

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/C/M/84

27 de septiembre de 2006

(06-4615)

Consejo del Comercio de Servicios

INFORME DE LA PRIMERA REUNIÓN DEL EXAMEN PREVISTO EN EL PÁRRAFO 5 DEL ANEXO SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO, CELEBRADA EL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006

Nota de la Secretaría¹

1. El 12 de septiembre de 2006, el Consejo del Comercio de Servicios celebró la primera reunión del segundo Examen de los servicios de transporte aéreo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del Anexo pertinente del AGCS. El orden del día de la reunión figura en el documento WTO/AIR/2882.
2. El Presidente, Embajador Major, de Hungría, recordó que en la reunión del Consejo del Comercio de Servicios celebrada en febrero de 2006, los Miembros habían acordado que el Examen se organizaría de acuerdo con los lineamientos generales del documento JOB 2451, de 19 de abril de 2000. El orden del día de la reunión, que se había distribuido con anterioridad como proyecto, reflejaba dicha decisión. En relación con el punto B del orden del día, el Presidente indicó que algunas delegaciones habían solicitado que no se tratase hasta la siguiente reunión, ya que aún no se disponía de toda la documentación que debía facilitar la Secretaría para el Examen. Aunque consideraba que ello no plantearía problemas, había previsto que las delegaciones que tuviesen comunicaciones relativas al punto B las presentaran brevemente. El examen de esas comunicaciones quedaría aplazado hasta la próxima reunión. Al no plantearse ninguna cuestión en relación con el punto "Otros asuntos", el Presidente propuso que el Consejo adoptase el orden del día tal como se había distribuido.
3. El Consejo así lo acordó.
4. Antes de pasar al primer punto del orden del día, el Presidente invitó a hacer uso de la palabra a las delegaciones que desearan hacer declaraciones de carácter general en relación con el segundo Examen de los servicios de transporte aéreo.
5. El representante de Australia expresó su satisfacción por la oportunidad de examinar de nuevo el Anexo del AGCS sobre Servicios de Transporte Aéreo y agradeció a la Secretaría el exhaustivo documento de antecedentes sobre la evolución del sector del transporte aéreo desde el último Examen, distribuido con la signatura S/C/W/270; asimismo, agradeció al Presidente y a sus predecesores que hubieran conducido a los Miembros hasta esta primera reunión dedicada al Examen. Su delegación deseaba formular una serie de observaciones generales antes de exponer su propio enfoque del Examen. En primer lugar, Australia consideraba importante que los Miembros evaluaran la evolución del sector del transporte aéreo en su conjunto, por lo que esperaba que se publicara pronto la segunda parte del documento de la Secretaría. En segundo lugar, su delegación consideraba que el Examen era

¹ El presente documento ha sido elaborado bajo la responsabilidad de la Secretaría y sin perjuicio de las posiciones de los Miembros ni de derechos y obligaciones, en el marco de la OMC.

oportuno, ya que había habido muchas novedades desde que se realizó el primero, como la inestabilidad del mercado mundial y la variedad cada vez mayor de modelos utilizados por las líneas aéreas y otros participantes del sector. Estas novedades habían surgido en un contexto de continua liberalización y creciente competencia.

6. Refiriéndose a los objetivos de Australia en relación con el Examen, el orador dijo que su delegación deseaba asegurarse de que el segundo Examen ofreciese oportunidades y resultados concretos a los Miembros para que éstos pudiesen, si así lo deseaban, asumir compromisos sobre servicios auxiliares de transporte aéreo en el marco del AGCS. El Examen consistía en una evaluación de la evolución del sector de la aviación, y al mismo tiempo ofrecía a los Miembros la posibilidad de aclarar las disposiciones del Anexo. No se trataba de negociar o de adoptar nuevos compromisos sobre los servicios de transporte aéreo. Además, Australia seguía convencida de que el sistema basado en la reciprocidad, incorporado en los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos, y el sistema NMF podían coexistir en distintos ámbitos de ese sector. Su delegación se proponía formular una serie de observaciones concretas sobre el documento de la Secretaría, aunque quizá volviese a retomar algunas cuestiones en reuniones posteriores dedicadas al Examen.

7. En cuanto a las cuestiones que se abordarían en la reunión en curso, el orador señaló que el documento de antecedentes de la Secretaría corroboraba la opinión de Australia de que desde el Examen anterior había habido considerables cambios en los servicios auxiliares. En relación con los servicios de mantenimiento y reparación, según la IATA se había avanzado bastante en los cinco años precedentes en la armonización de normas en todo el mundo. En relación con la venta y comercialización de los servicios de transporte aéreo, el documento de la Secretaría indicaba que la creciente proporción de las ventas directas de las líneas aéreas y su combinación de mecanismos de distribución, al igual que los canales de venta directa, se había visto confirmada y ampliada durante el período examinado. La facturación total de las agencias de viajes en línea había aumentado de 35.000 millones de dólares EE.UU. en 2002 a 55.000 millones de dólares EE.UU. en 2004. Esta tendencia creaba para los proveedores de servicios tanto oportunidades como desafíos.

8. Australia seguía dispuesta a considerar cuestiones relacionadas con los servicios de escala en el marco del AGCS. Los Miembros conocían el enfoque adoptado por Australia y otros países en el primer Examen en relación con los servicios de escala, por lo que su delegación no tenía la intención de volver a la cuestión de determinar si el AGCS se refería o no a dichos servicios, a pesar de que su posición no había variado, sino que prefería examinar opciones que dieran seguridad a los Miembros en lugar de abrir un debate jurídico. El Examen del Anexo era la ocasión adecuada para hacerlo. A tal fin, Australia y varios copatrocinadores presentarían ese mismo día un documento Job en relación con el punto B del orden del día. No presentaban el documento para que fuera objeto de un debate sustantivo en esa reunión, ya que sería prematuro, sino para permitir que los Miembros consultaran con sus capitales y para facilitar un debate bien fundado en la siguiente reunión dedicada al Examen, ya que el tema era importante y exigía un examen detenido.

9. El orador añadió que había muchas cuestiones importantes que se abordarían en la segunda reunión dedicada al Examen y en la segunda parte del documento de la Secretaría. Australia esperaba que la segunda reunión pudiese celebrarse antes de finales de año, de ser posible a mediados de diciembre.

10. El representante de las Comunidades Europeas expresó su satisfacción por el inicio del Examen, que, dada la evolución del sector, era muy oportuno. Su delegación estaba muy comprometida con el proceso de examen y se esforzaría por lograr que se desarrollase de la mejor manera posible en el marco de un debate a fondo y fructífero. Señaló que, en el mundo globalizado actual, nadie cuestionaba la importancia económica del sector del transporte aéreo, en sí mismo y como facilitador de la prestación de muchos otros servicios. Su importancia económica, al igual que la diversidad y complejidad de las actividades desarrolladas y de los proveedores de servicios, era

cada vez mayor. Ante esta situación, los Miembros tenían el deber colectivo de seguir atentamente la evolución del sector para, en primer lugar, determinar si el marco normativo que se aplicaba a los servicios de transporte aéreo era el más adecuado, habida cuenta de los modelos de negocio actuales, para acompañar e impulsar el necesario proceso de liberalización progresiva que se estaba produciendo en un número cada vez mayor de Miembros y, en segundo lugar, determinar cómo repercutía esa evolución en la aplicación del AGCS en el sector.

