



# Organización de Aviación Civil Internacional

---

**GRUPO DE EXPERTOS SOBRE REGLAMENTACIÓN  
DEL TRANSPORTE AÉREO**

**DÉCIMA REUNIÓN**

Montreal, 13 – 17 de mayo de 2002

**INFORME**

**INFORME DE LA DÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS  
SOBRE REGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO**

**CARTA DE ENVÍO**

Al Presidente del Comité de Transporte aéreo

Del presidente del Grupo de expertos sobre la reglamentación  
del transporte aéreo

Tengo el honor de presentar por la presente el informe de la 10ª reunión del Grupo de expertos sobre la reglamentación del transporte aéreo, celebrada en la Sede de la OACI en Montreal del 13 al 17 de mayo de 2002.

H.P.T de Jong  
Presidente

Montreal, 17 de mayo de 2002

## ÍNDICE

Carta de envío .....	(i)
Índice .....	(ii)
Introducción .....	1
Generalidades .....	1
Atribuciones .....	1
Orden del día .....	1
Asistencia .....	2
Mesa y secretaría .....	2
Idiomas y documentación .....	2
Cuestión 1 del orden del día: Examen de las tareas y el programa de trabajo del grupo de expertos .....	2
Cuestión 2 del orden del día: Examen de los posibles métodos de liberalización de la reglamentación relativa a los siguientes temas:	
a) propiedad y control de los transportistas aéreos .....	3
b) acceso a los mercados .....	8
c) competencia leal y salvaguardias .....	18
d) leyes/políticas en materia de competencia .....	18
e) protección al consumidor (p. ej., código de conducta) .....	23
f) distribución de productos (incluidos los SRC) .....	24
g) solución de controversias .....	25
h) transparencia .....	28
Cuestión 3 del orden del día: Examen del marco y de los posibles elementos de un modelo de acuerdo de servicios aéreos .....	30
Apéndice 1   Lista de participantes .....	33
Apéndice 2   Lista de Notas de estudio .....	36

---

## INTRODUCCIÓN

### Generalidades

1. La décima reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo de la OACI se celebró en la Sede de la Organización, en Montreal, del 13 al 17 de mayo de 2002.
2. La Vicepresidenta del Comité de Transporte aéreo, Sra. Anne McGinley, inauguró la reunión con un discurso de bienvenida. El Director de transporte aéreo, Sr. M. Elamiri, presentó a los miembros de la Secretaría. El Presidente del Consejo, Dr. Assad Kotaite, asistió a la reunión de clausura y pronunció un breve discurso.

### Atribuciones

3. Con arreglo a sus atribuciones, tal como fueron revisadas por el Comité de Transporte aéreo el 22 de noviembre de 2001, el grupo de expertos emprenderá las siguientes tareas para ayudar en la preparación de la “Conferencia mundial de transporte aéreo: retos y oportunidades de la liberalización” (AT Conf/5) que se celebrará del 24 al 29 de marzo de 2003:
  - a) examen de diversos temas claves, entre los que figuran la propiedad y el control de los transportistas aéreos, el acceso a los mercados, la reglamentación de las tarifas, las leyes en materia de competencia, las medidas de salvaguardia, las condiciones de transporte y protección al consumidor (código de conducta), la solución de controversias y la transparencia;
  - b) elaboración de un proyecto de modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA); y
  - c) preparación de un proyecto de declaración de principios globales para el transporte aéreo internacional.
4. El grupo de expertos tendrá en cuenta en todo momento los intereses de todas las partes interesadas y la importancia que tiene para los Estados la participación efectiva en el transporte aéreo internacional.

### Orden del día

5. El orden del día de la reunión fue determinado por el Comité de Transporte aéreo y comprendió las siguientes cuestiones (WP/1):
  - 1) Examen de las tareas y el programa de trabajo del grupo de expertos
  - 2) Examen de los posibles métodos de liberalización de la reglamentación relativa a los siguientes temas:
    - a) propiedad y control de los transportistas aéreos;
    - b) acceso a los mercados;
    - c) competencia leal y salvaguardias;
    - d) leyes/políticas en materia de competencia;
    - e) protección al consumidor (p. ej., código de conducta);
    - f) distribución de productos (incluidos los SRC);
    - g) solución de controversias; y
    - h) transparencia.

- 3) Examen del marco y de los posibles elementos de un modelo de acuerdo de servicios aéreos.

### **Asistencia**

6. Participaron en la reunión 17 miembros del grupo de expertos, suplentes y sustitutos temporales, acompañados en algunos casos por asesores, así como observadores de 8 Estados contratantes y 3 organizaciones internacionales. La lista completa de participantes figura en el Apéndice 1.

### **Mesa y Secretaría**

7. El grupo de expertos eligió al Sr. H.P.T. de Jong, miembro del grupo de expertos de los Países Bajos como presidente de la reunión.

8. El Sr. Vijay S. Madan, Jefe de la Sección de política económica se desempeñó como secretario de la reunión. El Sr. Chris Lyle, Director adjunto de la Dirección de transporte aéreo, el Sr. John Gunther, el Sr. Yuan-Zheng Wang, la Sra. Magda Boulos, el Sr. Charles Dudley, el Sr. Luis Fonseca y el Sr. T. Hasegawa brindaron apoyo, asistencia y asesoramiento necesarios.

### **Idiomas y documentación**

9. La Subdirección de idiomas y publicaciones proporcionó servicios de traducción e interpretación en árabe, español, francés, inglés y ruso, bajo la dirección del Subdirector de la misma, Sr. Y.N. Beliaev. La lista de la documentación preparada para el grupo de expertos o puesta a disposición de éste, figura en el Apéndice 2.

## **CUESTIÓN 1 DEL EXAMEN DE LAS TAREAS Y EL PROGRAMA DE TRABAJO DEL ORDEN DEL DÍA: GRUPO DE EXPERTOS**

10. El grupo de expertos examinó el orden del día, los procedimientos de trabajo para la reunión, las tareas del grupo de expertos y su programa de trabajo basándose en cuatro notas de estudio (WP/1, 2, 3 y 4). El grupo de expertos hizo notar que, en vista de los objetivos de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) y su duración relativamente breve, el éxito de la Conferencia dependería en gran medida de las labores preparatorias sustanciales y sólidas. Estas labores serían realizadas por la Secretaría con la asistencia del grupo de expertos, procurando completar todas las labores de fondo en el tercer trimestre de 2002 a fin de otorgar a los Estados un plazo adecuado para examinar los textos antes de la Conferencia. A raíz de este plazo, el grupo de expertos hizo notar que sus labores restantes, realizadas mediante correspondencia, deberían completarse a más tardar en agosto de 2002 para proporcionar a la Secretaría el tiempo necesario para finalizar la documentación.

---

**CUESTIÓN 2 DEL EXAMEN DE LOS POSIBLES MÉTODOS DE LIBERALIZACIÓN DE  
ORDEN DEL DÍA: LA REGLAMENTACIÓN RELATIVA A LOS SIGUIENTES TEMAS**

**Cuestión 2 a) del  
orden del día: Propiedad y control de los transportistas aéreos**

**Introducción**

11. El grupo de expertos examinó esta cuestión basándose en la nota WP/5. En esta nota, la Secretaría proporcionó antecedentes sobre el asunto, incluyendo las razones básicas que justificaban los criterios tradicionales sobre propiedad y control, así como iniciativa a los niveles nacional, bilateral, regional y multilateral. Basándose en esta evaluación de la situación, la Secretaría sugirió que las labores actuales deberían concentrarse en reformar las disposiciones bilaterales relevantes y, en consecuencia, presentó un acuerdo normativo alternativo para la designación y autorización de las líneas aéreas. El acuerdo propuesto, concebido sobre la base de la Recomendación ATRP/9-4, requeriría que las partes en un acuerdo bilateral convengan en aceptar la designación de una línea aérea para la utilización del acceso a los mercados acordado si la línea aérea en cuestión tiene su “oficina principal” en la parte designante y dicha parte ejerce el “control reglamentario efectivo”, en cuyo caso la designación iría acompañada de criterios específicos para las dos condiciones. El acuerdo estaría acompañado por criterios específicos para los dos conceptos. El texto específico del artículo propuesto es el siguiente:

**“Artículo X: Designación y autorización**

1. *Cada una de las partes tendrá derecho a designar por escrito ante la otra parte [una línea aérea][una o más líneas aéreas] para la provisión de los servicios acordados [en el marco del presente Acuerdo] y a denegar o modificar dicha designación.*
2. *Ante la recepción de tal designación y de la solicitud de la línea aérea designada, [en la forma y manera prescritas 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 de la línea aérea tenga y ejerza el control reglamentario efectivo\*\* de la línea aérea; y*
  - c) *la parte que recibe la designación declare a la línea aérea designada apta para cumplir con las condiciones prescritas en el marco de las leyes y reglamentaciones que normalmente rigen el funcionamiento de los servicios de transporte aéreo internacional; y*
  - d) *la parte designante de la línea aérea cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo X (Seguridad operacional) y en el Artículo Y (Seguridad de la aviación).*
3. *Ante la recepción de la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá comenzar en cualquier momento a proveer los servicios para cuya prestación haya sido designada, siempre que cumpla con las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.*

**Notas:**

*\* entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se incluyen: la línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la parte designante de conformidad con las leyes y reglamentaciones nacionales pertinentes; un volumen sustancial de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas ubicadas en la parte designante; paga impuesto a las ganancias y sus aeronaves están inscritas en ese territorio, y emplea a un número significativo de ciudadanos de ese país en cargos gerenciales, técnicos y operacionales.*

*\*\* entre las pruebas que acreditan el control reglamentario efectivo, se incluyen: la línea aérea tiene licencia o permiso de explotación válidos otorgados por la autoridad pertinente, como por ejemplo, un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); cumple con los criterios de designación de la parte designante, como por ejemplo: puede acreditar su solidez financiera, puede cumplir con requisitos de interés público, cumple con las obligaciones relativas a la garantía de servicios, etc.; la parte designante tiene y mantiene un programa de vigilancia de la seguridad de la aviación y de la seguridad operacional, de conformidad con las normas de la OACI. (Las notas que anteceden deberían formar parte del presente Artículo)”.*

12. El grupo de expertos también contó, como referencia, con la nota AT-WP/1933, en la que se presentaron los resultados principales de un estudio sobre las políticas y prácticas de los Estados en materia de propiedad y control de los transportistas aéreos.

**Análisis**

13. El grupo de expertos hizo notar que muchos gobiernos, así como la industria, consideraban que esta cuestión era la más importante en el proceso de liberalización en curso del transporte aéreo internacional, con consecuencias para muchos aspectos de la reglamentación del transporte aéreo, tales como el acceso a los mercados, la protección y la seguridad. Se considera que los criterios tradicionales utilizados en la mayor parte de los acuerdos bilaterales existentes constituyen el obstáculo principal para una liberalización más amplia, así como una restricción para el acceso al financiamiento internacional. Se necesita contar con medidas normativas adecuadas para permitir a las líneas aéreas adaptarse a un entorno que cambia rápidamente. El elemento clave para avanzar en la liberalización consiste en los acuerdos reglamentarios que podrían tener presente las necesidades y las inquietudes de los Estados.

14. El observador de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) estimaba que, en un entorno cada vez más global, la propiedad de las líneas aéreas debería tratarse en la misma forma que la de otras entidades comerciales. Se llamó la atención sobre una reciente nota sobre criterios, en la cual la IATA promovía un enfoque más radical, en vez de uno con carácter gradual, para liberalizar la propiedad y el control, y proponía una opción de base amplia que eliminaría todas las restricciones sobre propiedad y haría que el control reglamentario por parte del Estado designante fuera el único criterio para la autorización.

15. Respecto a la propuesta de la Secretaría, se hizo notar que, aunque el concepto no era nuevo, requería por primera vez en forma explícita un “control reglamentario efectivo” por parte del Estado designante respecto a la o las líneas designadas como una condición para otorgar una autorización operacional por parte del Estado designado. Se sugirió que esto constituyera una de varias opciones para liberalizar la propiedad y el control.

