propuesto para ambos elementos procede principalmente de la Declaración de la Conferencia. Los cambios apropiados de la Resolución A33-19 quedan reflejados en el Apéndice de la presente nota.

2.4.4 En lo que atañe a la función futura de la OACI en esta esfera, objeto de la segunda recomendación, la Conferencia convino en que la Organización se concentrara en facilitar, promover y asistir a los Estados en el procedimiento de liberalización. En dicha recomendación se trataron también las relaciones de la OACI con la OMC y se pidió a la OACI que siguiera recalcando su política sobre comercio de servicios (de la que se deja actualmente constancia en la Resolución A33-19 de la

Asamblea), destacando el vínculo y la interrelación entre seguridad operacional, protección de la aviación y reglamentación económica y la nueva concentración de la Organización en la liberalización. En el párrafo 3 que sigue se examina la evolución del comercio de servicios y se proponen enmiendas a las políticas de la OACI como consecuencia de los resultados de la Conferencia.

2.5 Medidas de seguimiento y labor futura del Consejo

2.5.1 Si bien la Conferencia no dejó pendiente ninguna cuestión importante, produjo un gran número de propuestas que exigían medidas destinadas principalmente a aplicar las decisiones de la Conferencia, la elaboración de nuevas orientaciones según las circunstancias y las necesidades y la vigilancia de la información y la labor para asistir a los Estados en el procedimiento de liberalización. Al examinar los resultados de la Conferencia, el Consejo convino en consultar al ATRP a fin de que ayudara a la Secretaría de forma puntual. Hasta ahora, se ha recurrido al grupo de expertos para enmendar la cláusula modelo sobre arrendamiento, que la Conferencia había solicitado, así como para perfeccionar los modelos MASA. Se prevé que se recurrirá al grupo de expertos de manera regular, particularmente respecto a enmiendas y mejoras de los modelos MASA como documentos en evolución y como instrumentos de reglamentación para los Estados.

2.5.2 La Conferencia solicitó también que se establecieran diversas bases de datos y se pusieran al alcance de los Estados para asistirlos en materia de liberalización. Por consiguiente, se han establecido bases de datos relativas a las políticas, prácticas y posturas de los Estados en lo que atañe a la propiedad y el control de los transportistas aéreos y otros criterios de designación, así como un inventario de las experiencias de los Estados respecto a la liberalización, incluyendo estudios de casos de liberalización. Ambas bases de datos se han hecho accesibles mediante el sitio Web de la OACI. Ésta mantiene ya diversas bases de datos que le permiten llevar a cabo tareas de análisis de políticas. La base de datos sobre acuerdos bilaterales de servicios aéreos, establecida desde hace mucho tiempo, se ha actualizado después de la Conferencia y se ofrece ahora en formato CD-ROM como *Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos mundiales* con posibilidad de interrogar a la base de datos. Después de la Conferencia, fue necesaria labor adicional respecto al *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626) antes de su producción y distribución finales. Además, se finalizará después del presente período de sesiones de la Asamblea una actualización de la compilación de las orientaciones de reglamentación de la Organización que figuran en los *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587).

2.5.3 El principal medio de asistencia a los Estados, como parte de la tarea de “facilitación” de la OACI solicitada por la Conferencia, consiste en el programa de seminarios teóricos y prácticos. En octubre de 2003 tuvo lugar el primer seminario regional sobre políticas de reglamentación después de la Conferencia y se planificaron seminarios semejantes para 2004. Seguirán celebrándose otros según lo permitan los recursos. Su objetivo consiste en concentrarse en los aspectos prácticos de la implantación de la liberalización mediante el intercambio de experiencias y consejos entre los participantes. Los modelos MASA permiten también analizar en dichos seminarios las opciones en materia de liberalización.

2.5.4 El Consejo tiene la intención de seguir de cerca la evolución de la reglamentación para seguir orientando a los Estados, de ser necesario. La Conferencia reconoció que la reglamentación económica del transporte aéreo es objeto de rápida evolución y suscita constantemente cuestiones que podrían examinarse a nivel mundial. La nueva dinámica de negociación de acuerdos de servicios aéreos por terceros con los Estados miembros de la Unión Europea constituye un ejemplo de una evolución significativa en materia de reglamentación con repercusiones mundiales. Por consiguiente, el Consejo seguirá este asunto de cerca. La labor de seguimiento de la Conferencia exige una relación aún más estrecha entre la OACI y sus Estados contratantes para el intercambio de información y experiencias a fin

de que la OACI pueda apoyar a los Estados en sus medidas de liberalización. Se examinará la posibilidad de celebrar un seminario mundial en 2005, que debería recuperar plenamente sus costos, a fin de examinar la liberalización, el seguimiento de la Conferencia y toda cuestión de reglamentación que pueda surgir.