11. En opinión de la delegación de Australia, el Examen debía ser exhaustivo y estar orientado al futuro. Exhaustivo, porque el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo no dejaba ninguna cuestión fuera del alcance del Examen, por lo que el sector debía examinarse en todos sus aspectos y orientado al futuro, habida cuenta de la rapidez de la evolución y las innovaciones en este ámbito. El Examen debía ser y seguir siendo un instrumento dinámico y flexible que permitiese a los Miembros adaptarse a las circunstancias en todo momento.

12. El orador agradeció a la Secretaría todos sus esfuerzos y elogió la calidad del documento S/C/W/270. Aguardaba con sumo interés el estudio adicional que, según tenía entendido, estaba realizando la Secretaría sobre la cuestión de los derechos de tráfico. Una vez que su delegación hubiese visto y examinado toda la documentación de la Secretaría, las CE y sus Estados Miembros prepararían una comunicación en la que expondrían en detalle su posición sobre los diversos aspectos del sector del transporte aéreo. Hasta tanto se distribuyese dicha comunicación, la delegación de Australia participaría activamente en el debate sobre aspectos concretos, como, por ejemplo, los servicios de escala y los servicios de explotación de aeropuertos.

13. La representante de Nueva Zelanda recordó la importancia fundamental del sector del transporte aéreo en una economía aislada geográficamente como la neozelandesa, así como para el sector del turismo. La oradora estuvo de acuerdo con los representantes de Australia y las Comunidades Europeas en lo tocante al Examen, y observó que el objetivo de ese proceso era que los Miembros examinaran la evolución del sector y el funcionamiento del Anexo en todas sus dimensiones, en particular para aclarar su alcance con respecto a los servicios auxiliares. La oradora dijo que la nota de la Secretaría que figuraba en el documento S/C/W/270 contenía una excelente reseña de la evolución reciente de algunos aspectos de los servicios de transporte aéreo, y encomió el uso que había hecho la Secretaría de la base de datos de la OACI sobre acuerdos bilaterales relativos a los servicios aéreos. Sin embargo, observó en ese sentido, que la base de datos tenía varias lagunas y subrayó que era importante que los Miembros registrasen sus acuerdos bilaterales en la OACI. Asimismo, agradeció que se hubiese recopilado la documentación preparada por la Secretaría para el primer Examen.

14. El representante de Suiza agradeció a la Secretaría la nota que figuraba en el documento S/C/W/270, que proporcionaba una excelente base para el debate y era otro documento de gran calidad por el que cabía felicitar a la Secretaría. Asimismo, agradeció la recopilación de la documentación preparada para el primer Examen, y añadió que ambos documentos facilitarían la labor del Consejo, prevista en el párrafo 5 del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo, de examinar periódicamente la evolución del sector del transporte aéreo. Gracias a este mandato contenido en el Anexo, el sector de la aviación era probablemente uno de los más estudiados y mejor documentados de los numerosos sectores de servicios. Su delegación aún no había terminado de analizar el documento de la Secretaría y era posible que volviese a referirse a él más adelante.

15. Como observación de carácter general, el orador dijo que la nota de la Secretaría describía la considerable importancia económica y la relevancia estratégica del sector de la aviación. El sector generaba el 2,4 por ciento del PIB y de él dependían casi 30 millones de empleos; anualmente las líneas aéreas transportaban a 2.000 millones de pasajeros; el 40 por ciento de los turistas internacionales viajaba en avión y el 40 por ciento de las exportaciones intercontinentales de productos (por su valor) dependía del transporte aéreo. El sector manufacturero y el turismo, dos

sectores muy importantes tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados, dependían directamente de los servicios de transporte aéreo. En general, el desarrollo de cualquier centro empresarial internacional o del sector del turismo dependía directamente del acceso a esos servicios. Todas estas estadísticas eran razones de peso para que el Consejo prestase la máxima atención al Examen. En lo que a Suiza se refería, su economía utilizaba y prestaba servicios de transporte aéreo a escala mundial, especialmente servicios de escala y de explotación de aeropuertos, reparación y mantenimiento de aeronaves y otros.

16. El orador añadió que su delegación tenía sumo interés en recibir la segunda parte de la documentación de la Secretaría, que abordaría la cuestión de los "derechos esenciales", e invitó a los Miembros a que trataran de sacar el mayor provecho posible de la documentación, para así sentar las bases del cumplimiento de la segunda parte del mandato consignado en el párrafo 5 del Anexo, esto es, "considerar la posibilidad de una mayor aplicación del Acuerdo en este sector". El orador reiteró que el Examen era el marco apropiado para debatir cuestiones relacionadas con el ámbito de aplicación del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo.

17. El representante de China agradeció a la Secretaría su nota (documento S/C/W/270), que sentaba una buena base para iniciar el debate sustantivo del segundo Examen. Ese documento no sólo contenía información sobre la evolución económica y normativa de los servicios de reparación y el mantenimiento de aeronaves, los servicios de sistemas de reserva informatizados (SRI) y la venta y comercialización de los servicios de transporte aéreo, subsectores comprendidos explícitamente en el ámbito de aplicación del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo, sino que también abarcaba los subsectores de las franquicias, los servicios auxiliares prestados para todos los modos de transporte en el contexto de transporte aéreo, el arrendamiento, los servicios de comidas y reabastecimiento de combustible, los servicios de escala, los servicios de administración de aeropuertos y los servicios de control del tráfico aéreo. Por tanto, los Miembros podían examinar los aspectos sustantivos de la evolución del sector de los servicios de transporte aéreo.

18. A continuación, el orador, refiriéndose a la información estadística contenida en el documento S/C/W/270, señaló que se planteaban dos cuestiones principales con respecto a los datos sobre el sector del transporte aéreo, así como otros sectores. En primer lugar, había diferencias evidentes entre las normas estadísticas empleadas en el anuario estadístico sobre la balanza de pagos (Balance of Payment Statistics Yearbook) del FMI y la definición de comercio internacional de servicios que figuraba en el AGCS. En segundo lugar, estaba la cuestión de la disponibilidad de datos, que afectaba no sólo a las partidas que figuraban en la balanza de pagos en la sección dedicada al transporte aéreo (esto es, pasajeros, carga y otros) -sobre los que faltaban los datos de varios Miembros- sino a los datos relativos a subsectores tales como los servicios de escala o los servicios de administración de aeropuertos, que también faltaban. En consecuencia, el cuadro del sector del transporte aéreo a escala mundial estaba incompleto. La primera cuestión estaba por resolverse gracias a la coordinación entre la OMC y las organizaciones internacionales pertinentes, pero la segunda, que era vital para tener un conocimiento cabal y exacto de los subsectores en cuestión, requería que los Miembros cooperasen con la Secretaría.