16. Algunos estimaron que la utilización de “una”, en vez de “la”, oficina principal reconocería los casos en los cuales una línea aérea designante pudiera tener más de una oficina principal (tales como, “centros” en diferentes países). Otros sostuvieron que una línea aérea designante, independientemente de su propiedad, debería estar basada en el territorio de la parte designante como condición para la designación. Se señaló que el asunto de la propiedad y el control no debería examinarse en forma aislada, si no en el

contexto más amplio de la liberalización. El principio de la reciprocidad debería tenerse presente al utilizar el acuerdo propuesto. También era necesario contar con información actual sobre la propiedad de la línea aérea designada por razones de seguridad.

17. Algunos miembros estimaron que, aunque se habían experimentado algunas dificultades en el pasado respecto a lograr un consenso global sobre posibles acuerdos para inversiones del exterior (extranjeras) y el derechos de establecimiento, podría resultar útil que la OACI estudiara la posibilidad de formular directrices adecuadas dentro del contexto general de la liberalización.

18. Un asunto importante consiste en decidir si varios socios bilaterales aceptarían o negociarían un cambio en los criterios de propiedad y control para permitir, por ejemplo, la utilización de una “oficina principal”. Un factor conexo consiste en saber cuántos Estados adoptarían este nuevo criterio con carácter nacional para sus líneas aéreas; mientras más Estados lo hagan, mayores son las posibilidades de que se acepte en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

19. Debido a que la mayoría de los Estados han utilizado, y siguen utilizando, los criterios tradicionales en sus acuerdos bilaterales, y considerando el proceso prolongado para cambiar los miles de acuerdos bilaterales para utilizar el nuevo acuerdo, podría justificarse estudiar una solución más eficaz y práctica dentro del marco existente. Lo que se necesitaba en la situación actual era encontrar un procedimiento que permitiera a los Estados tratar el requisito de la propiedad y el control en forma flexible sin modificar el régimen existente, pero, proporcionando al mismo tiempo la certidumbre requerida por las líneas aéreas para tomar decisiones estratégicas. Un posible procedimiento podría consistir en recomendar a los Estados con posturas similares a “comprometerse” voluntariamente y, tal vez, en una forma coordinada, a tratar el requisito de propiedad en forma más liberal en el marco de los acuerdos bilaterales. Si un número suficiente de Estados conviene en hacerlo, se podría crear el apoyo crítico requerido para un cambio más fundamental.

20. Finalmente, el grupo de expertos examinó el artículo bilateral sobre la designación y autorización de las líneas aéreas propuesto por la Secretaría y aprobó el siguiente texto enmendado:

**“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 con las disposiciones establecidas en el Artículo X (Seguridad operacional) y en el Artículo Y (Seguridad de la aviación); y*
- d) *la parte que recibe la designación declare a la línea aérea designada apta para cumplir con otras condiciones prescritas en el marco de las leyes y los reglamentos que normalmente rigen el funcionamiento de los servicios de transporte aéreo internacional.*

3. *Ante la recepción de la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá comenzar en cualquier momento a proveer los servicios para cuya prestación haya sido designada, siempre que cumpla con las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.*

Notas:

*\* entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se incluyen factores tales como: 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 ubicadas en la parte designante; paga impuesto sobre la renta y sus aeronaves están inscritas y se basan en ese territorio, y emplea a un número significativo de ciudadanos de ese país en cargos gerenciales, técnicos y operacionales.*

*\*\* entre las pruebas que acreditan el control de reglamentación efectivo, se incluyen, entre otras cosas: la línea aérea tiene licencia o permiso de explotación válidos otorgados por la autoridad pertinente, como por ejemplo, un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); cumple con los criterios de designación de la parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, como por ejemplo: puede acreditar su solidez financiera, puede cumplir con requisitos de interés público, cumple con las obligaciones relativas a la garantía de servicios, etc.; la parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad de la aviación y de la seguridad operacional, de conformidad con las normas de la OACI”.*

21. El grupo de expertos también acordó que en el caso de que un Estado exija una o más condiciones adicionales en respuesta a una preocupación o situación específicas, esa condición o condiciones podrían añadirse en la forma que se considere apropiada mediante negociaciones o consultas bilaterales. Las condiciones establecidas en el párrafo 2 del presente Artículo también deberían utilizarse en el artículo relativo a la revocación de la autorización.

## **Conclusiones**

22. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) el arreglo propuesto que precede puede constituir una de las opciones para los Estados que deseen liberalizar la designación y autorización de las líneas aéreas en sus acuerdos de servicios aéreos. Sin embargo, tal vez el texto del artículo necesite perfeccionarse en el contexto del examen de otras cuestiones de reglamentación antes de incluirlo en el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI;

- b) el arreglo permitiría a los Estados resolver posibles situaciones preocupantes, tales como las relativas a la seguridad operacional y la protección de la aviación, incluyendo el respeto de los “pabellones de conveniencia”, ya que los criterios ampliados se aplicarían con controles de reglamentación reforzados. Si bien su aplicación facilitaría por cierto una mayor liberalización en algunos aspectos, como el acceso a los mercados, no desembocaría en un “*laissez-faire*”, ya que seguirían existiendo todos los instrumentos de reglamentación, y dependería de cada Estado determinar la manera y la medida en que desea llevar adelante la liberalización;
- c) en virtud del artículo que precede, un Estado que sea la parte que autoriza no aplicaría los criterios de propiedad nacional y control para emitir la autorización de explotación a una línea aérea extranjera designada. Se reconoce así que los inversionistas tienen un derecho legítimo de ejercer control sobre una empresa en forma proporcional a los fondos que hayan comprometido. De esa manera, el arreglo contribuye a un entorno más favorable en que las líneas aéreas pueden desarrollar sus actividades de conformidad con las condiciones del mercado y sus necesidades comerciales. Al mismo tiempo, tendría presente el control de reglamentación por el Estado, principalmente mediante el otorgamiento de licencias que pueden incluir tanto elementos económicos como operacionales;
- d) el arreglo propuesto no exigiría que un Estado que sea la parte designante modifique sus leyes o reglamentos relativos a los requisitos vigentes en materia de propiedad nacional y control para sus propios transportistas aéreos nacionales. Proporcionaría, en cambio, flexibilidad si el Estado deseara modificar sus políticas;
- e) al apartarse de los criterios de propiedad nacional y control, el acuerdo nacional propuesto refuerza el derecho de cada Estado de elegir a los transportistas aéreos que desee para que usen los derechos al acceso a los mercados que le han sido otorgados. El arreglo beneficiaría a todos los Estados cuyos transportistas aéreos necesiten acceder a capitales internacionales, en particular los de países en desarrollo, aumentando así su participación en el sistema de transporte aéreo;
- f) el nuevo arreglo facilitaría la privatización de las líneas aéreas estatales en busca de inversiones extranjeras;
- g) el arreglo no daría lugar a cambios radicales en el marco bilateral existente, ya que podría introducirse mediante el procedimiento bilateral normal de negociación y consulta, teniendo en cuenta la reciprocidad. Complementaría otros criterios ampliados formulados por la OACI y, de esa manera, facilitaría y contribuiría a que los Estados logren el objetivo general de liberalización progresiva en materia de reglamentación; y
- h) el arreglo propuesto permite avanzar hacia un entorno mundial más liberalizado. No obstante, para que pueda servir de instrumento eficaz de liberalización, sería necesario aplicarlo sin demora y lo más ampliamente posible.

23. El grupo de expertos acordó además que, a fin de promover una aplicación más amplia e inmediata de ésta y otras opciones como parte de la tarea general de una liberalización reglamentaria progresiva, el grupo de trabajo llevaría a cabo labores adicionales sobre esta cuestión del orden del día en una acción coordinada por parte de los Estados para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos internacionales, con lo siguientes miembros y atribuciones:

**Miembros**

Sr. C. Stamford, miembro del grupo de expertos de Australia (Ponente)

Miembro del grupo de expertos de Alemania

Miembro del grupo de expertos de la Arabia Saudita

Miembro de grupo de expertos de Chile

Miembro del grupo de expertos de los Estados Unidos

Miembro del grupo de expertos de la India

Miembro del grupo de expertos del Japón

Miembro del grupo de expertos de los Países Bajos

Miembro del grupo de expertos del Senegal

Observador de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

Observador de la Comisión Europea (CE)

**Atribuciones**

Basándose en todos los textos relevantes, incluyendo las directrices existentes de la OACI, las notas de estudio y las deliberaciones de la 10ª reunión del grupo de expertos, así como la sugerencia subsiguientes de los miembros del grupo de expertos y los observadores, el grupo de trabajo:

- a) identificará las razones por las cuales convendría que los Estados estudiaran la posibilidad de tomar medidas coordinadas para liberalizar la propiedad y control de los transportistas aéreos internacionales;
- b) formulará opciones para los Estados que desean tomar medidas coordinadas para liberalizar la propiedad y el control internacionales, incluyendo opciones para la implantación coordinada por parte de los Estados del artículo propuesto anteriormente; y
- c) proporcionará un informe al grupo de expertos a tiempo para que esté disponible para la preparación final de ATConf/5.

**Cuestión 2 b) del  
orden del día: Acceso a los mercados**

24. El examen de esta cuestión se dividió en cuatro partes: a) liberalización del acceso a los mercados; b) asignación de turnos en aeropuertos con capacidad limitada; c) arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional; y d) liberalización de los servicios de carga aérea.

**Parte A. Liberalización del acceso a los mercados**

---

## Introducción

25. El grupo de expertos examinó esta cuestión con arreglo a la nota WP/6, presentada por la Secretaría, la cual se concentraba en las iniciativas en el campo del intercambio de derechos básicos de acceso al mercado y en la cual se analizaron posibles esferas de trabajo que la OACI podría llevar a cabo. El grupo de expertos también consideró la nota IP/4 que contenía el texto del Acuerdo modelo bilateral de cielos abiertos de los Estados Unidos y el Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional entre cinco miembros del Consejo de Cooperación Económica Asia/Pacífico (APEC).

26. En la nota WP/6, se hizo notar que, a pesar de los avances considerables en la liberalización del transporte aéreo en el último decenio siguen existiendo discrepancias respecto al alcance y el grado de liberalización entre los Estados en relación con el intercambio de derechos de tránsito. No parecen existir en estos momentos las condiciones para procurar obtener un nuevo acuerdo global para el intercambio de derechos de tránsito. Sin embargo, sería deseable que la OACI continuara formulando las directrices necesarias que podrían facilitar la liberalización y contribuir a mejorar la armonización. A este respecto, una posible tarea sugerida por la Secretaría consistió en otorgar una forma oficial a las libertades del aire (principalmente las llamadas Sexta a Novena libertades). Otra tarea consistía en definir o describir los términos “acceso pleno al mercado” y “acuerdo de cielos abiertos” de modo que tuvieran un significado uniforme para todos los usuarios.

## Análisis

27. El grupo de expertos tomó nota de las iniciativas a los niveles bilateral, regional y multilateral, especialmente la información sobre el intercambio de derechos de tránsito en acuerdos bilaterales de “cielos abiertos”, así como en los acuerdos regionales de liberalización del transporte aéreo. Se señaló que el acceso al mercado constituye un campo crítico en el proceso de liberalización. Resulta esencial que la OACI asuma una función rectora en la elaboración de un programa claro, visible y bien equilibrado para que lo utilicen sus miembros para liberalizar el transporte aéreo internacional a su elección y ritmo. Es posible que los acuerdos regionales prueben ser una ruta más fácil y rápida para la liberalización que el procedimiento bilateral, debido al gran número de acuerdos bilaterales que tendrían que actualizarse.

