

Consejo del Comercio de Servicios

**INFORME DE LA TERCERA REUNIÓN DEL EXAMEN PREVISTO
EN EL PÁRRAFO 5 DEL ANEXO SOBRE SERVICIOS
DE TRANSPORTE AÉREO, CELEBRADA
EL 2 DE OCTUBRE DE 2007**

Nota de la Secretaría¹

1. El 2 de octubre de 2007 el Consejo del Comercio de Servicios celebró la tercera reunión dedicada al 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 aerograma WTO/AIR/3075.
2. El Presidente, Embajador Trevor Clarke, de Barbados, indicó que la delegación de Australia deseaba ofrecer a los Miembros un resumen del seminario sobre el sector del transporte aéreo celebrado el 1º de octubre de 2007.
3. El representante de Australia informó del seminario sobre la evolución del sector del transporte aéreo celebrado con motivo de la tercera reunión del Consejo del Comercio de Servicios dedicada al segundo examen del Anexo del AGCS sobre Servicios de Transporte Aéreo.
4. Los copatrocinadores del seminario expresaron su agradecimiento por el elevado nivel de participación de los Miembros y, en particular, de los funcionarios de las capitales encargados del transporte aéreo. Dieron también las gracias a la Secretaría por la asistencia prestada para la celebración del seminario, al Sr. James Bradbury, de la Comisión Europea, que lo había organizado, y muy especialmente a los representantes del sector que intervinieron: el Sr. John Willis, Presidente de la Asociación Internacional de Proveedores de Servicios de Aviación; el Dr. Warren Mundy, Gerente General de Grupo, Corporate Strategy, Infratil Airports Europe; el Sr. Carlos Grau-Tanner, Director, Government & Industry Affairs, Asociación de Transporte Aéreo Internacional; el Sr. Ulrich Schulte-Strathaus, Secretario General de la Asociación de Compañías Aéreas Europeas; el Sr. Ulrich Ogiermann, Presidente y Jefe Ejecutivo de Cargolux, y Vicepresidente de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo de Carga; el Sr. Christian Folly-Kossi, Secretario General de la Asociación de Líneas Aéreas Africanas; la Sra. Nancy Sparks, Directora Gerente, Regulatory Affairs, FedEx; y la Sra. Ilse Wilczeck, miembro del Consejo de Administración de European Cargo Alliance. El Sr. Harsha Vardhana Singh, Director General Adjunto de la Secretaría de la OMC, formuló también, a modo de conclusión, agudas observaciones sobre la importancia del marco del AGCS para el sector del transporte aéreo.
5. El seminario tenía por objeto servir de foro para que representantes del sector incorporaran su perspectiva a los debates de los Miembros en el marco del examen de los servicios de transporte aéreo. Los Miembros escucharon exposiciones de los oradores sobre los servicios auxiliares del

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

transporte aéreo, así como de representantes de compañías aéreas y otros oradores sobre la evolución del sector del transporte aéreo.

6. Aunque no era posible proporcionar un informe completo del seminario, el representante destacó varias de las cuestiones fundamentales en él planteadas, indicó a modo de rápido resumen sobre algunas de las cuestiones suscitadas, para informar a los Miembros, sin pretender que representaran las opiniones de los distintos participantes, de Australia o de los organizadores. Tal vez otros participantes desearan expresar opiniones adicionales o alternativas.

7. En primer lugar, se observó que había una constante tendencia al suministro privado, y a menudo independiente, de servicios auxiliares. Con respecto a los servicios de asistencia en tierra (servicios de escala), se indicó que existían esencialmente tres tipos de proveedores: las compañías aéreas que utilizaban sus propios servicios y, en algunos casos, los suministraban a terceros, especialmente a socios en alianzas; los aeropuertos y sus filiales; y los proveedores independientes. Seguía habiendo considerables diferencias en cuanto al nivel de acceso de cada una de esas categorías, lo que daba lugar a ineficiencias y, en algunas ocasiones, a abuso de poder de mercado. Los representantes del sector instaron a los Miembros a que abrieran el mercado de servicios de asistencia en tierra cuando lo permitiera el espacio.