19. El orador señaló que la Secretaría había tenido que recurrir a fuentes publicadas a fin de obtener los datos necesarios para el documento S/C/W/270, y que era inevitable que parte de la información de dichas fuentes fuese a veces inexacta. Por tanto, era fundamental localizar fuentes adecuadas para obtener los datos apropiados. La delegación de China consideraba que la cooperación de los Miembros con la Secretaría en ese plano podía ser muy importante y útil y, por su parte, indicaría a la Secretaría las fuentes de información pertinentes sobre su sector de servicios aéreos. Su delegación también estaba interesada en la sugerencia, formulada por la Secretaría en el recuadro siguiente al párrafo 9 de la página 2 del documento S/C/W/270, de establecer un proceso más sistemático de compilación de datos basado en el envío de un cuestionario a cada uno de los Miembros, como se había hecho en el caso de las telecomunicaciones y el transporte marítimo.

20. A continuación el orador corrigió un error en el párrafo 483, donde se decía que Airways New Zealand había empezado a prestar servicios de navegación en China en 2004. La afirmación era incorrecta, ya que ningún proveedor de servicios de control del tráfico aéreo había prestado servicios de navegación en China hasta ese momento. Asimismo, dijo que la "nota" del cuadro 4, en la página 12, según la cual "la denominación de los países/territorios se ha extraído directamente de los portales Web respectivos de la FAA y la EASA, por lo que no tienen ninguna trascendencia jurídica a efectos de la OMC" era equívoca y se apartaba en lo esencial de la práctica habitual de la OMC, por lo que debía suprimirse.

21. La representante de los Estados Unidos dijo que su delegación apreciaba los esfuerzos de la Secretaría. El detallado estudio de la Secretaría sobre las últimas tendencias y acontecimientos y sobre asuntos tocantes a varios sectores del servicio de transporte aéreo aportaba mucho material para las etapas iniciales del Examen. La Secretaría había recopilado y presentado de manera comprensible una enorme cantidad de material técnico actualizado, parte del cual era posible que no se encontrase en ningún otro lugar o no se hubiese consolidado de esa forma.

22. Como en el primer Examen, la oradora indicó que los Estados Unidos tenían la intención de participar plenamente en las deliberaciones y esperaban que hubiera un fructífero intercambio de puntos de vista e información con los demás Miembros. Asimismo, expresó la firme convicción de su delegación de que el Examen debía comenzar, de acuerdo con el mandato, con un debate exhaustivo de la evolución del sector de los servicios de transporte aéreo sobre la base del material facilitado por la Secretaría y la información presentada por los Miembros.

23. En cuanto a la organización de los trabajos, los Estados Unidos consideraban que el Consejo debería examinar la evolución del sector del transporte aéreo y el funcionamiento del Anexo antes de pasar a considerar la posibilidad de una mayor aplicación del AGCS en ese sector. Aunque varios Miembros habían indicado que presentarían propuestas para modificar el Anexo, la oradora señaló que estaba de acuerdo en que sería prematuro examinar dichas propuestas en esta fase del proceso de Examen. Era preciso realizar un examen cabal y objetivo de la evolución del sector y las cuestiones conexas para decidir si se justificaba modificar el alcance de las exclusiones negociadas del Acuerdo. Su delegación tenía la intención de reservar su posición sobre tales propuestas hasta la fase pertinente del Examen.

24. En cuanto a la evolución del sector, al iniciarse el primer Examen su delegación declaró sin reservas que, en los cinco años transcurridos hasta ese momento se había registrado una liberalización mayor que cualquier otro período comparable de la historia del transporte aéreo. En ese lapso, de 1993 a 1998, los acuerdos de "cielos abiertos" se habían convertido en el instrumento modelo utilizado por los Estados Unidos para el intercambio de derechos de tráfico internacionales, tanto para el tráfico regular como para el no regular, y los servicios de pasajeros y de carga, y esos acuerdos también habían establecido una nueva norma para propiciar disciplinas del mercado que favorecieran la competitividad en los servicios auxiliares del transporte aéreo, como los de venta y comercialización, los servicios de escala, el transporte intermodal y los servicios de sistemas de reserva informatizados. La apertura de rutas y el ingreso al mercado de servicios internacionales, junto a la liberalización de las disposiciones sobre los códigos compartidos, en particular la posibilidad de compartirlos con terceros países, había supuesto para las líneas aéreas un enorme aumento de las posibilidades de transformar sus redes de servicios. Esta circunstancia explicaba que en muchos mercados, en particular en las rutas transatlánticas, hubiesen surgido nuevas formas de competencia mediante alianzas, con un gran aumento del tráfico y de los pares de ciudades enlazados y una disminución significativa de tarifas medias.

25. Para los Estados Unidos, el período posterior había sido igual de cambiante y casi igual de productivo. Actualmente, los Estados Unidos tenían acuerdos de cielos abiertos con 78 países, entre ellos asociados comerciales muy importantes, como el Canadá, la India y, más recientemente, Kuwait.

La representante también señaló que continuamente se establecían acuerdos de cielos abiertos en los que no participaba su país, una tendencia que ya se había señalado en el primer Examen y que ahora parecía más arraigada. Asimismo, indicó que muchos de los asociados bilaterales de cielos abiertos de los Estados Unidos, que abarcaban prácticamente todas las regiones geográficas y todos los niveles de desarrollo económico, habían adoptado posteriormente políticas de cielos abiertos en todas sus relaciones internacionales de transporte aéreo. Esperaba que dichos Miembros compartiesen su enfoque y sus experiencias en el curso del Examen.

26. A pesar de estos continuos logros a escala bilateral, su delegación seguía centrándose en lo que podía conseguirse mediante la aplicación de los principios de los cielos abiertos sobre una base plurilateral o multilateral. En este sentido, el acuerdo más significativo para los Estados Unidos seguía siendo el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo (MALIAT), concluido en 2000, al que, desde el primer Examen, se habían incorporado tres nuevos signatarios y un protocolo sobre carga exclusivamente, que permitía a quienes no fueran parte en el acuerdo acceder al MALIAT exclusivamente en relación con la carga. Con vistas al futuro, los Estados Unidos llevaban tiempo centrándose principalmente en la negociación y conclusión de un acuerdo de servicios aéreos (primera fase) con la Unión Europea. Como era bien sabido, los Estados Unidos y la Unión Europea y sus Estados miembros habían llegado a un acuerdo sobre un proyecto de texto en noviembre de 2005. Los Estados Unidos seguían trabajando para poner en marcha el acuerdo con la UE antes de finales de 2006.

27. Su delegación seguía convencida que la exclusión casi total de los servicios de transporte aéreo del ámbito de aplicación del AGCS había sido una medida previsora y había contribuido a la continua liberalización de los acuerdos de transporte aéreo mediante acuerdos sobre servicios específicos y las actividades de facilitación de la OACI y de numerosos foros regionales. Lo mismo cabía decir de los derechos de tráfico y de los servicios aéreos auxiliares en apoyo de esos derechos. Su delegación tenía gran interés en examinar la evolución reciente de la situación para ver si esa valoración seguía siendo válida y hasta qué punto, y para saber si los demás Miembros estaban de acuerdo.

28. La representante de Cuba indicó que su delegación volvería a abordar más adelante la nota de la Secretaría que figuraba en el documento S/C/W/270, que sus autoridades no habían terminado de examinar. Estuvo de acuerdo en aplazar el debate del punto B del orden del día hasta que estuviese preparada toda la documentación de la Secretaría, y subrayó que esa documentación debía presentarse puntualmente en los tres idiomas oficiales, a fin de facilitar las deliberaciones y la participación de expertos.