28. Respecto a las labores posibles, el análisis se concentró en la forma en que la OACI podía facilitar o ayudar mejor a los Estados en materia de liberalización. Aunque algunos miembros estimaban que era beneficioso que la OACI elaborara directrices como se sugería en la nota de estudio, otros consideraban que podía ser difícil definir “pleno acceso a los mercados” y “acuerdo de cielos abiertos” a raíz de las dificultades que se experimentaban al tratar asuntos controvertidos, tales como el cabotaje, las inversiones directas y el derecho de establecimiento. El grupo de expertos convino en que las directrices tanto teóricas y prácticas eran importantes. Lo que en la actualidad puede ser de mayor valor para los Estados es: a) la información sobre las experiencias prácticas de los Estados con la liberalización; y b) un análisis exhaustivo de las consecuencias de los diversos procedimientos, incluyendo estudios de casos sobre la experiencia de los Estados en materias tales como los factores que los condujeron a ingresar en acuerdos liberales (a los niveles bilateral, regional o multilateral); los beneficios obtenidos, los inconvenientes y dificultades experimentadas, etc., a fin de que la liberalización pueda comprenderse mejor, se puedan compartir las experiencias y obtener enseñanzas.

29. También se sugirió que, al preparar textos de orientación para los Estados, se examinaran todos los aspectos de la liberalización, tales como las operaciones de carga aérea y no regulares o chárter, las cuales estaban siendo estudiadas por la Organización Mundial del Comercio en el contexto de su análisis del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS).

## Conclusiones

30. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) desde la Conferencia mundial de transporte aéreo (AT Conf/4) de 1994, se ha realizado un avance considerable en la liberalización con respecto al acceso a los mercados, en particular a escala regional y subregional y, en este contexto, más importante aún es el hecho de que en general los Estados se han vuelto más abiertos y receptivos respecto de la liberalización. Muchos han adoptado un enfoque activo y más equilibrado al ajustar sus políticas y prácticas para satisfacer los desafíos de la liberalización;
- b) la experiencia en el último decenio ha confirmado que los regímenes de reglamentación bilaterales y multilaterales (comprendidos los regionales) vigentes que se basan en el Convenio de Chicago pueden coexistir y de hecho lo hacen, del mismo modo que cada uno puede acomodar enfoques diferentes respecto de la reglamentación del transporte aéreo. Estos regímenes siguen proporcionando una plataforma viable y flexible para que los Estados procedan con la liberalización de acuerdo con sus necesidades, objetivos y circunstancias concretas;
- c) la aplicación del principio básico de la nación más favorecida (NMF) del AGCS a los derechos de tráfico sigue siendo un asunto complejo y difícil. Aunque la ampliación del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del AGCS para incluir algunos de los denominados derechos comerciales y algunos aspectos de los derechos esenciales tiene cierto respaldo, a escala mundial no se ha llegado a un consenso en cuanto a si debería emprenderse dicha tarea y la forma en que se realizaría. Asimismo, en esta etapa es cuestionable si el AGCS representa realmente una opción para la liberalización del transporte aéreo;
- d) aunque cada día hay más aceptación, el intercambio de derechos para un acceso más amplio o pleno a los mercados entre los Estados todavía depende mucho de cada país. Esto se ha reflejado en el hecho de que en su mayoría los Estados que han concertado acuerdos bilaterales de cielos abiertos, como política general, no los celebraron o ni siquiera consideraron celebrarlos con todos sus socios aeronáuticos, sino que actuaron caso por caso;
- e) hasta ahora las condiciones no han alcanzado el grado de madurez necesario para un acuerdo multilateral mundial con respecto al intercambio de derechos de tráfico. Los Estados continuarían trabajando para lograr la liberalización a este respecto de acuerdo con sus propias preferencias y a su propio ritmo, utilizando recursos bilaterales, regionales o subregionales y multilaterales, según corresponda; y
- f) los Estados han considerado que la orientación actual de la OACI sobre acceso a los mercados es útil. Sería valioso proporcionar información sobre la experiencia real con la liberalización. Tal vez sea inútil que la OACI defina expresiones tales como “pleno acceso a los mercados” y “acuerdo de cielos abiertos” dado que es difícil lograr un consenso. Sin embargo, convendría tratar de proporcionar orientación a los Estados sobre el resultado de la liberalización progresiva, particularmente en relación con los derechos de tráfico, reconociendo al mismo tiempo las dificultades que supone resolver cuestiones objeto de controversia, tales como la inversión directa del extranjero y el derecho de establecimiento.

## **Recomendación**

**31. RECOMENDACIÓN ATRP/10-1****EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA QUE:**

- a) la OACI siga vigilando de cerca la evolución de la liberalización del transporte aéreo internacional y transmita a sus Estados miembros la información pertinente (incluida la experiencia en materia de liberalización). Asimismo, la OACI debería continuar elaborando la orientación necesaria para facilitar la liberalización y mejorar la armonización, por ejemplo mediante el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA);
- b) la OACI elabore un inventario de la experiencia práctica de los Estados con la liberalización del transporte aéreo internacional. Al respecto, debería alentarse a los Estados que hayan procurado liberalizar los acuerdos de transporte aéreo a proporcionar a la OACI información pertinente sobre su experiencia (p. ej., los motivos para concertar tales arreglos, los beneficios obtenidos, los inconvenientes o las dificultades que hayan surgido, etc.). En particular, los miembros del grupo de expertos que tengan experiencia en materia de liberalización deberían comunicar la información pertinente al secretario del grupo de expertos lo antes posible, pero a más tardar en julio de 2002; y
- c) al seguir preparando la documentación para la ATConf/5, la Secretaría tenga en cuenta las opiniones expresadas y las recomendaciones formuladas durante la reunión sobre posibles análisis y estudios de casos respecto a la liberalización.

**Parte B. Asignación de turnos en aeropuertos con capacidad limitada****Introducción**

32. El grupo de expertos examinó la asignación de turnos en aeropuertos con capacidad limitada basándose en las notas WP/7 e IP/1. Esta documentación de la Secretaría demostró el aumento constante, en el último período de tres años, en los aeropuertos plenamente coordinados, así como en los coordinadores de turnos independientes en los aeropuertos en las Conferencias de coordinación de horarios de la IATA. Los datos sobre el tránsito de pasajeros sugieren que la congestión creciente en los aeropuertos tiene mayores repercusiones en los servicios aéreos internacionales que en los internos. También se proporcionó información sobre los cambios en la reglamentación nacional, así como sobre los cambios propuestos en la reglamentación regional relativa a la asignación de turnos.

33. En la nota WP/7, se hizo notar que en la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSCConf 2000) se había concluido que la OACI no debería participar en el establecimiento de prioridades para la asignación de turnos, sino que debería concentrarse en procedimientos perfeccionados que tomaran en cuenta las obligaciones de los Estados con arreglo al Artículo 15 del Convenio, así como los acuerdos bilaterales de servicios aéreos relevantes. Debido a que la coordinación de la fijación de horarios de la IATA no hace distinción entre un turno de aeropuerto que se utilice para un servicio internacional o interno y es neutral respecto a los derechos de tránsito otorgados con arreglo a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, se sugirió que se estableciera un grupo consultor para tratar casos en los que se negaban o vulneraban los derechos de tránsito. Este grupo, que sería separado, pero no remplazaría a la coordinación de horarios de la IATA, proporcionaría un medio para que un gobierno anfitrión tomara en cuenta los derechos de tránsito cuando se contara con una capacidad adicional significativa en un aeropuerto con capacidad limitada.

**Análisis**

34. En las deliberaciones, se registró preocupación en el sentido que el grupo consultor sugerido parecía duplicar las funciones del Comité de coordinación de aeropuertos de la IATA. Asimismo, a raíz de la concentración del grupo en situaciones en las cuales se vulneraban o negaban derechos de tránsito para servicios internacionales, se corría el riesgo de que las líneas aéreas que no pudieran obtener turno mediante el sistema de coordinación de horarios de la IATA procurarían posteriormente obtenerlos mediante canales de gobierno a gobierno utilizando el acuerdo bilateral de servicios aéreos correspondiente.

35. Se indicó que el sistema de la IATA había funcionado en forma eficaz durante muchos años. Las líneas aéreas que procuraban iniciar servicios aéreos internacionales en aeropuertos con capacidad limitada podían participar en la Conferencia de coordinación de horarios en la que podían obtener turnos del conjunto disponible de turnos para nuevas líneas aéreas que ingresaban. Este conjunto disponible estaba compuesto de un 50% de turnos disponibles como resultado de los aumentos en la capacidad y la aplicación de la regla de “usar o perder”.

36. El grupo de expertos acordó que era importante que los coordinadores de turnos de aeropuerto fueran independientes, considerando su responsabilidad en relación con la asignación de turnos transparente y no discriminatoria en aeropuertos con capacidad limitada.

37. Respecto a los posibles mecanismos para la solución de controversias se señaló que el sistema de la IATA resuelve la mayor parte de las discrepancias sobre asignación de turnos con la asignación de turnos mediante mediación a varios niveles; esas controversias tenía que remitirse rara vez al gobierno anfitrión o a la autoridad normativa regional. Aunque los acuerdos bilaterales de servicios aéreos constituirían el mecanismo adecuado para las consultas de gobierno a gobierno en los casos de que los derechos acordados con arreglos a esos acuerdos no podían ejercerse, el arbitraje de una controversia sobre asignación de turnos sería particularmente poco práctica debido a que no produciría la capacidad adicional necesaria para resolver la discrepancia.

## **Conclusiones**

38. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) todo procedimiento de asignación de turno debe ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tomar en cuenta los intereses de todos los participantes con arreglo a los regímenes normativos aplicables y al mecanismo de la IATA. En el marco del sistema de coordinación de horarios de la IATA, las líneas aéreas establecidas, así como las que ingresan recientemente, participan en las Conferencias de coordinación de horarios y los nuevos turnos disponibles se dividen entre ambos tipos de líneas aéreas. Asimismo, existe un procedimiento en el proceso de coordinación de la IATA para hacer frente a situaciones en las cuales las líneas aéreas no pueden explotar en forma crónica los turnos en las horas en las que han sido asignados;
- b) es importante que los coordinadores de los turnos sean independientes;
- c) dado que en el sistema de la IATA no se tienen en cuenta las obligaciones en virtud de acuerdos de transporte aéreo, los problemas de las líneas aéreas cuyos derechos de tráfico se hayan limitado o denegado porque no se les han asignado turnos en un aeropuerto con capacidad limitada deberían tratarse utilizando el correspondiente acuerdo de servicios aéreos; y

- d) respecto a la solución de controversias, el procedimiento de mediación de la IATA normalmente resuelve las controversias sobre asignación de turnos en uno de los diversos niveles en que funciona y raras veces se han remitido las controversias al gobierno anfitrión o, en el caso de algunos aeropuertos europeos, a la Comisión Europea.