3. COMERCIO DE SERVICIOS

3.1 Después del 33º período de sesiones de la Asamblea, la atención en la esfera del comercio de servicios se ha concentrado en revisar el Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Dicha revisión, que empezó en el año 2000, abarcaba también el análisis de la ampliación de la cobertura del Anexo para incluir los servicios de transporte aéreo internacional. Hasta ahora, el Anexo se ha limitado a los servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves, la venta y la comercialización y los servicios de reserva por computadora (SRC).

3.2 Al celebrarse el 33º período de sesiones de la Asamblea, se estaba revisando el Anexo y se habían recibido varias propuestas de miembros de la OMC para ampliarlo. La revisión continuó en 2001 y 2002 en reuniones del Consejo del Comercio de Servicios (CCS) de la OMC. La OACI asistió a dichas reuniones o las siguió de cerca. Si bien la revisión concluyó en octubre de 2003, no se pudo alcanzar un acuerdo sobre la ampliación del Anexo. El hecho de haber tenido lugar la Conferencia, el momento en que se celebró, así como sus resultados han tenido repercusiones en la consideración por la OMC de la posibilidad de revisar y ampliar el Anexo. En octubre de 2003, en reuniones del CCS, se examinó la cuestión de la fecha para la próxima revisión y se convino en que se iniciara en la última reunión regular del CCS en 2005. Esta medida terminó efectivamente el primer procedimiento de revisión, así como todo nuevo análisis de la ampliación del Anexo. Por consiguiente, el resultado de dicho examen consiste en que el Anexo se mantendrá sin cambios. Durante las deliberaciones del CCS, varios miembros de la OMC expresaron la opinión de que, pese a la incapacidad de progresar respecto a la ampliación durante la primera revisión, el Anexo debería seguir siendo una opción para la liberalización del transporte aéreo internacional. Por consiguiente, puede preverse que la cuestión de la ampliación se examinará de nuevo durante la próxima revisión.

3.3 La OACI ha seguido de cerca y examinado la evolución de la cuestión del comercio de servicios desde los años ochenta y se han mantenido ciertas nociones básicas en las políticas de la Organización. El 33º período de sesiones examinó estas últimas e incorporó varios nuevos elementos de una Resolución del Consejo adoptada en 1999. Las políticas actuales se recogen en la Sección IV del Apéndice A, Reglamentación económica, de la Resolución A33-19 de la Asamblea. Si bien el fondo de dicha sección sigue siendo válido, el Consejo propone que en la sección sobre el comercio de servicios se introduzcan elementos adoptados por la Conferencia en su Declaración de principios mundiales para la liberalización del transporte aéreo internacional. Los dos elementos principales se relacionan con la aplicación de las opciones de reglamentación elaboradas por la OACI para la liberalización y la función de líder ejercida por el Consejo para facilitar y coordinar el procedimiento de liberalización. Estos nuevos elementos fueron adoptados por la Conferencia en su Declaración como resultado de sus deliberaciones sobre la función de la OACI y sus relaciones con la OMC. El Consejo considera que la introducción de dichos elementos, así como ligeras modificaciones de redacción como consecuencia de la Declaración de la Conferencia, reforzarán esta sección de la Resolución de la Asamblea y constituirán una prueba de que la OACI seguirá desempeñando un papel activo en la liberalización del transporte aéreo internacional de manera progresiva y con salvaguardias. En el Apéndice de la presente nota se indican los cambios propuestos en las políticas sobre el comercio de servicios.

4. **REPERCUSIONES FINANCIERAS DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS¹**

4.1 La labor expuesta en el párrafo 2.5 se realizaría sin exceder los recursos disponibles en el marco del Programa 3.2, Política económica, del Proyecto de presupuesto por programas para 2005-2007. El Programa 3.2 incluye la reducción de un puesto de servicios generales, en comparación con el trienio en curso.

5. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del presente informe sobre los resultados y las medidas de seguimiento de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo y la evolución del comercio de servicios; y
- b) examinar el texto que figura en el Apéndice de la presente nota de estudio para adoptarlo en el marco de la cuestión 31.

¹ Esta información se presenta sólo para indicar las consecuencias financieras previstas de las medidas propuestas. Los fondos asignados a estas medidas propuestas dependerán de la forma final del Presupuesto por programas de la Organización para 2005-2006-2007 aprobado por la Asamblea.

APÉNDICE

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL APÉNDICE A DE LA RESOLUCIÓN A33-19 DE LA ASAMBLEA — *DECLARACIÓN REFUNDIDA DE LAS POLÍTICAS PERMANENTES DE LA OACI EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO*

...