29. El representante de Noruega dijo que el documento S/C/W/270 de la Secretaría constituía una base muy sólida para el Examen. Subrayó la importancia de los servicios de transporte aéreo para su país, una economía distante situada geográficamente en la periferia del continente europeo, así como la importancia del proceso de Examen, e instó a los Miembros a que aprovecharan el mandato que figuraba en el Anexo sobre el transporte aéreo para realizar un examen exhaustivo del tema a fin de aclarar más las disposiciones del Anexo y adaptarlas a las cambiantes circunstancias del sector. El orador apoyó la propuesta de Australia de celebrar a mediados de diciembre la próxima reunión dedicada al Examen.

30. El representante de Corea agradeció a la Secretaría su nota, destacando su calidad, y expresó el deseo de recibir toda la documentación lo antes posible. Corea consideraba que el principal propósito del segundo Examen era llegar a un claro entendimiento sobre la definición y la cobertura del Anexo del AGCS sobre Servicios de Transporte Aéreo, en particular la cobertura de los servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves, venta y comercialización y SRI, a la luz de la rápida evolución tecnológica y de los cambios en el entorno empresarial que habían tenido lugar en esos sectores. No obstante, su delegación deseaba proceder con cautela al considerar la ampliación de la

cobertura del Anexo para incluir algunos sectores controvertidos, como los servicios de escala, los servicios de administración de aeropuertos y los servicios de control del tráfico aéreo. El orador subrayó que todo cambio o ampliación del Anexo requería el consenso de todos los Miembros.

31. El representante del Japón agradeció a la Secretaría la nota distribuida con la signatura S/C/W/270 y dijo que esperaba con gran interés la segunda parte del documento. Indicó que el Examen se debía basar en información detallada y objetiva, como la que figuraba en el documento de la Secretaría, y que no se debía prejuzgar su resultado. Añadió que, en este sentido, el documento constituía una sólida base para un debate productivo. Su delegación también consideraba que el actual régimen internacional del sector del transporte aéreo, basado en acuerdos bilaterales, había funcionado bastante bien, y que al realizar el Examen esta cuestión podía ser muy pertinente para que el debate fuera sustantivo y constructivo. Añadió que el Japón estaba plenamente comprometido con el proceso de Examen.

32. El Presidente dijo que el Consejo tomaría nota de las declaraciones formuladas.

A. EVOLUCIÓN DEL SECTOR

33. El Presidente dijo que, en relación con este punto del orden del día del Examen, la Secretaría había preparado para los Miembros una nota de antecedentes que figuraban en el documento S/C/W/270 y las correcciones 1 (en inglés únicamente) y 2. Además, conforme a lo acordado en la reunión del Consejo de septiembre de 2005, la Secretaría había vuelto a publicar en un solo volumen de tapa azul la documentación de antecedentes que había elaborado para el primer Examen, que figuraba en el documento S/C/W/163 y sus adiciones. Dicha documentación seguía siendo muy pertinente para el segundo Examen, y el documento S/C/W/270 incluía una serie de referencias a las partes pertinentes de la publicación. A continuación pidió al representante de la Secretaría que hiciese una breve exposición sobre la documentación.

34. A modo de introducción al documento S/C/W/270, un representante de la Secretaría dijo que, aunque la estructura de la nota no requería explicación, deseaba hacer algunas observaciones al respecto. La Secretaría había tratado de facilitar a los Miembros información de antecedentes sobre el sector que fuera lo más exhaustiva posible, para lo cual había recurrido a fuentes de diversa índole, entre ellas otras organizaciones internacionales, la prensa especializada, asociaciones profesionales y empresas de explotación. Este enfoque tenía la ventaja de ofrecer un cuadro muy completo del sector; su desventaja estribaba en la imposibilidad de verificar si esa información era siempre exacta y completa y en la necesidad de utilizar, en algunos casos, terminología que no coincidía con la que se utilizaba habitualmente en la OMC. Como gran parte de la información cuya exactitud la Secretaría no había podido comprobar se refería a los Miembros y sus empresas, el representante de la Secretaría instó a las delegaciones que hubiesen observado errores fácticos en el documento que los comunicasen a la Secretaría verbalmente y, en la medida de lo posible, también por escrito, para que al final del Examen se pudiera publicar un documento completamente revisado que sirviese de referencia en el futuro.

1. Reparación y mantenimiento de aeronaves

35. El Presidente abrió el debate sobre los subsectores con la reparación y el mantenimiento de aeronaves, indicando que el tema se abordaba en los párrafos 16 a 71 del documento S/C/W/270.

36. El representante de los Estados Unidos señaló que, en la página 11 de dicho documento, la Secretaría opinaba que la razón principal de la exclusión del mantenimiento de la línea del ámbito de aplicación del AGCS parecía haber sido el hecho de que ese mantenimiento se realizaba dentro de la empresa, mientras que en la actualidad era cada vez más frecuente que ese servicio lo prestasen terceros. El orador preguntó si la Secretaría contaba con documentación que corroborase esa

afirmación. Los Estados Unidos estaban investigando la cuestión y agradecerían las opiniones de los demás Miembros.

37. A continuación, el representante señaló que en la página 18 se afirmaba que las actividades de autorregulación de la seguridad de la IATA podían no estar comprendidas en el ámbito de aplicación del AGCS porque no se realizaban sobre la base de un mandato formal de los gobiernos. El orador aconsejó prudencia a la hora de incluir en el ámbito de aplicación del AGCS cualquier actividad relacionada con las normas de seguridad en el sector del transporte aéreo, dadas las claras excepciones que figuraban en el artículo XIV del AGCS y la importancia crítica de adoptar prácticas de seguridad rigurosas y de la reglamentación estatal en esta esfera. Asimismo, subrayó que la preponderancia de las actividades del programa de auditoría de la seguridad de la IATA descritas en esa sección aparentemente no tenían relación con los servicios de reparación y mantenimiento de la línea, con lo cual cabía preguntarse también por qué habría de sugerirse la posibilidad de que dichas actividades estuvieran comprendidas en el ámbito de aplicación del AGCS.

38. El representante del Canadá, señalando que en el párrafo 7 del documento S/C/W/270 la Secretaría indicaba que estaba dispuesta a preparar documentos sobre temas más concretos que revistieran interés para los Miembros, solicitó más información sobre los servicios de mantenimiento suministrados en el modo 1, ya que algunos de esos servicios, como el telediagnóstico, ya eran factibles desde el punto de vista técnico.

39. El representante de Australia dijo que las autoridades de su país seguían considerando la cuestión propuesta por la Secretaría como posible tema de debate en el recuadro siguiente al párrafo 36. Allí se sugería que los Miembros volviesen a abordar la cuestión de la exclusión de los servicios de mantenimiento de la línea del ámbito de aplicación del AGCS, en vista de que había surgido un mercado de servicios de mantenimiento prestados por terceros. Añadió que sería prematuro debatir esas cuestiones en relación con el punto A del orden del día. Acto seguido señaló que en el sector del transporte aéreo había aumentado considerablemente la eficiencia gracias a la competencia internacional en materia de servicios de reparación y mantenimiento, y que la competencia también había impulsado a las líneas aéreas a mejorar la eficiencia de sus propios servicios de mantenimiento. Este aumento de la eficiencia había dado lugar a una reducción de costos, que en gran medida se había traspasado a los consumidores en forma de tarifas más bajas. El orador señaló que la alusión a la "drástica" reducción de la capacidad interna de mantenimiento era probablemente exagerada en el caso de Qantas y dijo que facilitaría a la Secretaría información más precisa al respecto.