## **Parte C. Arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional**

### **Introducción**

39. El grupo de expertos examinó esta cuestión basándose en las notas WP/8 e IP/2. Esta documentación de la Secretaría demostró el aumento generalizado y sustancial en la utilización de aeronaves arrendadas en los servicios aéreos internacionales en los últimos años. También se registró un incremento tanto en el número de acuerdos que implantaban el Artículo 83 *bis* del Convenio sobre la transferencia de determinadas responsabilidades desde el Estado de matrícula al Estado del explotador respecto a las aeronaves arrendadas, como en el número de cláusulas de arrendamiento en los acuerdos de servicios aéreos bilaterales y regionales. Basándose en el estudio de los arrendamientos de la Secretaría (que figura en la comunicación EC 2/82, LE 4/55-99/54 del 14 de mayo de 1999), así como en las iniciativas recientes y las cláusulas bilaterales en algunos acuerdos de servicios aéreos, se propuso incorporar en MASA un artículo en dos partes sobre el arrendamiento. La primera parte comprendía los aspectos de seguridad en la utilización de aeronaves arrendadas y el segundo proporcionaba dos opciones para tratar los aspectos económicos del arrendamiento. El texto específico del artículo propuesto era el siguiente:

#### **“Artículo X: Arrendamiento de una aeronave**

1. *Las Partes acuerdan que antes de la utilización de una aeronave arrendada por una línea aérea designada por alguna de las Partes para llevar a cabo servicios en virtud de este Acuerdo, la responsabilidad de mantener la aeronavegabilidad y la utilización adecuada de las normas de operación y mantenimiento respecto de cada una de estas aeronaves arrendadas se especificarán en detalle en el acuerdo de arrendamiento, a satisfacción de las autoridades de aeronáutica de ambas Partes, teniendo en cuenta las normas y métodos recomendados (SARPS) y orientaciones de la OACI correspondientes así como las leyes, reglamentaciones [y recomendaciones] nacionales [y regionales]. Las Partes pueden concertar un acuerdo sobre la transferencia de las responsabilidades correspondientes en virtud del Artículo 83 bis del Convenio de acuerdo con las orientaciones correspondientes de la OACI si dicho acuerdo se considera efectivo y apropiado por ambas Partes. Las Partes también acuerdan reconocer la transferencia de responsabilidades conforme a un acuerdo en virtud del Artículo 83 bis concertado por Estados que no sean Partes en este acuerdo.*

#### *Opción 1*

2. *Con sujeción al párrafo 1, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar:*
  - a) *aeronaves arrendadas de entidades que no sean líneas aéreas para proporcionar servicios en virtud de este acuerdo; y*
  - b) *aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas, siempre que todos los participantes en tales arreglos tengan la autoridad adecuada y cumplan con los requisitos que se apliquen a tales arreglos.*

2. *Con sujeción al párrafo 1, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas para proporcionar servicios en virtud de este acuerdo siempre que:*
- a) *esto no tuviera como resultado que una línea aérea arrendadora ejerciera derechos de tráfico que no tiene; y*
  - b) *el beneficio financiero que obtenga la línea aérea arrendadora no dependerá de las utilidades o las pérdidas resultantes de la operación de la línea aérea designada correspondiente.*

#### *Opción 2*

3. *Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden arrendar una aeronave de una línea aérea o un Estado que no sea Parte en este acuerdo siempre que:*
- a) *los Estados otorguen un tratamiento similar a las líneas aéreas de las Partes sobre servicios a, desde y a través de ese tercer país; y*
  - b) *los acuerdos de arrendamiento estén en conformidad con los párrafos 1 y 2 de este Artículo.”*

### **Análisis**

40. En el análisis de este asunto, se señaló que los aspectos sobre seguridad del artículo propuesto relativo al arrendamiento, incluido más arriba, requieren considerables labores adicionales. Se estimó que el alcance no era claro, y, considerando los procedimientos establecidos utilizados por las autoridades aeronáuticas al tratar los aspectos de seguridad de las aeronaves arrendadas en los servicios aéreos internacionales, tal vez no era necesario que presentaran a las mismas los contratos de arrendamiento. Aún más, no parecía ser necesario que existiera una disposición específica sobre la seguridad para los arrendamientos, dada la existencia de artículos sobre seguridad general en los acuerdos bilaterales, las disposiciones del Convenio y las normas y métodos recomendados correspondientes de la OACI, así como el uso creciente de los acuerdos que ponían en práctica el Artículo 83 *bis*.

41. En lo que concierne a los aspectos económicos de la utilización de aeronaves arrendadas, el subpárrafo 2 a) de la *Opción 1* en el artículo propuesto, que permite el uso de aeronaves arrendadas de entidades que no eran líneas aéreas, se consideró como una extensión innecesaria de la reglamentación a un campo que estaba reglamentado en la actualidad por los Estados. El subpárrafo 2 b) de la segunda alternativa en la *Opción 1* también fue considerado innecesario. Finalmente, se estimó que, aunque se consideraba que la reciprocidad constituía un concepto útil para tomarlo en cuenta en los acuerdos de servicios aéreos, era improbable que la *Opción 2* lograra el objetivo a raíz de las dificultades experimentadas en obtener los datos necesarios para aplicarla a una situación que incluyera líneas aéreas de un tercer país.

### **Conclusiones**

42. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) los aspectos de seguridad operacional del artículo propuesto sobre arrendamiento de aeronaves para el MASA exigen labores adicionales, reconociéndose al mismo tiempo que en algunos casos las inquietudes relativas a la seguridad operacional de las aeronaves arrendadas tal vez se hayan tratado aplicando las directrices y los procedimientos vigentes de la OACI;

- b) respecto a los aspectos económicos del uso de aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional, las dos opciones propuestas pueden basarse en los principios siguientes:

*Opción 1*

Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas, siempre que todos los participantes en tales arreglos tengan la autoridad apropiada y cumplan con los requisitos que se apliquen a tales arreglos.

*Opción 2*

Las líneas aéreas designadas de cada una de las partes pueden utilizar aeronaves arrendadas para proporcionar servicios en virtud del presente acuerdo a condición de que éste no tuviera como resultado que una línea aérea arrendadora ejerciera derechos de tráfico que no tiene.

**Parte D. Liberalización de los servicios de carga aérea**

**Introducción**

43. La documentación básica para el análisis de este asunto consistió en las notas WP/9 e IP/3, presentadas por la Secretaría. En la nota WP/9 se proporcionan los antecedentes sobre la liberalización del transporte de carga aérea, incluyendo las iniciativas reglamentarias a los niveles bilaterales y multilaterales. Se identificaron las características distintivas del transporte de la carga aérea y los diversos tipos de transportistas aéreos que se dedican a esta actividad, así como algunos asuntos y problemas normativos específicos de las operaciones de carga aérea.

44. Al estudiar los posibles acuerdos reglamentarios destinados a liberalizar el transporte internacional de la carga aérea, la Secretaría sugirió que la liberalización, en esta etapa, debería concentrarse en los servicios exclusivamente de carga, especialmente debido a que más del 50% del total del tránsito internacional de carga aérea se transporta en esas operaciones, así como en la reducción de las restricciones normativas en los reglamentos bilaterales existentes. En consecuencia, se proponen las siguientes medidas eventuales para liberalizar los servicios exclusivamente de carga:

- a) Respecto a los derechos de tráfico, podría considerarse la posibilidad de otorgar derechos más allá de la tercera y cuarta libertades (p. ej., quinta a séptima libertades), lo que añadiría flexibilidad a la planificación de los servicios de carga aérea, particularmente considerando que el tráfico de carga suele constituir un movimiento en un solo sentido.
- b) En cuanto a flexibilidad de rutas y operaciones, podría considerarse la posibilidad de mayor liberalización para permitir, entre otras cosas: 1) explotación de vuelos en uno o dos sentidos; combinación de varios números de vuelo dentro de una misma operación de aeronave; omisión de una o varias escalas; 2) eliminación de las restricciones respecto a frecuencia, tipo de aeronave y capacidad utilizados para las operaciones; 3) concertación de acuerdos comerciales con otros transportistas, tales como reserva de capacidad, compartición de códigos entre líneas aéreas; y 4) combinación en la misma aeronave de tráfico que se origina en los territorios de las partes interesadas, así como en el de terceros.

- c) Respecto a los requisitos de propiedad y control, podría también aplicarse a los transportistas exclusivamente de carga el arreglo de reglamentación liberalizado analizado en el párrafo 20.
- d) La capacidad de utilizar aeronaves arrendadas es muy importante para las operaciones de carga aérea porque puede aumentar la flexibilidad del transporte de la carga aérea al facilitar operaciones de carga con capital limitado. Por consiguiente, por regla general, debería permitirse el arrendamiento, a condición de cumplirse los correspondientes requisitos de seguridad operacional.
- e) Puede considerarse la posibilidad de adoptar arreglos más liberales para otros aspectos concretos de las operaciones exclusivamente de carga, incluyendo libertades de fijación de precios, transporte multimodal, servicios de escala y almacenamiento, así como despacho aduanero o facilitación.

45. Respecto a los posibles medios para introducir estos acuerdos, se sugirió que el procedimiento más práctico consistiría en incluir disposiciones especiales sobre la carga en un Anexo al acuerdo bilateral de servicios aéreos existente. Otra alternativa consistiría en formular disposiciones o cláusulas individuales para que los Estados las utilizaran en forma selectiva. Una tercera alternativa consistiría en un acuerdo exhaustivo multilateral sobre carga aérea.

46. La nota IP/3 contenía textos elaborados por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) sobre la liberalización del transporte de carga aérea, incluyendo un protocolo bilateral modelo y un acuerdo multilateral.

### **Análisis**

47. El grupo de expertos hizo notar que la carga aérea constituye un componente importante del transporte aéreo y desempeña una función fundamental en el comercio internacional y en la economía global, así como en el desarrollo nacional de muchos Estados. Los Estados han liberalizado los servicios de carga aérea en forma unilateral, bilateral y regional. Considerando el carácter distinto de la carga aérea, era conveniente que la OACI formulara directrices sobre los acuerdos reglamentarios liberalizados para los servicios de carga aérea, en forma separada a los correspondientes a los servicios de pasajeros, facilitando de ese modo las reformas normativas, y teniendo presente el crecimiento y las necesidades particulares de la industria y sus usuarios.

48. Respecto al alcance de los acuerdos liberalizados, se registró un consenso general en el sentido que deberían limitarse, en la etapa actual, a los servicios exclusivamente de carga, principalmente debido a que: a) son los más afectados por las normas bilaterales existentes que están destinadas principalmente a los servicios de pasajeros; y b) la incorporación de proveedores de servicios que no pertenecen a las líneas aéreas en esos acuerdos podría agregar más supervisión gubernamental a un gran número de servicios y entidades que no están reglamentados en la actualidad, lo que podría no ser deseable para los objetivos previstos en materia de liberalización. Se expresó una opinión en el sentido que esos acuerdos no deberían producir ventajas indebidas para los explotadores de servicios exclusivamente de carga, sino que deberían elaborarse en forma armónica con los servicios combinados.

49. Respecto a los acuerdos para “hacer negocios”, el grupo de expertos convino en que todas las líneas aéreas con operaciones de carga deberían tener acceso, con carácter no discriminatorio, a todos los servicios comunes, tales como despachos de aduana y servicios de escala, en los casos en que esos servicios estén liberalizados. También se indicó que era necesario obrar con prudencia en la liberalización de los acuerdos sobre depósitos en el área aeroportuaria.

## Conclusiones

50. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) en esta etapa, la liberalización del transporte internacional de la carga aérea debería concentrarse en posibles medidas para los servicios exclusivamente de carga que podrían liberalizarse por separado de los servicios de pasajeros, pero en forma armónica con los servicios combinados. Cuando se liberalicen instalaciones y servicios de carga aérea, deben ponerse al alcance de todos los explotadores de carga. El objetivo principal debería consistir en arreglos para los servicios aéreos internacionales regulares dado que son los más afectados por los reglamentos bilaterales actuales, que se han concebido principalmente para los servicios de pasajeros;
- b) debería considerarse la elaboración de arreglos de reglamentación con mayor flexibilidad de rutas y operaciones, más derechos de tráfico, particularmente en lo que atañe a los puntos más alejados, y requisitos menos rigurosos respecto a la propiedad nacional, uso de aeronaves arrendadas, así como otras libertades comerciales. Las medidas enumeradas en el párrafo 44 proporcionan una base útil para dicha labor; y
- c) el método más práctico para introducir los mencionados arreglos consiste en incluir las disposiciones especiales sobre carga en un anexo a los acuerdos de servicios aéreos existentes. Otro método consiste en elaborar disposiciones o cláusulas particulares que los Estados puedan utilizar selectivamente.

51. Finalmente, respecto a las labores adicionales, el grupo de expertos tomó nota de la intención de la Secretaría de elaborar, dentro del contexto de MASA, una redacción detallada para las disposiciones basándose en las cláusulas relevantes de los acuerdos bilaterales liberales existentes y en el proyecto de acuerdos modelo producido por la Secretaría OCDE, tomando en cuenta las opiniones y sugerencias del grupo de expertos.

### **Cuestión 2 del orden del día: c) Competencia leal y salvaguardias d) Leyes/políticas en materia de competencia**

52. En vista de su afinidad, el grupo de expertos examinó las dos cuestiones conjuntamente en el marco de tres tópicos: a) competencia y salvaguardias; b) sostenibilidad de los transportistas aéreos y garantía de servicio; y c) medidas preferenciales.

