

**CONCLUSIONES REFUNDIDAS, CLÁUSULAS MODELO,  
RECOMENDACIONES Y DECLARACIÓN**

(Nota presentada por la Secretaría)

Las conclusiones refundidas, las cláusulas modelo, las recomendaciones y la Declaración adjuntas han sido aprobadas por la Conferencia.

**Cuestión 1.1 del  
orden del día: Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto**

**CONCLUSIONES**

De la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre los antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto en el marco de la cuestión 1.1 del orden del día, 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 constituye 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 prever, 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 parte interesada importante 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*<sup>\*</sup> 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.

---

<sup>\*</sup>Nota de la Secretaría.— El texto de la *Declaración de la OACI relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo* puede encontrarse en el sitio web de la OIT en: <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/decl/declaration/index.htm>

**Cuestión 1.2 del orden del día: Aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad y protección de la aviación****CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre los aspectos de seguridad y protección de la aviación en la liberalización en el marco de la cuestión 1.2 del orden del día, la Conferencia concluyó 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 claramente identificado o en otra autoridad normativa designada por ese Estado, con respecto a cada 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 de la aviación al llevar a cabo la liberalización, debería recurrirse a todos los medios posibles, incluyendo las contribuciones al mecanismo de seguridad de la aviación, de la OACI, el Programa de cooperación técnica de la OACI, el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) y el respaldo de otros acuerdos complementarios regionales e internacionales (comprendidos COSCAP y proyectos de desarrollo cooperativos similares), 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 realizar un estudio para aclarar la definición del Estado o Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, y posiblemente recomendar enmiendas a las disposiciones normativas de la OACI en este campo.

**Cuestión 2.1 del  
orden del día: Propiedad y control de los transportistas aéreos**

**CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre propiedad y control de los transportistas aéreos en el marco de la cuestión 2.1 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- 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 podrían existir 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 propuesto que aparece en el párrafo 2.1.3.2 de este documento 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 sería un factor eficaz para una mayor liberalización. No obstante, el hecho de que un Estado emplee el arreglo 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, o los criterios de oficina principal y de control normativo efectivo;
- h) los Estados pueden optar por liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos de forma unilateral, bilateral, regional, plurilateral o multilateral; y
- 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.

Sin perjuicio de las especificaciones de los acuerdos regionales, la Conferencia acordó que los Estados deberían considerar la siguiente cláusula modelo como una opción para utilizarla 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 \_\_\_ (Revocación de la autorización).”*

**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 a la discreción y al ritmo de cada Estado, progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación, especialmente respecto 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 de la cláusula modelo;
- c) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, pueden 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 políticas, posturas y prácticas, incluyendo la conservación de los criterios tradicionales y las declaraciones individuales o conjuntas de política común, relativas a las condiciones en que aceptan la designación de un transportista aéreo en virtud de un acuerdo de servicios aéreos;
- f) la OACI mantenga y dé a conocer públicamente información sobre las políticas, posturas y prácticas de los Estados respecto a la propiedad y el control de los transportistas aéreos;

- g) la OACI asista a los Estados o grupos de Estados que soliciten que se elaboren y perfeccionen las opciones que figuran en el apartado c); y
- h) la OACI siga de cerca la evolución de la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos y se ocupe de las cuestiones correspondientes, según corresponda.

**Cuestión 2.2 del  
orden del día: Acceso a los mercados**

**PARTE 1 — LIBERALIZACIÓN DEL ACCESO A LOS MERCADOS**

**CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre la liberalización del acceso a los mercados en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia concluyó 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 escala 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, se debería instar a los Estados a la adhesión universal al IASTA y a su aplicación, 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. Al respecto, debería considerarse favorablemente la petición de trato preferencial de los Estados cuyos aeropuertos no tienen limitaciones en los turnos, pero cuyos transportistas aéreos no obtienen turnos en aeropuertos con limitaciones en cuanto a turnos, en concordancia con la legislación nacional y las obligaciones internacionales 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; y
- 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 2 — ARRENDAMIENTO DE AERONAVES**

### **CONCLUSIONES**

Basándose y en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre arrendamiento de aeronaves en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia concluyó 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); y
- c) la OACI debería poner a disposición de los Estados contratantes, para uso optativo 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* de corto plazo.

### PARTE 3 — CARGA AÉREA

#### CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre carga aérea en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia concluyó 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 liberalizar 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 multilateral o plurilateral para la liberalización de los servicios exclusivamente de carga.