40. El representante de Costa Rica observó que, si bien el documento S/C/W/270 proporcionaba información sobre la reciente evolución del sector de servicios de reparación y mantenimiento, también habría sido interesante analizar en más detalle los obstáculos que seguía habiendo en el sector. Costa Rica había identificado algunos de ellos, al parecer aún frecuentes, como las limitaciones a la entrada temporal y la salida del personal técnico especializado; la necesidad de obtener una autorización para prestar servicios como organización de mantenimiento extranjera, con sujeción a la verificación de las necesidades económicas; medidas que exigían la conclusión de contratos con empresas locales para prestar servicios desde el extranjero; la cuantía desproporcionada de algunos costos administrativos para obtener las certificaciones necesarias para prestar servicios en el territorio de algunos Miembros, y las medidas discriminatorias aplicadas a los proveedores extranjeros que ofrecían servicios de reparación de aeronaves con matrícula nacional. Su delegación consideraba que sería interesante que la Secretaría suministrase más información sobre esos obstáculos, que impedían el crecimiento del sector y la participación en el mercado de muchos Miembros, como Costa Rica. Asimismo, apoyó la sugerencia del Canadá de que se proporcionase más información sobre el modo 1, que ofrecía a Costa Rica nuevas oportunidades comerciales.

41. El representante de Nueva Zelandia señaló que, los ingresos de Air New Zealand en concepto de servicios por mantenimiento habían disminuido en términos reales, como señalaba la Secretaría en el párrafo 27. No obstante, Air New Zealand seguía teniendo interés en la exportación de esos servicios a pesar del elevado valor del dólar neozelandés y de la creciente competencia. La renovación de la flota de Air New Zealand también había contribuido a reducir sus necesidades de mantenimiento.

42. En respuesta a una observación de la delegación de Australia sobre el posible tema de debate que se proponía después del párrafo 36, el representante de los Estados Unidos estuvo de acuerdo en que sería preferible abordar esa cuestión más adelante y dijo que su delegación investigaría las razones por las que se había excluido el mantenimiento de la línea del ámbito de aplicación del AGCS y volvería a abordar la cuestión.

43. El representante de Suiza dijo que el documento S/C/W/270 contenía datos y ejemplos útiles del comercio de servicios de transporte aéreo, en particular de servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves, prestados de varios modos, en particular al modo 1.

44. El Presidente dijo que el Consejo tomaría nota de las declaraciones formuladas.

2. Servicios de sistemas de reserva informatizados (SRI)

45. El Presidente recordó que la información relativa a este subsector figuraba en los párrafos 72 a 180 del documento S/C/W/270.

46. El representante de los Estados Unidos dijo que deseaba añadir dos detalles a la descripción que hacía la Secretaría de la desregulación de los servicios de SRI en su país en 2004. En primer lugar, al dejar que expirasen las normas sobre los SRI, los Estados Unidos habían reconocido que eran muchos los acuerdos bilaterales de servicios aéreos que incluían anexos relativos a los SRI. Como resultado de ello, la nueva política estadounidense en este ámbito consistía en no incluir anexos sobre esta cuestión en los acuerdos bilaterales y proponer su supresión de los acuerdos en los que aún figuraban.

47. En segundo lugar, consideraba conveniente señalar por qué se habían reglamentado inicialmente los SRI, ya que esta circunstancia influía en las cuestiones relacionadas con la clasificación que se planteaban en el documento S/C/W/270. Cuando en un principio se establecieron normas sobre los SRI, una o más líneas aéreas o sus afiliadas eran propietarias o controlaban cada sistema; las líneas aéreas dependían en gran medida de las agencias de viajes para la distribución de billetes, las agencias de viajes utilizaban un sistema para buscar opciones en materia de servicios de líneas aéreas y hacer reservas, y cada una se basaba predominantemente en uno de ellos para realizar esas funciones. Por tanto, los sistemas no necesitaban competir por las líneas aéreas participantes. Las líneas aéreas que controlaban los sistemas tenían el incentivo y la capacidad de utilizar los SRI en perjuicio de la posición competidora de las líneas aéreas no propietarias, y para facilitar información sobre servicios de líneas aéreas a través de dichos sistemas a agencias de viajes que daban preferencia excesiva a los servicios ofrecidos por las líneas aéreas propietarias. Los precios y las condiciones de servicio que ofrecían los sistemas a las líneas aéreas participantes no se regían por las fuerzas competitivas del mercado. El documento S/C/W/270 documentaba en detalle las normas estadounidenses. Sin embargo, cabía añadir que el Departamento de Transporte de los Estados Unidos había adoptado la mayor parte de las normas en virtud de sus propias atribuciones, para evitar métodos desleales de competencia en la venta de servicios de transporte aéreo. Esas atribuciones le permitían prohibir prácticas que violasen las leyes o los principios antimonopolio, pero al adoptar normas que prohibían la parcialidad, el Departamento de Transporte se basó además en su competencia para prohibir prácticas desleales y engañosas en la comercialización del transporte aéreo. Aunque el Departamento de Transporte permitió que expirasen las normas sobre los SRI, retuvo su

facultad de reprimir prácticas anticompetitivas y desleales en la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo.

48. En relación con las cuestiones relativas a la clasificación, los Estados Unidos consideraban que los servicios de SRI, incluso tal y como los definía el AGCS, en realidad sólo se referían a lo que la Secretaría denominaba en otro lugar "SRI clásicos". Quienes redactaron el Acuerdo durante las negociaciones de la Ronda Uruguay habían tenido la intención de limitar de ese modo su cobertura. Se trataba de una distinción importante, sobre todo si también se tenía en cuenta que los SRI estaban reglamentados en muchos mercados, como lo habían estado en los Estados Unidos. Este entorno era muy diferente al mercado no reglamentado en el que solían operar en la actualidad las agencias de viajes y las empresas de tecnología de la información que distribuían billetes de líneas aéreas.

49. En las negociaciones de la Ronda Uruguay, como en la actualidad, se sabía que los SRI se referían a un número muy reducido de proveedores mundiales (concretamente, cuatro) y a unos pocos proveedores regionales, enumerados exhaustivamente en los documentos de antecedentes que la Secretaría preparó para ambos Exámenes. En este sentido, merecía la pena señalar que en todo el período en el que los SRI estuvieron reglamentados en los Estados Unidos, de 1984 a 2004, ningún proveedor de SRI entró en el mercado estadounidense. Los SRI habían tenido su origen en los sistemas internos de reservas de las líneas aéreas; posteriormente se segregaron, formando empresas separadas, y, en la mayoría de los casos, dejaron de ser propiedad de las compañías aéreas matrices o participantes. El poder de mercado que podrían haber tenido como entidades totalmente controladas por las compañías aéreas matrices y participantes y de propiedad exclusiva de éstas fue lo que creó las condiciones que llevaron al Departamento de Transporte y a las demás autoridades aeronáuticas a reglamentar sus actividades. No se demostró que esas condiciones se dieran entre los GDS de nueva generación u otras empresas que empezaron a surgir para prestar servicios a los consumidores y a otras empresas en el mercado de viajes, ni eran los servicios prestados por dichas entidades equivalentes a los que prestaban los SRI.