#### **Parte A. Competencia y salvaguardias**

##### **Introducción**

53. El grupo de expertos examinó los asuntos relacionados con las leyes sobre competencia y un mecanismo de salvaguardia basándose en la nota WP/10 de la Secretaría. En la nota se trató la relación creciente y de apoyo recíproco entre la liberalización del transporte aéreo y la aplicación de leyes sobre competencia, especialmente en los casos en los cuales los Estados acordaron adoptar un sistema de competencia abierta. En una situación de transición a la liberalización del transporte aéreo internacional, en la cual los Estados interesados acordaron avanzar hacia un régimen menos controlado de acceso a los mercados en sus acuerdos bilaterales, se estimó que existía una necesidad constante de contar con un conjunto aprobado mutuamente de medidas de participación y descripciones generales de lo que constituiría una competencia leal y/o desleal. En la nota se identificaron situaciones respecto a las cuales podría ser necesario

adoptar acuerdos institucionales adicionales a fin de garantizar una competencia leal en el transporte aéreo internacional; e incluyó dos proyectos de disposiciones para que se estudiara la posibilidad de incluirlas en el MASA: una disposición relacionada con el establecimiento de un mecanismo de salvaguardia y otra con la aplicación de leyes sobre competencia.

### **Análisis**

54. Respecto a la necesidad de contar con un mecanismo de salvaguardia, se sostuvo que, en el proceso de liberalización progresiva del transporte aéreo internacional en el cual los Estados interesados convenían en avanzar gradualmente hacia un régimen menos controlado de acceso a los mercados en sus acuerdos bilaterales, disminuyendo su control sobre la capacidad de los servicios en forma paulatina, el proceso gradual mismo podría servir como una salvaguardia para la competencia leal. En otras palabras, un enfoque gradual, progresivo, ordenado y evolutivo respecto a la liberalización podría garantizar, por sí mismo, la participación, la adaptación y la competencia leal.

55. El grupo de expertos hizo notar que, respecto a las disposiciones del proyecto de artículo sobre salvaguardias, podrían experimentarse dificultades prácticas al procurar lograr acuerdos por todos los Estados interesados en relación con una lista exhaustiva y una descripción detallada de medidas específicas que, en todas las situaciones, constituirían competencia leal y/o desleal. Por ejemplo, determinadas prácticas enumeradas en el proyecto de artículo sobre salvaguardias podrían, en algunas instancias, no tener el efecto de ser desleales, salvo cuando se aplican en combinación con otras prácticas enumeradas. Sin embargo, en situaciones específicas en las cuales los Estados correspondientes no tienen leyes sobre competencia o cuando una disposición sobre salvaguardias podría ampliar tales leyes, la utilización de una disposición de ese tipo sigue estando disponible. Por consiguiente, se requieren labores adicionales para aclarar el contenido del proyecto de artículo sobre salvaguardias, así como sus relaciones recíprocas con el proyecto de artículo sobre leyes en materia de competencia, de modo de evitar todo posible conflicto entre las dos disposiciones.

56. A medida que procede la liberalización y aumenta el número de Estados con leyes en materia de competencia, podría ser conveniente aplicar en forma más amplia una ley general sobre competencia a la industria del transporte aéreo, en la misma forma que a cualquier otra industria, a fin de garantizar oportunidades leales y equitativas para competir. Los mecanismos de salvaguardia pueden desempeñar una función provisionalmente, pero, a largo plazo, el transporte aéreo no puede permanecer completamente inmune a la aplicación de un marco más amplio de leyes/políticas generales sobre competencia.

57. La aplicación de leyes generales sobre competencia ha probado ser eficaz en algunos casos para tratar asuntos tales como fusiones, prácticas restrictivas y abuso de posiciones dominantes. En este contexto, los acuerdos de cooperación bilateral suscritos por Estados han probado ser útiles y han contribuido a lograr una ejecución más eficaz, así como un mercado más justo y competitivo. Sin embargo, se requieren labores adicionales respecto al proyecto de artículo sobre las leyes en materia de competencia para garantizar que la cooperación entre las autoridades encargadas de la competencia descritas en el artículo no sobrepase los acuerdos cooperativos existentes entre esas autoridades. También se reconoció que la cooperación para hacer cumplir las leyes no resolvería, por sí misma, algunas diferencias procesales y de fondo significativas entre las autoridades encargadas de la competencia, y que era necesario que estas diferencias se trataran en los foros competentes a fin de mantener la integridad de la competencia a escala mundial.

58. El grupo de expertos hizo notar que el sistema multilateral entre compañías de la IATA sigue siendo importante para el transporte aéreo mundial y que la inmunidad permanente es relevante para sus mecanismos básicos. Con un número creciente de autoridades encargadas de la competencia en todo el mundo y la necesidad de hacer frente a los problemas de jurisdicciones múltiples, la IATA ha adoptado un programa de 10 años para reducir al mínimo el número de actividades para las cuales se solicita inmunidad respecto a las leyes en materia de competencia.

## Conclusiones

59. El grupo de expertos, basándose en la documentación y las deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) la liberalización mediante la adopción de medidas como la remoción gradual de los límites a la capacidad o la liberalización progresiva de la carga aérea y las libertades del aire puede, en algunos casos, ser la opción que prefieran los Estados como medio para garantizar la competencia leal, en lugar de la aplicación de medidas de salvaguardia *a posteriori*;
- b) subsisten problemas al tratar de detectar posibles prácticas de competencia desleal, en particular debido a que es probable que, en algunos casos, ciertas prácticas enumeradas en el proyecto de artículo sobre salvaguardias no tengan el efecto de una práctica de competencia desleal sino cuando se las aplica en combinación con otras prácticas estipuladas;
- c) la aplicación de medidas de salvaguardia sigue siendo un recurso disponible en los casos en los que los Estados interesados no cuenten con leyes en materia de competencia o en los que puedan ampliar tales leyes;
- d) dado que va en aumento el número de países que están adoptando leyes en materia de competencia, existe un potencial mucho mayor ahora para la aplicación de las leyes generales sobre competencia al transporte aéreo. La experiencia indica que ha resultado muy efectiva la aplicación de las leyes generales sobre competencia a las fusiones, las prácticas restrictivas y los abusos de la posición dominante que afectan al transporte aéreo;
- e) por consiguiente, es necesario seguir trabajando para aclarar el contenido del proyecto de artículo sobre salvaguardias y su relación con el proyecto de artículo sobre leyes en materia de competencia;
- f) es preciso seguir adaptando las disposiciones del proyecto de artículo sobre leyes en materia de competencia para que sean compatibles con los acuerdos de cooperación y las prácticas ya existentes en los acuerdos entre autoridades encargadas de la competencia; y
- g) el sistema multilateral entre compañías de la IATA, sigue siendo importante para el sistema de transporte aéreo mundial. El mantenimiento de la inmunidad es relevante para sus mecanismos básicos y se están realizando ajustes para tener presente las inquietudes de las autoridades encargadas de la competencia.

## Parte B. Sostenibilidad de los transportistas aéreos y garantía de servicio

### Introducción

60. El grupo de expertos analizó este asunto basándose en la nota WP/11. En la nota se trataban los problemas de la sostenibilidad de los transportistas aéreos y la garantía de servicio, especialmente la función del apoyo estatal a la industria del transporte aéreo, tanto en una situación de transición como en una plena liberalización del transporte aéreo internacional, así como un medio de garantizar la sostenibilidad de sus propios transportistas a fin de proporcionar el nivel necesario de garantía de servicios. Se hizo notar que

la legitimidad de la ayuda o el subsidio de un Estado depende de su capacidad de provocar un efecto adverso o distorsionador en el comercio y la competencia; y, en el caso que las fuerzas de mercado no puedan proporcionar soluciones adecuadas respecto a las inquietudes legítimas, los Estados deben garantizar que sus medidas destinadas a proporcionar apoyo a su propia industria de transporte aéreo sean transparentes y no ocasionen repercusiones adversas significativas en los transportistas aéreos en competencia.

### **Análisis**

61. En las deliberaciones, se hizo notar que la ayuda estatal podría desempeñar, tal vez, una función útil en la reestructuración de las aerolíneas de propiedad del gobierno y que, en ese contexto, la experiencia de la Comisión Europea con la reglamentación de la ayuda estatal podría proporcionar un estudio de caso conveniente.

### **Conclusiones**

62. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) en un entorno competitivo liberalizado, el otorgamiento de apoyo estatal como ventajas financieras o de otra índole por los gobiernos a sus propios transportistas aéreos (pero que no reciben los competidores en los mismos mercados internacionales), podría distorsionar el comercio de servicios aéreos internacionales;
- b) en una situación de transición hacia la plena liberalización del transporte aéreo internacional, los Estados probablemente seguirán proporcionando asistencia y apoyo para asegurar la sostenibilidad de su sector de transporte aéreo y para hacer frente a sus propias preocupaciones legítimas en lo que atañe a la garantía de servicio;
- c) en caso que las fuerzas del mercado no puedan proporcionar soluciones apropiadas respecto a inquietudes legítimas, los Estados que deseen proporcionar apoyo a su propio sector de transporte aéreo deben tener presente que es necesario que éste sea plenamente transparente y no tenga repercusiones negativas en los demás transportistas aéreos de la competencia;
- d) los Estados deben tener en cuenta las políticas vigentes de la OACI al elaborar medidas encaminadas a corregir las repercusiones que consideran como una distorsión dentro de sus mercados internacionales debido al apoyo estatal que líneas aéreas extranjeras reciben de sus propios gobiernos;
- e) los Estados deberían también abstenerse de adoptar medidas unilaterales que podrían dar lugar a represalias por parte de otros gobiernos y, por consiguiente, a repercusiones negativas en la liberalización en curso del transporte aéreo internacional; y
- f) tal vez sea necesario realizar labores adicionales para obtener información sobre los mecanismos existentes respecto a la garantía de servicio, incluyendo los mecanismos para la ayuda estatal.

### **Parte C. Medidas preferenciales**

#### **Introducción**

63. La nota WP/12 de la Secretaría proporcionó la base para el examen de este asunto. En la nota se hizo notar que, para garantizar la participación efectiva y sostenida de los países en desarrollo en el transporte aéreo internacional, se requerían medidas preferenciales en una situación de transición a la liberalización, y que éstas constituyen una parte integral del proceso de “cómo liberalizar”. En vista de la escasez general de evidencia documentada sobre la aplicación de medidas preferenciales no recíprocas otorgadas a favor de los países en desarrollo, especialmente de medidas prácticas que ayudarían a los transportistas aéreos a competir en forma más eficaz en el mercado, se solicitó información a los miembros del grupo de expertos respecto a la experiencia en la utilización actual de esas medidas.

### **Análisis**

64. En las deliberaciones, se estimó que, no solamente se necesitaban más ejemplos de posibles medidas preferenciales, sino también información más concreta sobre la experiencia real en la utilización de esas medidas en los acuerdos bilaterales y regionales/multilaterales entre los Estados. Se señaló que, en vista de que se había otorgado una atención insuficiente a este aspecto anteriormente, era conveniente volver a asignar importancia a la utilización de medidas preferenciales para facilitar la liberalización. A este respecto, se sugirió que la incorporación de un artículo sobre el asunto en MASA y la actualización de una lista de posibles medidas preferenciales [para incluir, por ejemplo, medidas para a) tratar las llamadas sexta, séptima y octava libertades del aire, y b) para garantizar que las tarifas que cobran los transportistas aéreos en competencia son razonables] conducirían a un aumento en la participación de los países en desarrollo en el proceso de liberalización.

65. Se expresó una opinión diferente en el sentido que, aunque las medidas preferenciales podrían probar ser útiles en muchos casos, sería difícil redactar un artículo de aplicación general sobre las medidas preferenciales para incorporarlo en MASA. En cambio, un anexo que incluya medidas específicas adecuadas podría utilizarse en forma análoga al “anexo de transición” que figura en algunos acuerdos bilaterales.

66. En relación con la reglamentación propuesta por la Comisión Europea sobre la protección contra los subsidios y las prácticas desleales de fijación de precios en el suministro de servicios de líneas aéreas de los países no miembros de la Comunidad Europea, el observador de la Comisión Europea precisó que la reglamentación propuesta estaba destinada a corregir posibles situaciones con un alto nivel de subsidios que distorsionan gravemente la competencia. El instrumento no estaba destinado a ser utilizado con frecuencia, sino solamente en circunstancias excepcionales. En cualquier caso, el instrumento propuesto no se utilizaría para menoscabar los acuerdos aprobados por los Estados miembros de la Comunidad Europea ni las medidas preferenciales que se acordó implantar en acuerdos bilaterales de servicios aéreos específicos.