La Conferencia acordó que los Estados deberían considerar la siguiente cláusula modelo como una opción para utilizarla a su discreción en 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 equivalentes 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 y podrá exigirse que éstas sean 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 2.3 del  
orden del día: Competencia equitativa y salvaguardias**

**PARTE 1 — SALVAGUARDIAS PARA GARANTIZAR LA COMPETENCIA LEAL****CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre salvaguardias para garantizar la competencia leal en el marco de 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 Estados. 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, puede ser 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 medidas necesarias 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 los *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587, 1999);
- e) la aplicación extraterritorial de las leyes nacionales sobre competencia puede afectar a 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, las decisiones deberían tener en cuenta la necesidad de que exista la cooperación entre transportistas, incluyendo la transferencia entre líneas aéreas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios y de los transportistas aéreos; y
- 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.

La Conferencia acordó que los Estados deberían considerar la siguiente 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 \_\_\_ (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 2 — SOSTENIBILIDAD Y PARTICIPACIÓN**

### **CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y 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. No obstante, 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 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.

La Conferencia acordó que los Estados deberían considerar el siguiente arreglo de reglamentación, presentado como marco para un “Anexo relativo a la transición” juntamente con notas explicativas, como una opción para utilizarla a su discreción en los 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 para que lo utilicen los Estados contratantes a su discreción en acuerdos de servicios aéreos bilaterales, regionales o plurilaterales: el número de líneas aéreas, criterios de propiedad y control, capacidad y frecuencia, derechos de ruta y de tráfico, compartición de códigos, operaciones chárter, servicios multimodales, tarifas, asignación de turnos y aspectos comerciales como servicios de escala. La redacción del Anexo constituye un marco respecto del cual las partes deberían acordar los términos y la redacción. El Doc 9587 de la OACI contiene textos sobre la posible participación y las medidas preferenciales.

#### **Cuestión 2.4 del orden del día: Intereses de los consumidores**

#### **CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre intereses de los consumidores en el marco de la cuestión 2.4 del orden del día, la Conferencia concluyó 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

---

\*\*Nota de la Secretaría.— Las listas indicativas siguientes, junto con las condiciones del contrato/transporte de las líneas aéreas podrían servir para verificar muchos de los intereses que los Estados quizá deseen vigilar: 1) disponibilidad de tarifas más bajas, incluyendo tarifas en los sitios web; 2) reglas para reservas, emisión de pasajes y reembolsos; 3) anuncios; 4) condiciones comerciales y operacionales de la línea aérea; 5) procedimientos de presentación en mostrador; 6) tratamiento y compensación en casos de demora o cancelación de vuelos o denegación de embarque; 7) gestión de equipaje y responsabilidad conexa; 8) revelación de la performance operacional, como performance en hora y quejas; y 9) ayuda a pasajeros con incapacidades o necesidades especiales (p. ej.: personas con movilidad reducida). El Doc 9626 de la OACI, revisado, hará referencia a estos temas.

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.

**Cuestión 2.5 del  
orden del día: Distribución de productos**

**CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre la distribución de productos en el marco de la cuestión 2.5 del orden del día, 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 2.6 del  
orden del día: Solución de controversias**

## CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre solución de controversias en el marco de la cuestión 2.6 del orden del día, 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.

La Conferencia acordó que los Estados deberían considerar la siguiente cláusula modelo como una opción para utilizarla a su 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 obligadas a aplicar la decisión o fallo del mediador o grupo, a menos que hayan convenido actuar de otra manera. 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 2.7 del  
orden del día:      Transparencia**

**CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre transparencia, en el marco de la cuestión 2.7 del orden del día, 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; y

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;

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; y

d) la transparencia también debería procurarse dentro de los marcos de reglamentación nacionales y regionales, debería invitarse a los Estados a adoptar y aplicar los principios de transparencia, tales como los formulados en las Normas de transparencia APEC<sup>\*\*\*</sup>, respecto a las medidas de reglamentación nacionales y regionales relacionadas con la aviación civil internacional.

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

***“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 3.1 del  
orden del día: Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivo**

**CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre el examen de un modelo de acuerdo de servicios aéreos en el marco de la cuestión 3.1 del orden del día, la Conferencia concluyó 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 modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA) está dirigida a facilitar el proceso de liberalización;

<sup>\*\*\*</sup>.Nota de la Secretaría.— El texto de las Normas de transparencia APEC figura en el sitio web de la APEC en: [http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th\\_Leaders\\_Dec\\_ImplTranspStand.html](http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImplTranspStand.html)

- b) los MASA 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 o 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 4.1 del  
orden del día: Mecanismos para facilitar la liberalización en el futuro**

**CONCLUSIONES**

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre los mecanismos para facilitar la liberación en el futuro 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 con ello, 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 el mandato y la función de la OACI 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.

## **RECOMENDACIÓN**

### **RECOMENDACIÓN 2 — FUNCIÓN DE LA OACI, INCLUYENDO SU RELACIÓN CON ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC)**

#### **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.

---

## **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 26 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 (IASTA) 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.

— FIN —