50. El representante de Noruega señaló una omisión en el párrafo 111 de la nota de la Secretaría: Noruega (y posiblemente Islandia) no figuraba en la lista de países que habían adoptado el Código SRC de la OACI o que contaban con una reglamentación nacional que estuviera en consonancia con dicho Código. En realidad, Noruega había adoptado el código de conducta de la UE sobre SRI como parte del Espacio Económico Europeo.

51. En relación con los posibles temas de debate que se proponían después del párrafo 177, y en particular la segunda alternativa allí propuesta, a saber, clasificar a los proveedores en línea como una forma electrónica de agencia de viajes, el representante de Corea preguntó si lo que se proponía eran agencias de viajes como parte del sector del turismo que prestaban servicios en el modo 1. Señaló que la mayor parte de los proveedores en línea no limitaban sus actividades al transporte aéreo, sino que también abarcaban hoteles, el alquiler de automóviles y otros modos de transporte. Por tanto, se preguntaba qué trato se daría a dichas actividades a la hora de clasificarlas.

52. El representante de las Comunidades Europeas señaló que en los párrafos 140-146 se describía correctamente la evolución del sector en las CE, y que la situación era muy similar a la de los Estados Unidos. En la UE se habían adoptado códigos de conducta sobre los SRI por las mismas razones descritas por el representante estadounidense, pero los cambios del mercado, en particular el desarrollo de las ventas directas por las líneas aéreas, sobre todo las de bajo costo, habían restado mucha importancia a las normas que regían los SRI.

53. En relación con la posible cobertura de la carga por los SRI, en línea con lo que señalaban los párrafos 78 y 178, el representante del Canadá observó que, aunque la definición de los SRI era flexible, no era tan amplia como para incluir la carga, porque "las tarifas y las reglas de tarificación" mencionadas en la definición se referían a los aspectos de las tarifas que se aplicaban a personas, no a

objetos. Se transportaba a las personas a cambio de una "tarifa" conforme a las "reglas de tarificación" correspondientes, mientras que los objetos se transportaban conforme a un "flete" expresado en unidades divisibles, como el peso o el volumen. En relación con los temas de debate que se enumeraban a continuación del párrafo 177, el representante del Canadá apoyó la segunda opción, esto es, considerar a los nuevos proveedores en línea como una agencia de viajes electrónica, sobre todo por la importancia del concepto de la neutralidad tecnológica.

54. Un representante de la Secretaría explicó brevemente que el objetivo del documento S/C/W/270 era describir la considerable evolución que había tenido lugar en los cinco años anteriores en el sector de la distribución de billetes de líneas aéreas, y que naturalmente les correspondía a los Miembros decidir si esa evolución justificaba un nuevo examen de la clasificación contenido en el Anexo. En cuanto a la pregunta de Corea sobre la clasificación de las actividades de los proveedores en línea no relacionadas con el transporte no aéreo, señaló que cada vez más los "SRI clásicos" también vendían tipos de viajes que no incluían en transporte aéreo, lo cual planteaba otra cuestión relativa a la clasificación.

55. El representante de Corea hizo una observación adicional sobre los temas de debate que figuraban a continuación del párrafo 177 y expresó su preocupación por la posibilidad de que la ampliación de la definición de los SRI significase ampliar el alcance de las exenciones NMF concedidas en relación con esta cuestión. Por tanto, Corea no estaba segura de que este asunto se pudiese abordar mediante rectificaciones técnicas y consideraba que quizá hiciesen falta compensaciones.

56. El representante de los Estados Unidos señaló que la reciente evolución del sector había consistido principalmente en la participación de nuevos proveedores en varias actividades con valor añadido fuera del ámbito de lo que las autoridades aeronáuticas habían reglamentado tradicionalmente como SRI. El surgimiento de estos proveedores podía plantear problemas de clasificación, pero era posible que esas cuestiones no se refiriesen necesariamente a la clasificación del transporte aéreo en sí, ya que esos proveedores podían constituir nuevas formas de agencias de viajes o de servicios informáticos. El orador apoyó la declaración del Canadá sobre las agencias de viajes y la neutralidad tecnológica, y señaló que, si bien los Estados Unidos no habían adoptado compromisos sobre los SRI en la Ronda Uruguay, ya que en ese momento estaban negociando anexos sobre SRI en su acuerdo bilateral de servicios aéreos, era evidente que los Miembros que adoptasen compromisos y enumerasen exenciones NMF sobre SRI lo harían sobre la base de una definición estricta de los SRI clásicos, y no preveían una gama más amplia de servicios. La falta de una referencia a las agencias de viajes en la definición de SRI contenida en el AGCS no indicaba necesariamente que hubiese un problema de clasificación, ya que del lenguaje empleado en el Anexo, -tanto en el subtítulo "SRI" como en la definición de los servicios- se desprendía claramente que sólo estaban comprendidos los SRI clásicos. Las nuevas entidades descritas por la Secretaría no participaban necesariamente en la prestación de un servicio aéreo. Las autoridades aeronáuticas estadounidenses habían examinado la cuestión en profundidad la última vez que tuvieron que elaborar una norma y habían llegado a la conclusión de que, aunque hubiesen decidido mantener las normas sobre los SRI, no habría habido ninguna razón para hacer dichas normas extensivas a las agencias de viajes en línea. Además, al igual que las autoridades aeronáuticas, el Departamento de Transporte no tenía competencia para reglamentar las actividades de los proveedores de SRI clásicos no relacionadas con el transporte aéreo; por lo tanto, dichas actividades no entraban dentro de la definición del transporte aéreo.

57. El Presidente dijo que el Consejo tomaría nota de las declaraciones formuladas.

3. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

58. El Presidente recordó que la cuestión de la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo se abordaba en los párrafos 182 a 226 del documento S/C/W/270.

59. El representante de los Estados Unidos consideraba que, como en el caso de los SRI, la definición de venta y comercialización contenida en el Anexo abarcaba un conjunto de actividades más limitado que el que daba a entender la documentación del Examen. Concretamente, el propósito de la definición del Anexo era ceñirse a las disposiciones de venta y comercialización que solían encontrarse en los acuerdos normales de servicios aéreos. Como se indicaba claramente en la definición del Anexo, dichas disposiciones permitían a las compañías aéreas vender y comercializar sus propios servicios de transporte aéreo. En la práctica, ello incluía el derecho a abrir y mantener oficinas de representación, realizar actividades de comercialización y promoción y vender billetes al público. Los Estados Unidos, no estimaban necesariamente que la evolución actual del sector descrita en la documentación, no planteara ninguna cuestión urgente de clasificación. La definición de venta y comercialización contenida en el Anexo y en los acuerdos sobre servicios aéreos se centraba en el derecho general de una compañía de vender y comercializar sus propios servicios de transporte. No detallaban, ni necesitaban hacerlo, los medios concretos utilizados -sus propios mostradores u oficinas de representación o los de sus socios en una alianza, agentes generales de ventas, centros de llamadas o Internet. A la inversa, las actividades conexas que entrañaban la producción y distribución de billetes y la publicación de horarios no podían considerarse en absoluto como servicios aéreos propiamente dichos. Por ejemplo, en lo que se refería a los servicios de pago y compensación, en la medida en que se prestasen sobre una base comercial, era más apropiado clasificarlos como servicios de información genéricos o servicios relacionados con la informática, o posiblemente como servicios financieros, pero no estaban sujetos a ninguna reglamentación específica de las autoridades aeronáuticas como servicios aéreos.