### **Conclusiones**

67. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) con el fin de garantizar la participación eficaz y sostenida de países en desarrollo, es esencial que los Estados, al buscar la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional, presten particular atención en sus relaciones de transporte aéreo a los intereses y necesidades de los países en desarrollo y, cuando lo justifiquen las circunstancias, otorguen medidas preferenciales apropiadas;
- b) aunque las medidas preferenciales, por su carácter, probablemente se apliquen provisionalmente durante el período de transición hacia un entorno liberalizado en el transporte aéreo internacional, su aplicación contribuirá a infundir el nivel necesario de confianza entre los diferentes participantes para que encaren con interés el proceso de

liberalización. A ese fin, las medidas preferenciales forman parte integrante del modo de implantar la liberalización;

- c) en toda otra labor que realice la OACI sobre medidas preferenciales debería tenerse en cuenta la experiencia de los Estados, tanto desarrollados como en desarrollo, en la aplicación efectiva de dichas medidas y su eficiencia para mejorar la situación de desventaja comparativa que enfrentan los transportistas aéreos de los países en desarrollo y proporcionar un marco de operaciones más equilibrado; y
- d) en vista de la dificultad para formular un artículo de aplicación general relativo a las medidas preferenciales para su inclusión en el MASA, podrá utilizarse un anexo que contenga medidas concretas apropiadas, similar a los “anexos de medidas de transición” que contienen algunos acuerdos bilaterales.

68. Se acordó que los miembros del grupo de expertos proporcionarán información relativa a la experiencia en la aplicación de medidas preferenciales por sus países u otros en sus regiones, así como propuestas de nuevas medidas preferenciales posibles, si las hubiere, al secretario del grupo de expertos lo antes posible, pero a más tardar en julio de 2002.

## **Cuestión 2 e) del orden del día:      Protección al consumidor**

### **Introducción**

69. El grupo de expertos examinó el asunto del interés de los consumidores en relación con los pasajeros por vía aérea basándose en la nota WP/13. En esta nota, la Secretaría describió las iniciativas recientes y las consecuencias de las medidas de protección al consumidor adoptadas en los Estados Unidos, Europa y otras regiones. Al analizar las posibles labores sobre la cuestión de los intereses de los pasajeros por vía aérea, se solicitó al grupo de expertos examinar: a) la forma en la cual los órganos normativos deberían definir el alcance y el nivel de la calidad de servicios suministrada por las líneas aéreas; b) los elementos que deberían tratarse mediante los compromisos voluntarios de las líneas aéreas/importador y los campos que deberían ser complementados por medidas reglamentarias o entregadas a las actividades comerciales de las líneas aéreas; y c) si es necesario contar con compromisos multilaterales mediante la OACI, incluyendo la elaboración de un “código de conducta global” para la utilización optativa por parte de los Estados para sus transportistas aéreos y proveedores de servicio.

### **Análisis**

70. En las deliberaciones, el grupo de expertos hizo notar que era necesario distinguir claramente entre los compromisos voluntarios y las medidas reglamentarias, teniendo presente que existe un nivel de servicio mínimo debajo del cual no debería encontrarse ningún transportista. Los Estados tienden a depender, en general y en forma inicial, en compromisos voluntarios contraídos por las líneas aéreas y los aeropuertos, lo que el grupo de expertos estimó constituiría un procedimiento más eficaz y deseable que las medidas reglamentarias para tomar en cuenta los intereses de los pasajeros por vía aérea. Sin embargo, cuando los compromisos voluntarios no resultaban suficientes, pueden utilizarse medidas reglamentarias, especialmente en los casos de embarque denegado, pasajeros con impedimentos y condiciones de transporte.

71. En lo que concierne a las posibles labores futuras, el grupo de expertos estimó que no sería productivo que la OACI elaborara un código de conducta global en vista del volumen de trabajo requerido y los intereses divergentes. También se indicó que no se habían registrado conflictos entre los diferentes requisitos reglamentarios y contractuales en los diversos Estados o regiones, porque las medidas

reglamentarias existentes se aplicaban basándose en el país de origen. El grupo de expertos estimó que, en la actualidad, no era necesario armonizar los regímenes existentes; sin embargo, podría resultar útil que la OACI, en consulta con la IATA, examinara la aplicación y el requisito mínimo del contrato y las condiciones de transporte, lo que afectaría los sistemas y normas comunes o compatibles de la industria, tales como el sistema multilateral entre compañía.

### **Conclusiones**

72. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) sería inútil que la OACI emprendiera la elaboración de un “código de conducta mundial” para la protección de los intereses de los consumidores tratando de armonizar los regímenes existentes; y
- b) la OACI debería continuar siguiendo de cerca la evolución de los compromisos voluntarios respecto a los intereses de los consumidores y la reglamentación gubernamental al respecto y, en consulta con la IATA, examinar y proporcionar a los Estados información sobre el contenido y la aplicación a nivel internacional de las condiciones de transporte de los transportistas aéreos.

### **Cuestión 2 f) del orden del día: Distribución de productos**

#### **Introducción**

73. Considerando la vinculación clara entre los asuntos relacionados con la Internet y los sistemas de reserva por computadora (SRC), el grupo de expertos los analizó en forma conjunta basándose en las notas WP/14 y WP/15, respectivamente, que fueron presentadas por la Secretaría. En estas notas de estudio se describieron algunos de los cambios rápidos y fundamentales en la distribución de los productos de las líneas aéreas y sus repercusiones en los SRC. También se destacaron los cambios en la industria SRC misma y la utilización creciente de la Internet para comercializar el transporte aéreo mediante diversos sitios web. También se documentaron las iniciativas en materia de reglamentación en relación con los SRC a los niveles nacional y regional. Se proporcionaron varios ejemplos en los cuales el código SRC de la OACI no tenía disposiciones aplicables como resultado de los cambios en la industria o normativos y, en consecuencia, se solicitaron las opiniones del grupo de expertos respecto a la necesidad y la oportunidad de realizar un examen del código SRC de la OACI, así como sobre los asuntos que deberían tratarse en un análisis de ese tipo.

#### **Análisis**

74. El grupo de expertos hizo notar que la comercialización de las líneas aéreas estaba experimentando cambios muy rápidos y fundamentales. En consecuencia, la forma de los nuevos modelos para la distribución de productos de las líneas aéreas seguía siendo incierta. A este respecto, una cuestión importante se relaciona con el grado en el cual las necesidades de los consumidores serían satisfechas en diferentes escenarios. Aunque los SRC tradicionales permiten contar con una fuente exhaustiva de información neutral sobre los servicios aéreos, este no es el caso de los sitios web en la Internet.

75. Se señaló que se podría cumplir con un requisito de poner a disposición del público las tarifas y los horarios presentados por las líneas aéreas colocándolos en la Internet.

76. También se indicó que el procedimiento de la Comisión Europea para su código SRC reconocía que la situación se regía por la competencia, así como por un esfuerzo por reducir los costos de las líneas aéreas. A raíz de esto, se procuró equilibrar los intereses en competencia sin obstruir los cambios innovadores en la comercialización de los servicios de transporte aéreo en la Internet.

77. Se expresó la opinión que, al tratar este asunto, sería importante tener en cuenta que el SRC constituye uno de los servicios incluidos en los Anexos GATS sobre los servicios de transporte aéreo.

### **Conclusiones**

78. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) si un Estado decide que, por razones de transparencia, las tarifas y horarios que presentan las líneas aéreas deberían ofrecerse por la Internet, tal vez sería necesario ajustar los acuerdos bilaterales pertinentes con respecto a los datos de los transportistas extranjeros;
- b) se ha producido un cambio radical con respecto a los servicios SRC: antes, unas pocas empresas de gran envergadura los ofrecían a los agentes de viajes, en tanto que ahora una multiplicidad de sitios web de líneas aéreas individuales, grupos de líneas aéreas y otras empresas permite que los consumidores tengan acceso directo a estos servicios;
- c) la comercialización del transporte aéreo internacional está cambiando con tal rapidez que probablemente no resulte productivo revisar el código SRC de la OACI en este momento. El campo de aplicación del Código potencialmente incluye la Internet y los Estados pueden aplicarlo a su discreción, teniendo en cuenta sus circunstancias particulares; y
- d) la OACI debería continuar supervisando la evolución en este sector y difundir la información pertinentes teniendo en cuenta al mismo tiempo que los SRC constituyen uno de los servicios incluidos en el Anexo GATS sobre servicios de transporte aéreo.

### **Cuestión 2 g) del orden del día: Solución de controversias**

#### **Introducción**

79. El grupo de expertos examinó el asunto de la solución de controversia basándose en la nota WP/16, presentada por la Secretaría. En la nota se indicó que la liberalización, globalización y privatización en el sector del transporte aéreo han dado lugar a mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado que podrían ser causa de controversias. Además, el número creciente de acuerdos bilaterales, especialmente de “cielos abiertos”, así como acuerdos multilaterales también han exigido nuevas medidas para tratar las controversias que surgen de dichos arreglos. Además, las controversias tendrán numerosas partes interesadas y a menudo una tercera parte directa o indirectamente afectada por ellas. La nota WP/16 tenía por objeto llegar a un mecanismo que sea adaptable a un entorno liberalizado, equitativo, transparente y eficaz y pueda ampliarse para aplicarse en diversas controversias que surjan a nivel bilateral o multilateral.

80. En consecuencia, la Secretaría propuso un nuevo acuerdo para la solución de controversias basándose en las labores de la OACI, así como en los mecanismos emergentes para la solución de controversias. El mecanismo incluiría un nivel intermedio de mediación entre las dos etapas de consulta y

arbitraje, en el cual se podría utilizar ya sea un mediador o un grupo de expertos en solución de controversias para tratar el litigio. Este acuerdo podría incluirse en el acuerdo sobre “solución de controversias” en los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos, con algunas modificaciones relacionadas con la participación de partes múltiples. El texto específico del acuerdo era el siguiente:

**“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], 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. Las Partes convendrán de antemano sobre las atribuciones del mediador o grupo, los principios o criterios de orientación, los términos de acceso al mediador o grupo, incluyendo la posibilidad de medidas provisionales, así como la participación de una tercera parte afectada por la controversia, teniendo presentes el objetivo y la necesidad de un procedimiento simple, adecuado y rápido.*

*x. El mediador o el grupo de expertos puede 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 de los expertos, dicha selección puede remitirse al Presidente del Consejo de la OACI. Todo experto al que se recurre 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 contratación del experto o los expertos. Las Partes pueden convenir de antemano en que el mediador o el grupo podría otorgar una medida provisional a la Parte demandante, si así se solicita, en cuyo caso un fallo se pronunciaría inicialmente.*

*x. Las Partes tomarán todas las medidas necesarias para aplicar la decisión o fallo del mediador o grupo, a menos que convengan de antemano en obligarse por dicha decisión o fallo. Si las Partes convienen de antemano en solicitar únicamente una determinación de los hechos, utilizarán estos últimos para resolver la controversia.*

*x. Los costos por el uso del mecanismo se calcularán al inicio y se repartirán en proporciones iguales, pero con la posibilidad de volver a repartirlos conforme a la decisión final.*

*x. El mecanismo sería sin perjuicio de la continuación del procedimiento de consultas o del recurso ulterior al arbitraje en virtud del Artículo \_ , o la revocación en virtud del Artículo \_.”*

## **Análisis**

81. En las deliberaciones, se registró un apoyo general al acuerdo reglamentario propuesto, considerándolo un mecanismo aceptable para la solución de controversias. El acuerdo ofrecía a los Estados una opción para utilizar un proceso intermedio entre la consulta y el arbitraje que podría producir resultados más rápidos. Se expresó alguna inquietud respecto a la necesidad de ampliar el acuerdo recomendado por ATRP/9 para incluir controversias más allá de las prácticas desleales, así como para comprender controversias relacionadas con la asignación de turnos en los aeropuertos. Sin embargo, se señaló que podría ser difícil restringir el mecanismo a las prácticas desleales debido a que no parecía factible o útil definir las prácticas desleales o incluirlas en los acuerdos de servicios aéreos. Aunque los asuntos relativos a la asignación de turnos no están comprendidos generalmente en los acuerdos de servicios aéreos, se estimó, sin embargo, que cualquier mecanismo para resolver controversias sobre transporte aéreo debería tener un carácter amplio en

su concepto y aplicación de modo de abarcar todas las relaciones posibles que surgen en una controversia bilateral o multilateral. También se hizo notar que, aunque el mecanismo para las controversias recomendado por ATRP/9 no se ha utilizado, podría servir como un instrumento útil para los Estados cuando se produjeran conflictos.