Sección II. Cooperación en los arreglos de reglamentación

Considerando que ciertas restricciones económicas, financieras y operacionales introducidas unilateralmente a escala nacional afectan a la estabilidad del transporte aéreo internacional, tienden a crear prácticas comerciales injustas y discriminatorias en el mismo y pueden ser incompatibles con los principios fundamentales del Convenio y el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional;

Considerando que la prestación de servicios de transporte aéreo regulares y fiables tiene importancia fundamental para la evolución de las economías de muchos países en desarrollo, incluyendo las de aquellos que dependen de las actividades turísticas;

Considerando que la aplicación estricta del criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad de explotar, en forma equitativa e igualdad de condiciones, servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que éstos puedan proporcionar;

Considerando que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad y protección de la aviación;

Considerando que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el procedimiento de la liberalización;

Considerando que el logro de los objetivos de desarrollo deseados entre tales Estados se fomenta cada vez más mediante arreglos de cooperación basados en grupos económicos regionales y en la cooperación funcional, simbólica de la afinidad y comunidad de intereses que comparten especialmente los Estados en desarrollo pertenecientes a esos movimientos de integración económica regionales; y

Considerando que el ejercicio de los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de un Estado en desarrollo, que tiene esa comunidad de intereses, por una línea aérea que sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por otro Estado o Estados en desarrollo, o por sus nacionales, que compartan la misma comunidad de intereses, servirá para promover dichos intereses de los Estados en desarrollo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar al desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y a que se cercioren de que las políticas y legislaciones nacionales no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta las características especiales del mismo;

2. *Insta* a los Estados contratantes a que acepten tales designaciones y permitan que tales líneas aéreas ejerzan los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de cualquier otro Estado o Estados en desarrollo del mismo grupo, de acuerdo con términos y condiciones mutuamente aceptables, comprendidos los acuerdos de transporte aéreo negociados, o que hayan de negociarse, por las partes interesadas;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que reconozcan el concepto de la comunidad de intereses dentro de los grupos económicos regionales o subregionales como base válida para la designación por parte de un Estado o Estados en desarrollo de una línea aérea de otro u otros Estados en desarrollo pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados en desarrollo o por sus nacionales;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que consideren la posibilidad de aplicar criterios distintos para la designación y autorización de líneas aéreas, incluyendo aquéllos que la OACI ha elaborado, y adoptar un método flexible y positivo para aceptar los esfuerzos de otros Estados para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos sin comprometer la seguridad operacional ni la protección de la aviación.

5. *Invita* a los Estados contratantes que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, toda la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar en esta materia con toda la información que pueda ser útil para los Estados contratantes;

6. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, preste toda la asistencia posible a los Estados contratantes que deseen pasar a formar parte de grupos económicos regionales o subregionales por lo que respecta a la explotación de servicios aéreos internacionales; y

7. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados contratantes que tomen la iniciativa de concertar arreglos de cooperación para la propiedad y explotación conjuntas de servicios aéreos internacionales, directamente entre ellos, o cuyas líneas aéreas concierten arreglos de esa naturaleza, y que oportunamente comunique a los Estados la información sobre tales arreglos de cooperación.

...

Sección IV. Comercio de servicios

Considerando que, respecto a la incorporación de aspectos del transporte aéreo internacional en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), la OACI ha dado a conocer activamente a todas las partes interesadas las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como el mandato y la función especiales de la OACI en materia de transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la necesidad de que la OACI continúe estudiando futuros arreglos de reglamentación y formule recomendaciones y propuestas para resolver los problemas que enfrenta el transporte aéreo internacional, respondiendo a los cambios internos y externos que lo afectan;
2. *Reconoce* que dichos arreglos deberían basarse en el objetivo general de acceso a los mercados en forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias, así como en los intereses de todos los Estados contratantes en garantizar su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;
3. *Reafirma* la función primordial de la OACI de elaborar criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional;
4. *Insta* a los Estados contratantes que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales que se refieran al transporte aéreo internacional, a que:
 - a) aseguren la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
 - b) se aseguren de que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio de Chicago, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
 - c) tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
 - d) examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, del medio ambiente, la seguridad y la protección del transporte aéreo internacional;
 - e) den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la aplicación de esta orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional; y
 - f) registren en la OACI, de acuerdo con el Artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS;
5. *Pide* a la Organización Mundial del Comercio, a sus Estados miembros y observadores que otorguen debida consideración a:
 - a) las estructuras y arreglos de reglamentación que caracterizan al transporte aéreo internacional, así como la liberalización progresiva que está teniendo lugar a niveles bilateral, subregional y regional;

- b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad y protección; y
- c) las políticas y los textos de orientación actuales de la OACI relativos a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, así como su labor continua en esta esfera; y

6. *Pide* al Consejo que:

- a) siga ejerciendo una función de líder mundial para facilitar y coordinar el procedimiento de liberalización económica, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la protección de la aviación y la protección del medio ambiente en la esfera del transporte aéreo internacional;
- b) participe activamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados contratantes; y
- c) promueva la comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la Organización Mundial del Comercio y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

...