60. El Presidente dijo que el Consejo tomaría nota de la declaración formulada.

4. Franquicias

61. El Presidente recordó que la información sobre este punto figuraba en los párrafos 249 a 263 del documento S/C/W/270.

62. El representante de Australia pidió, en primer lugar, a la Secretaría que aclarara su descripción, en el párrafo 262, de la situación de las líneas aéreas regionales y los transportistas aéreos de bajo costo en relación con los impuestos de aeropuerto. En segundo lugar, si bien reconoció que no había una definición de franquicia acordada internacionalmente, señaló a la atención de los Miembros algunas tendencias recientes que quizá no estuvieran dentro del campo de las franquicias pero sí estaban relacionadas con ellas, ya que se trataba del uso de una marca. En particular, señaló la creciente tendencia de las grandes líneas aéreas a crear empresas distintas para diferentes aspectos de sus actividades, como líneas regionales o un servicio de bajo costo dentro del mismo grupo. Otro ejemplo era el uso que hacían las grandes líneas aéreas de sus programas de viajeros frecuentes o sus actividades de comercialización en beneficio de otras líneas aéreas dentro del mismo grupo, aunque no fuesen franquiciadores en un sentido estricto. Otra tendencia interesante era la de las líneas aéreas basadas en países diferentes pero que utilizaban marcas similares, como la marca Virgin, y que podían incluso tener propietarios diferentes. Tal era el caso de Jetstar, una empresa de propiedad 100 por ciento australiana cuando operaba en Australia en la que, cuando operaba a escala internacional, la propiedad mayoritaria y el control estaban en manos de nacionales de Singapur. AirAsia y LAN eran otros casos. Una última tendencia interesante era el uso, con fines de comercialización, de marcas no aeronáuticas por parte de líneas aéreas recientemente establecidas, como el caso de Kingfisher Airlines en la India.

63. El representante de los Estados Unidos indicó que las franquicias no estaban reglamentadas como servicio aéreo en sí. En los acuerdos comerciales entre compañías, las partes debían desarrollar sus actividades atendiendo a sus propios certificados de explotación de aeronaves y obtener los permisos adicionales necesarios, en particular la autorización para ofrecer servicios en las rutas en cuestión. Podían plantearse problemas concretos con las inversiones transfronterizas en la relación

entre el franquiciador y la empresa afiliada, que podía implicar cuestiones relacionadas con la propiedad y el control con arreglo a los acuerdos de servicios aéreos de que se tratara. De hecho, podían plantearse cuestiones de control en las relaciones de franquicia aunque no hubiese inversiones transfronterizas, y el Departamento de Transporte de los Estados Unidos había establecido en algunos casos condiciones para la concesión de inmunidad antimonopolio cuando se tratara de marcas comunes. En cualquier caso, su delegación estaba segura de que las franquicias planteasen por sí mismas cuestiones concretas de clasificación o reglamentación económica.

64. Respondiendo a la pregunta de Australia relativa a la posición respectiva de las compañías regionales y de bajo costo en relación con los impuestos de aeropuerto un representante de la Secretaría dijo que, aunque habría sido más adecuado utilizar en el párrafo 262 la palabra "cargas" en lugar de "impuestos", en realidad en dicho párrafo se hacía referencia a los descuentos que ofrecían los aeropuertos secundarios y a las subvenciones que concedían las autoridades locales a las compañías de bajo costo, que las compañías regionales no podían obtener en la misma medida debido a la falta de poder de negociación.

65. El Presidente dijo que el Consejo tomaría nota de las declaraciones formuladas.

5. Servicios auxiliares para todos los modos de transporte prestados en el contexto del transporte aéreo

66. El Presidente recordó que la información sobre este punto figuraba en los párrafos 263 a 269 del documento S/C/W/270.

67. El representante de los Estados Unidos señaló que en el párrafo 263 la Secretaría afirmaba que los servicios de transitarios y almacenamiento seguían siendo actividades que no estaban vinculadas expresamente con un modo de transporte. Aunque quizá esto fuese verdad desde un determinado punto de vista comercial, no era necesariamente cierto desde un punto de vista normativo. La experiencia de los Estados Unidos, al menos, indicaba que a menudo se aplicaban a los movimientos de carga distintos regímenes normativos de los sectores aéreo, marítimo y de superficie, y específicamente los servicios aéreos de transitorios estaban reglamentados en los códigos aeronáuticos como servicios de transporte aéreo indirecto. Esto daba una idea de la importancia de elaborar regímenes normativos intermodales que fueran eficaces, para asegurar que la carga pudiese pasar de un modo a otro con el menor número posible de interrupciones.

68. El Presidente dijo que el Consejo tomaría nota de la declaración formulada.

6. Alquiler y arrendamiento

69. El Presidente recordó que la información sobre este punto figuraba en los párrafos 270 a 290 del documento S/C/W/270.

70. El representante de Australia señaló que, en el párrafo 288, el número de acuerdos bilaterales que incluían una cláusula de arrendamiento probablemente se había subestimado de manera considerable, ya que en muchos casos esos acuerdos no se habían notificado a la OACI. Por ejemplo, Australia había negociado cláusulas de arrendamiento en muchos de sus acuerdos bilaterales, si no en todos. Dichas cláusulas figuraban en un artículo más general relativo a las oportunidades empresariales, que incluía también disposiciones sobre los servicios de venta y comercialización, los servicios de escala, los códigos compartidos, los turnos y la conversión de divisas. Por eso resultaba difícil localizar las cláusulas de arrendamiento. Australia tenía una política abierta de arrendamiento con y sin tripulación y normalmente procuraba permitir que las líneas aéreas de cada parte prestaran servicios de transporte aéreo, incluso con aeronaves arrendadas, siempre que se cumplieren los requisitos pertinentes de seguridad.

71. El Presidente dijo que el Consejo tomaría nota de la declaración formulada.

7. 8. y 9. Servicios de comidas, reabastecimiento de combustible y servicios de escala

72. El Presidente indicó que estos tres subsectores se abordarían conjuntamente, ya que en la documentación de la Secretaría se los había agrupado, y recordó que la información sobre este punto figuraba en los párrafos 291 a 375 del documento S/C/W/270.

73. El representante de las Comunidades Europeas señaló que en la legislación europea también se agrupaban estos tres subsectores bajo el mismo subtítulo. Asimismo, subrayó el aumento del número de proveedores independientes en el mercado y la tendencia general a la liberalización.

74. El Presidente dijo que el Consejo tomaría nota de la declaración formulada.

10. Servicios de administración de aeropuertos, incluidos los sistemas de cobro de derechos

75. El Presidente recordó que la información sobre este punto figuraba en los párrafos 376 a 446 del documento S/C/W/270.

76. No se formuló ninguna declaración sobre este punto.

11. Servicios de control del tráfico aéreo, incluidos los sistemas de cobro de derechos

77. El Presidente recordó que la información sobre este punto figuraba en los párrafos 447 a 518 del documento S/C/W/270.