82. También se expresó inquietud respecto a la consideración de la participación de terceras partes en el mecanismo. La redacción en el artículo propuesto que figura anteriormente relacionada con la tercera parte “afectada por la controversia” planteaba algunas interrogantes y se sugirió que debían realizarse labores adicionales para mejorar el texto. Además, el grupo de expertos estimó que la utilización del término “todas las medidas necesarias” por la Parte para aplicar la decisión del proceso de mediación sobrepasaba la mediación voluntaria e imponía obligaciones rigurosas a las Partes. Se señaló que la frase “hacer que las decisiones sean más obligatorias” contradecía el objetivo de un procedimiento de mediación debido a que el objeto en un proceso abreviado consistía en evitar una situación en la cual las Partes se estimaban obligadas por una decisión.

83. Finalmente, el grupo de expertos hizo notar que, sin perjuicio del derecho de las Partes interesadas, el procedimiento de solución de controversias propuesto debería tomar en cuenta la necesidad de tener acceso a otros mecanismos relativos a controversias, incluyendo los que se rigen por leyes generales de competencia.

## Conclusiones

84. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) el arreglo de reglamentación propuesto que debe incluirse en el artículo sobre “Solución de controversias” en el proyecto de MASA, para uso a discreción de los Estados que deseen liberalizar los servicios aéreos se consideró como un mecanismo útil para la mediación o solución de controversias, pero que exigía mayor perfeccionamiento para tener en cuenta los elementos siguientes:
  - i) el arreglo debería mantener una amplia aplicación para abarcar todos los tipos de controversias que surgen en el marco de un acuerdo de servicios aéreos y no afectaría el derecho de las Partes de tener acceso a otros mecanismos de solución de controversias, incluyendo los relacionados con las leyes generales de competencia;
  - ii) el uso de la expresión “todas las medidas necesarias” debería evitarse porque le resta valor al aspecto de mediación del mecanismo; y
  - iii) no quedaba claro la manera en que la participación de terceros se trataría en este mecanismo;
- b) el arreglo daría carácter oficial a la labor anterior de la OACI relativa a la solución de controversias a fin de proporcionar a los Estados un mecanismo de mediación que puedan aplicar a discreción. Este arreglo permitiría resolver controversias en el marco del transporte aéreo y desalentaría a una de las Partes en una controversia a tomar medidas unilaterales que puedan convertirse en un obstáculo para la liberalización;
- c) la aplicación del arreglo propuesto no excluye la implantación del procedimiento de arbitraje formal en un acuerdo, especialmente si el mecanismo no permite resolver la

controversia a satisfacción de las Partes. No obstante, debería preverse que la aplicación del arbitraje formal sería innecesaria si las Partes en una controversia han decidido aplicar este arreglo como método eficaz para resolver problemas que revisten cierta urgencia;

- d) el arreglo constituiría una mejora respecto al mecanismo actual, al resolver controversias de manera rápida, más económica y eficiente. Dicho beneficio podría ser ventajoso para todos los Estados y, en particular, los países en desarrollo que afrontan mayores limitaciones económicas;
- e) el arreglo proporcionaría a las Partes la oportunidad de convenir de antemano sobre el alcance de la determinación de los hechos y la ejecución de la decisión que tome el mediador o el grupo de expertos en solución de controversias;
- f) en el contexto de un MASA multilateral, el arreglo permitiría la participación efectiva de Partes interesadas en la controversia, a condición de que se cuente con información pertinente y oportuna; y
- g) por último, la transparencia puede aumentarse de otros modos, por ejemplo, mediante el sitio web de la OACI en que figure: a) una lista, actualizada periódicamente, de expertos en transporte aéreo que puedan actuar en calidad de mediadores o miembros de grupos de expertos en solución de controversias; y b) decisiones relativas a la solución de controversias mediante el mecanismo propuesto, sujetas a los requisitos de confidencialidad de la Parte.

**Cuestión 2 h) del  
orden del día:      Transparencia**

**Introducción**

85. El grupo de expertos analizó este asunto basándose en la nota WP/17, en la cual la Secretaría trató la cuestión de la transparencia en el régimen de reglamentación del transporte aéreo internacional en el marco del Convenio de Chicago y se examinó diversos medios para mejorar la aplicación de dichos principios. En el curso de los años, en diversas resoluciones de la Asamblea se ha tratado la cuestión de la obligación de los Estados de registrar en la OACI todos los arreglos relativos al transporte aéreo conforme a lo estipulado en los Artículos 81 y 83 del Convenio de Chicago, incluyendo las exenciones y compromisos específicos contraídos en el marco del AGCS.

86. En la nota WP/17 se pusieron de relieve algunos de los problemas y las repercusiones relacionadas con la transparencia. Aunque se ha informado que se han concluido más de cuatro mil acuerdos bilaterales de servicios aéreos, solamente alrededor de la mitad de esos acuerdos han sido registrados en la OACI. Aunque se ha mejorado en alguna medida la transparencia en términos de la información disponible, –por ejemplo, mediante sitios web–, sin embargo, este procedimiento no se utiliza aún a escala mundial. La Secretaría propuso una cláusula modelo, para que los Estados la utilizaran en forma discrecional, destinada a ser incluida en los acuerdos de servicios aéreos y en los MASA, abordando dos aspectos del asunto: a) agilizando el registro en la OACI; y b) especificando la responsabilidad de la Parte que registra.

**Análisis**

87. En el examen de la nota de estudio, la Secretaría proporcionó aclaraciones respecto a la obligación de los Estados de registrar en la OACI, con arreglo a los Artículos 81 y 83 del Convenio, todos

los acuerdos relevantes, incluyendo los que tienen un carácter confidencial, siempre que no estén relacionados con la seguridad nacional de los Estados que son Parte del acuerdo. Las normas para el registro de acuerdos también toman en cuenta el hecho que un acuerdo, después que se consignan las iniciales o la firma correspondiente, puede registrarse en la OACI indicando que no ha entrado en vigor. Posteriormente, la información puede ponerse al día para incluir la fecha de entrada en vigor, así como toda enmienda que pueda haberse aprobado en el intervalo.

88. El grupo de expertos reconoció que no siempre se registraban los acuerdos en forma oportuna y que era necesario hacerlo en forma más expedita. En particular, el grupo de expertos estimó que, en vista de las preparaciones en curso para la ATConf/5, existía una necesidad urgente de mejorar la transparencia respecto a las experiencias sobre la liberalización y las iniciativas de la industria registradas en todo el mundo. A fin de apoyar las labores de la OACI y para evitar una carga administrativa adicional para la Secretaría, se sugirió que los Estados podrían utilizar un procedimiento de notificación más simple (p. ej., por medios electrónicos) para proporcionar información a la OACI. Esa información podría incluir la notificación de las negociaciones recientes y los acuerdos de servicios aéreos, así como el estado de la liberalización, incluyendo la fuentes de información cuando fuera posible. La información notificada no debería eximir de ningún modo a los Estados de su obligación, con arreglo al Convenio, de registrar sus acuerdos de servicios aéreos en la OACI.

89. Asimismo, el grupo de expertos hizo notar que, a medida que procedía la liberalización, el concepto de interés nacional había evolucionado de modo de comprender un número creciente de participantes. En consecuencia, se ha registrado una relación recíproca mayor entre la transparencia y la liberalización, permitiendo de ese modo a los participantes a tener un acceso más amplio a la información correspondiente. A este respecto, los sitios web han servido como un instrumento eficaz para difundir la información.

90. El grupo de expertos examinó la cláusula modelo propuesta por la Secretaría y declaró que la apoyaba, incluyendo una referencia a los Artículos 81 y 83 del Convenio. Una cláusula de ese tipo, destinada a la utilización optativa por parte de los Estados, puede servir para recordar a las Partes que deben utilizar el proceso de registro e indicar a los Estados qué Partes tienen la responsabilidad de registrarlo en la OACI, especialmente en el caso de acuerdos regionales, plurilaterales y multilaterales.

## **Conclusiones**

91. El grupo de expertos, basándose en la documentación y sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) existe una necesidad urgente de que los Estados cuenten con el mayor volumen de información posible sobre las experiencias de liberalización y los adelantos conexos en el ámbito de la aviación, en particular en vista de los actuales preparativos para la ATConf/5. Para apoyar y facilitar la labor de la OACI en ese sentido, sería útil contar con un procedimiento más simple para transmitir información relativa a los acuerdos de servicios aéreos, sin soslayar que tal procedimiento no reemplazaría la obligación de los Estados de registrar los acuerdos en la OACI en virtud del Convenio de Chicago;
- b) los miembros del grupo de expertos deberían proporcionar a la Secretaría, por medios electrónicos, toda información de acceso público relativa a su situación en materia de liberalización y arreglos de servicios aéreos recientes, incluidas las direcciones de páginas Internet pertinentes;

- c) la transparencia en los arreglos contribuye al proceso de liberalización pues aumenta en gran medida el número de participantes; de hecho, existe una relación de mutuo apoyo entre la transparencia y la liberalización; y
- d) debería incluirse en el proyecto de MASA el siguiente modelo de cláusula con miras a reforzar la obligación de registrar los acuerdos de servicios aéreos en la OACI, acelerar la registración y evitar confusiones respecto a la responsabilidad de la Parte que registra:

**“Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional**

[Nombre de la parte que registra] registrará en la Organización de Aviación Civil Internacional el presente acuerdo y toda enmienda al mismo de conformidad con los Artículos 81 y 83 del Convenio de Chicago.”

**CUESTIÓN 3 DEL EXAMEN DEL MARCO Y DE LOS POSIBLES ELEMENTOS DE UN ORDEN DEL DÍA: MODELO DE ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS**

**Introducción**

92. El grupo de expertos examinó el marco y los posibles elementos de un modelo de acuerdo de servicios aéreos, basándose en ATRP-Memo 02/2 que incluía un proyecto de MASA preparado por la Secretaría, la nota WP/18 presentada por la Secretaría, la nota WP/28 presentada por el presidente, y la nota IP/4 presentada por el miembro del grupo de expertos de los Estados Unidos.

93. En la nota WP/18 se hizo notar que el proyecto de MASA era una compilación de disposiciones que incluía una síntesis de los procedimientos principales utilizados por los Estados, desde los tradicionales a los más liberales, en los acuerdos de servicios aéreos, junto con notas explicativas sobre su aplicación. En la forma en que se redactó, el MASA estaba destinado a ofrecer todas las opciones posibles para su utilización discrecional por parte de los Estados que deseaban liberalizar, en forma bilateral o regional (en forma selectiva o plenamente, en forma literal o adaptada). El proyecto de MASA incluía cláusulas modelo específicas ya adoptadas por la OACI, así como cláusulas adicionales elaboradas por la Secretaría en asuntos tales como la propiedad y el control de los transportistas aéreos, la solución de controversias y el arrendamiento, que fueron examinadas en forma separadas con arreglo a otras subcuestiones de la cuestión 2 del orden del día. En la nota WP/18 también se presentaron dos cláusulas adicionales que comprendían la facilitación (fraude en los documentos de viaje y personas inadmisibles) y la consulta. El objetivo consistió en presentar a la Conferencia un texto revisado después del examen del grupo de expertos del proyecto MASA. No se preveía que la Conferencia apoyara el texto, sino que revisara, en términos generales el concepto de un MASA. Basándose en ese examen, el Consejo decidiría respecto a la elaboración y la aplicación futuras del MASA.