78. No se formuló ninguna declaración sobre este punto.

79. El Presidente dio por concluido el debate sobre este punto del orden del día y, señalando que algunas de las observaciones realizadas eran de carácter preliminar, sugirió que en el orden del día de la reunión siguiente dedicada al Examen se incluyera un punto que abarcara los 11 subpuntos examinados para que las delegaciones pudiesen volver a abordarlos.

80. El representante del Brasil dijo que de los debates se desprendía claramente que la clasificación era un tema transversal para los subsectores enumerados, teniendo en cuenta en particular, la evolución de las prácticas empresariales desde que se negoció el Anexo. En este sentido, la falta de claridad era significativa. No estaba seguro de que la tesis según la cual los compromisos de un Miembro debían regirse por la interpretación de ese Miembro de lo que estaba comprendido en las definiciones correspondientes en el momento de adoptarse los compromisos pudiera resistir un examen minucioso del Órgano de Solución de Diferencias. En términos más generales, esa falta de claridad o seguridad con respecto a la evolución futura de la realidad empresarial era precisamente una de las razones que hacían vacilar a los Miembros a la hora de adoptar compromisos en el marco del AGCS. Asimismo, puso en duda que el Examen incluyese el mandato de aclarar las cuestiones de clasificación que planteaba el Anexo, ya que en él no se hacía alusión alguna a dichas aclaraciones.

81. La representante de los Estados Unidos dijo que no tenía ninguna objeción que oponer a la sugerencia de incluir en el orden del día de la próxima reunión un punto que abarcara los 11 subsectores ya examinados, pero señaló que las declaraciones que había hecho su delegación no eran de carácter preliminar. Asimismo, subrayó que las observaciones de su delegación en lo relativo a la clasificación se limitaban exclusivamente al transporte aéreo y al Examen en curso.

82. La representante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) recordó que la OACI tenía responsabilidades constitucionales en cuestiones relacionadas con la aviación civil en

virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, de 1944. La OACI formaba parte del sistema de las Naciones Unidas y había sido reconocida como organismo especializado en la aviación civil, con un amplio mandato en cuestiones de esa naturaleza. El papel constitucional de la OACI y su marco institucional se centraban en un objetivo, a saber, "un transporte aéreo internacional seguro, regular, eficaz y económico". Como se había reconocido en la Quinta Conferencia sobre el Transporte Aéreo, celebrada en 2003, la liberalización era la piedra angular en la que se basaría el futuro crecimiento del sector del transporte aéreo, un proceso que, como se reconoció, ya estaba en marcha. El liderazgo de la OACI en la esfera del transporte aéreo internacional se reafirmó en la Declaración de Principios Globales adoptada por unanimidad por sus Estados Contratantes al final de la Conferencia. También se reafirmó en una Resolución de la Asamblea aprobada en la 35ª Asamblea de la OACI, celebrada en 2004, en la que se pidió al Consejo de la OACI que continuase ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica y al mismo tiempo garantizar la seguridad del transporte aéreo internacional y la protección ambiental en esa esfera.

83. La OACI seguía muy de cerca las tendencias del comercio de servicios que pudiesen afectar al transporte aéreo internacional. Como en el caso del primer Examen del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo, la OACI estaba muy interesada en lo que sucedía en la OMC. La Secretaría de la OACI había trabajado en estrecha colaboración con la Secretaría de la OMC en este segundo Examen. En abril de 2006, el Presidente emérito del Consejo de la OACI se había reunido con el Director General de la OMC, para tratar el tema de las relaciones de trabajo de la OACI y la OMC con miras a asegurar la coordinación y la cooperación entre ambas organizaciones en el sector del transporte aéreo. La representante de la OACI anunció que dicha organización celebraría próximamente en Dubai un seminario mundial sobre la liberalización. Asimismo señaló que el trabajo de la OACI se reflejaba correctamente en la documentación de la Secretaría de la OMC y acogió positivamente la intención expresada por algunos Miembros durante la reunión de mejorar sus notificaciones a la OACI.

84. El Presidente dijo que el Consejo tomaría nota de las declaraciones formuladas.

B. FUNCIONAMIENTO DEL ANEXO

85. El Presidente recordó que quedaba sobreentendido que en la documentación preparada por la Secretaría no se abordaría la cuestión del funcionamiento del Anexo, y que el debate sobre esta cuestión se basaría exclusivamente en los aportes y observaciones de los Miembros. Invitó a hacer uso de la palabra a las delegaciones que desearan formular observaciones en esa fase del debate, indicando que el Consejo volvería a tratar el asunto en la próxima reunión que se dedicase al Examen.

86. El representante de Australia dijo que su delegación tenía previsto distribuir en breve una propuesta como documento Job (distribuido posteriormente como JOB(06)/237), copatrocinado por las Comunidades Europeas, Nueva Zelandia, Suiza y Noruega. La posición de Australia sobre los servicios de escala y los servicios de aeropuerto, expuesta con ocasión del último Examen, era conocida, pero Australia y los copatrocinadores de su propuesta deseaban llevar adelante el debate. La cuestión no era si dichos servicios estaban incluidos en el AGCS, sino si debían estarlo. El proceso de Examen podía ayudar a los Miembros a resolver la cuestión. Esas dos actividades seguían creciendo y desarrollándose, por lo que era importante que los Miembros y el propio sector estuviesen seguros en cuanto a su cobertura. Australia no pretendía que hubiese un debate sustantivo en esta reunión; simplemente había presentado la propuesta para que pudiese haber un debate detallado en futuras reuniones y para que las delegaciones pudiesen consultar con sus autoridades.

87. El Presidente recordó que los Miembros habían acordado aplazar el debate sustantivo sobre este punto hasta la próxima reunión dedicada al Examen y dijo que el Consejo tomaría nota de la declaración formulada.

C. POSIBLES PASOS FUTUROS EN RELACIÓN CON EL EXAMEN

88. El Presidente recordó que los Miembros habían acordado en junio que él celebrase consultas informales sobre la organización del Examen una vez que la Secretaría hubiese presentado el resto de la documentación. Según tenía entendido, la Secretaría estaba trabajando activamente en un documento sustancial sobre los derechos esenciales que estaría listo en octubre.

89. Un representante de la Secretaría recordó que en junio la Secretaría había presentado el prototipo de la herramienta analítica y el programa informático de visualización que estaba desarrollando para los derechos esenciales. El proyecto se había retrasado, sobre todo porque los datos básicos se habían obtenido tarde y por las dificultades encontradas al desarrollar el programa informático. A pesar de todo, la documentación debía estar disponible a finales de octubre.

90. El Presidente sugirió fijar para mediados de diciembre la fecha de la próxima reunión dedicada al Examen.

91. La representante de los Estados Unidos dijo que su delegación estaba dispuesta a apoyar la propuesta del Presidente si la documentación de la Secretaría estaba disponible en las fechas señaladas; en caso de nuevas demoras, debería reconsiderarse la fecha de la reunión.

92. El Presidente respondió que, en caso de que hubiese nuevos retrasos, celebraría consultas informales. Tras señalar que el Consejo tomaría nota de las declaraciones formuladas, dio por concluida la reunión.