94. Después de una discusión inicial por parte del grupo de expertos sobre esta cuestión, el presidente presentó en la nota WP/28 una propuesta sobre la elaboración adicional del MASA por parte de la Secretaría, con la asistencia de los miembros del grupo de expertos.

95. En la nota IP/4 se presentó el acuerdo modelo bilateral de “cielos abiertos” de los Estados Unidos, así como el texto del acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional entre Brunei Darussalam, Chile, Nueva Zelandia, Singapur y los Estados Unidos (es decir, el acuerdo “Kona” APEC)

**Análisis**

96. El grupo de expertos analizó el concepto de MASA en términos de su objetivo y enfoque, así como su estructura y contenido. En su carácter de marco de liberalización y como una ayuda para los Estados en el proceso de liberalización, el grupo de expertos consideró que la idea de un MASA era positiva, debido a que los Estados parecían aceptar y tener confianza en las directrices de la OACI. Se estimó que la función y la dirección de la OACI estaban comprometidas en este proyecto y que el MASA, concebido y elaborado en forma adecuada, podría constituir una de las conclusiones principales y de mayor utilidad de la ATConf/5, así como ser un documento crítico de la OACI. Sin embargo, se consideraba que la elaboración del texto y su presentación en la ATConf/5 eran simplemente una etapa en un proceso prolongado.

97. El grupo de expertos estimó que el MASA debería ser un documento de referencia completo y práctico que se modificaría con el tiempo a medida que sugieran nuevas disposiciones y procedimientos en las relaciones de transporte aéreo. Respecto a la presentación del MASA, el grupo de expertos consideró que el punto de partida debería ser las disposiciones más liberales disponibles, seguidas, cuando fuera necesario, por los procedimientos menos liberales. Aún más, se estimó que, en vista de los diferentes contextos, elementos dinámicos y enfoques respecto a los acuerdos de servicios aéreos plurilaterales o regionales, así como en relación con los acuerdos bilaterales, debería elaborarse un MASA separado para tomar en cuenta el contexto multilateral. Sin embargo, las actividades deberían concentrarse inicialmente en perfeccionar la versión bilateral del MASA, aunque una versión plurilateral/regional también debería elaborarse y presentarse a la ATConf/5. Se subrayó que ambos MASA deberían reflejar la importancia de la seguridad y la protección en un entorno liberalizado.

98. El grupo de expertos examinó el proyecto de MASA adjunto a ATRP/Memo-02/2, incluyendo las disposiciones adicionales sobre facilitación y consulta que figuran en la nota WP/18, y formuló varios comentarios y sugerencias respecto a la estructura y el contenido para que la Secretaría los tuviera presente en su preparación de un segundo proyecto. El proyecto revisado se enviaría a los miembros del grupo de expertos para que formularan comentarios antes de su preparación final para la Conferencia. En el curso de las deliberaciones se llamó la atención sobre la importancia de incluir en las notas explicativas referencias adecuadas y la identificación de todas las consecuencias para otras partes del acuerdo del hecho de utilizar determinadas disposiciones. Se solicitó a los miembros del grupo de expertos que complementarían sus sugerencias formuladas durante el examen proporcionando a la Secretaría textos específicos, así como cualquier comentario sobre las posibles consecuencias de la utilización de opciones determinadas, junto con textos sobre sus experiencias en materia de liberalización en las relaciones de servicios aéreos. Esto último también podría proporcionarse en la ATConf/5 como parte del conjunto MASA inicial, con el objeto de producir un marco práctico completo para la liberalización.

99. En relación con el procedimiento para la elaboración posterior del concepto MASA para la Conferencia, el grupo de expertos aceptó las propuestas del presidente que figuran en la nota WP/28.

## Conclusiones

100. El grupo de expertos, basándose en la documentación y en sus deliberaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) el proyecto de Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) debería tener los dos objetivos siguientes:
  - i) proporcionar un marco completo y práctico para la liberalización que los Estados puedan utilizar a discreción en sus relaciones de servicios aéreos, especificando las disposiciones más liberales, así como los métodos tradicionales. Se tratará de un “documento dinámico” que se modificará a medida que surjan nuevas disposiciones y nuevos métodos en las relaciones de servicios aéreos; y

- 
- ii) servir como orientación útil para el procedimiento de liberalización. Las amplias notas explicativas que acompañan las disposiciones que figuran en el MASA indicarán también las consecuencias de la adopción de determinados métodos y proporcionarán referencias apropiadas a otros textos. El MASA que se presentará a la ATConf/5 estará acompañado por textos relativos a las experiencias de los Estados en lo que atañe al procedimiento de liberalización en general, así como a métodos concretos;
  - b) el proyecto de MASA se revisará teniendo en cuenta las propuestas formuladas en la reunión, incluyendo proyectos de textos que proporcionarán posteriormente los miembros del grupo de expertos;
  - c) para facilitar la evolución del MASA y su función informativa, los miembros del grupo de expertos deberán proporcionar a la Secretaría información sobre sus experiencias con el procedimiento de liberalización y la aplicación de determinados métodos, incluyendo las consecuencias de estos últimos;
  - d) la Secretaría prepararía un segundo proyecto de MASA, concentrándose inicialmente en el contexto bilateral, que se enviaría a los miembros y observadores del grupo de expertos para que formulen sus comentarios al respecto antes de que se prepare como parte de la documentación de la ATConf/5. En la medida de lo posible, se elaborará para la ATConf/5 otro MASA para tener en cuenta el contexto plurilateral, regional y multilateral; y
  - e) las diversas versiones del proyecto de MASA constituirán una primera etapa en un procedimiento continuo; posteriormente, se perfeccionará el modelo y se le añadirá información complementaria.
-

---



---

**LISTA DE PARTICIPANTES**
**MIEMBROS, SUPLENTE Y ASESORES  
DEL GRUPO DE EXPERTOS**
**NOMINADO POR**

M. Koester H. Eger	Miembro Asesor	Alemania
E. Nadrah	Miembro	Arabia Saudita
C. Stamford	Miembro	Australia
S. Drummond da Fonseca	Miembro	Brasil
B. Carr	Miembro	Canadá
G. Novoa P. Franjola	Miembro Asesor	Chile
Q. Song F. Liu S. Cheung	Miembro Suplente Asesor	China
M. Mederos Cruz	Miembro	España
J. H. Kiser R. Pommer N. Sparks	Miembro Asesor Asesor	Estados Unidos
T. Izbakjiev V. Korovkin E. Lobachev V. Pozdniakov V. Ushakova	Miembro Asesor Asesor Asesor Asesor	Federación de Rusia
D. David E. Vivet A. Veillard	Miembro Suplente Asesor	Francia
S. Singh S. Kaul	Suplente temporal Asesor	India

**MIEMBROS, SUPLENTE Y ASESORES  
DEL GRUPO DE EXPERTOS****NOMINADO POR**

A. Shimamura	Suplente	Japón
S. Matsubara	Asesor	
M. Tanaka	Asesor	
S. Yoneyama	Asesor	
H.P.T. de Jong	Miembro	Países Bajos
P. Kulkarni	Suplente	
M. Smethers	Miembro	Reino Unido
S. McPherson	Asesor	
P.I. Mbengue	Suplente temporal	Senegal
B. Gueye	Asesor	
D. Ruhier	Miembro	Suiza
E. Sweeney	Asesor	

**Nota:**

Personas designadas por los siguientes Estados que no pudieron asistir a la reunión: Argentina, Jamaica, Kenya, Líbano, Polonia, Sudáfrica, Túnez y Venezuela.

---

<b>OBSERVADORES</b>		<b>ESTADO / ORGANIZACIÓN</b>
D. Gaupmann	Observador	Austria
T. Tekou	Observador	Camerún
M. Elbagoury	Observador	Egipto
S. Desoki	Observador	
G. Mahdavi	Observador	Irán, República Islámica de
O. Gorgol	Observador	República Checa
M. H. Chang	Observador	República de Corea
I.Y. Chung	Observador	
M. Tupamaki	Observador	Suecia
J. Marset	Observador	Uruguay
M. Comber	Observador	Asociación del Transporte Aéreo
C. Grau	Observador	Internacional (IATA)
R. Smithies	Observador	
F. Morgan	Observador	Comisión Europea
R. Heitmeyer	Observador	Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)

-----

## LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS DE INFORMACIÓN

<b>Notas de estudio y notas de información</b>	<b>Número de páginas</b>	<b>Presentadas por</b>	<b>Título</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>
WP/1	1	Secretario	Orden del día	—
WP/2	2	Secretario	Nuevas atribuciones y programa de trabajo	1
WP/3	3	Secretario	Información general sobre la labor del grupo de expertos	1
WP/4	3	Secretario	Métodos de trabajo del grupo de expertos	1
WP/5	6	Secretario	Acuerdo reglamentario alternativo para la designación y autorización de líneas aéreas	2 a)
WP/6	9	Secretario	Liberalización del acceso a los mercados	2 b)
WP/7	4	Secretario	Asignación de tunos en aeropuertos con capacidad limitada	2 b)
WP/8	5	Secretario	Arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional	2 b)
WP/9	5	Secretario	Liberalización de los servicios de carga aérea	2 b)
WP/10	7	Secretario	Aplicación de las leyes de competencia y del mecanismo de salvaguardias	2 c) d)
WP/11	5	Secretario	Sostenibilidad de los transportistas aéreos y garantía de servicio	2 c)
WP/12	4	Secretario	Medidas preferenciales	2 c) d)
WP/13	6	Secretario	Intereses de los consumidores	2 e)
WP/14	5	Secretario	Internet	2 f)
WP/15	5	Secretario	Sistemas de reserva por computadora (SRC)	2 f)
WP/16	5	Secretario	Arreglo de reglamentación propuesto para mejorar la solución de controversias	2 g)
WP/17	12	Secretario	Arreglo de reglamentación alternativo para mejorar la transparencia	2 h)
WP/18	6	Secretario	Proyecto de modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA)	3
WP/19	3	Secretario	Proyecto de conclusiones	2 a)
WP/20	4	Secretario	Proyecto de conclusiones y recomendaciones	2 b)
WP/21	2	Secretario	Proyecto de conclusiones	2 c) d)
WP/22	1	Secretario	Proyecto de conclusiones	2 c)

Notas de estudio y notas de información	Número de páginas	Presentadas por	Título	Cuestión del orden del día
WP/23	1	Secretario	Proyecto de conclusiones	2 e)
WP/24	1	Secretario	Proyecto de conclusiones	2 c) d)
WP/25	1	Secretario	Proyecto de conclusiones	2 f)
WP/26	2	Secretario	Proyecto de conclusiones	2 g)
WP/27	1	Secretario	Proyecto de conclusiones	2 h)
WP/28	3	Presidente	Modelo de acuerdo de servicios aéreos La vía a seguir	3
WP/29	2	Secretario	Proyecto de conclusiones	3
IP/1	4	Secretario	Recent Developments in Slot Allocation at International Airports	2 b)
IP/2	3	Secretario	Recent Developments in Aircraft Leasing	2 b)
IP/3	84	Secretario	Work by the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) on the Liberalization of Air Cargo Transport	2 b)
IP/4		John H. Kiser	New Bilateral and Regional/Plurilateral Air Services Agreements	2, 3

## PARTE II — DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Circ 283: *Consecuencias normativas de la asignación de turnos de salida y llegada de vuelos en los aeropuertos internacionales*

Doc 8632: *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*

Doc 9511: *Compendio de acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo; y Suplementos*

Doc 9587: *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Segunda edición - 1999)*

Doc 9626: *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (1996)*

Doc 9644: *Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: presente y futuro (Montreal, 23 de noviembre – 6 de diciembre de 1994)*

Doc 9790: *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001)*

EC 2/82, LE 4/55-99/54 de fecha 14 de mayo de 1999: Estudio acerca del arrendamiento de aeronaves y textos de la Secretaría sobre la implantación del Artículo 83 *bis*

EC 3/10-00/7 de fecha 28 de enero de 2000: Resolución del Consejo relativa a las negociaciones sobre el comercio de servicios

Informe de la reunión ATRP/9