8. En la esfera de los servicios de explotación de aeropuertos, se señaló que había una tendencia a la fusión del mercado de servicios de gestión con el mercado de capitales, aunque existían también oportunidades de mercado para acuerdos de gestión o explotación puros.

9. En lo referente a los servicios de transporte aéreo, se reconocía en general, si no universalmente, el valor de los acuerdos sobre servicios aéreos (ASA) multilaterales o plurilaterales para abordar las limitaciones del sistema bilateral y aumentar las oportunidades de mercado. Gran parte del debate se centró en el ASA EE.UU.-UE, y en su repercusión en la evolución del mercado y como posible modelo o base de los servicios de transporte aéreo en el futuro, aunque un orador consideraba improbable que otros países pasaran a ser parte en ese Acuerdo o en otros similares en un futuro próximo, debido a las diferencias existentes en los enfoques normativos de otros grandes mercados y al menor tamaño de otros mercados.

10. Aunque el multilateralismo y el plurilateralismo eran un tema importante, los oradores, con algunas excepciones, seguían sin estar seguros de cuál era el mejor modelo para los derechos de tráfico aéreo. Si bien se reconocía que el AGCS era una posible vía para abordar esa cuestión, existía incertidumbre en cuanto a cómo funcionaría en la práctica, y muchos oradores no estaban aún preparados para expresar opiniones firmes, lo que posiblemente indicaba que se trataba de una esfera en la que tal vez fuera necesario seguir trabajando. Un orador observó que su organización tenía una actitud "agnóstica" al respecto, pero abierta a dejarse convencer, posición que parecían compartir otros participantes. Sorprendentemente quizás, las medidas de solución de diferencias previstas en el AGCS se señalaban como esfera de preocupación para el sector, lo que era sugerir que el procedimiento de solución de diferencias podía ser largo y costoso. No obstante, como observó un participante, en la mayoría de los casos se lograba resolver las diferencias en la etapa de consultas, lo que no era diferente al enfoque adoptado en los ASA.

11. Todos los oradores, salvo uno, se mostraron partidarios de la liberalización de los servicios de transporte aéreo. Ese orador señaló que la liberalización podía dar lugar a que empresas extranjeras ocuparan una posición dominante en mercados pequeños o en desarrollo. Ello generó un debate considerable sobre la necesidad de que cada país tuviera compañías aéreas de su propiedad o bajo su control, y estimuló también el debate sobre la utilidad de crear mercados internos en las regiones y actuar como bloques de negociación.

12. Quizá las dos principales cuestiones planteadas fueron las relativas a la propiedad y el control, y al acceso a los mercados en régimen de quinta libertad, aunque también se identificaron como esferas de preocupación para las compañías aéreas las de los servicios de séptima libertad y los servicios de cabotaje, especialmente en el caso de los servicios de carga aérea y los servicios de envío urgente. Los representantes indicaron que las rutas de transporte aéreo de carga no solían ser de ida y vuelta; a menudo eran de un solo sentido y, para suministrar servicios eficientes, dependían de libertades del aire más elevadas y de las disposiciones en materia de cambio de capacidad operacional. Habida cuenta de las características del sector y de su importancia para el comercio mundial (representaba, en valor, el 30 o el 40 por ciento del comercio mundial), varios oradores estimaban que los derechos de transporte de carga se debían considerar o negociar por separado de los derechos de transporte de pasajeros. Se trataba de una esfera que tal vez los Miembros desearan examinar más a fondo en el futuro.

13. En resumen, el seminario había brindado una importante oportunidad de conocer la perspectiva de los representantes del sector, perspectiva que los Miembros integrarían sin duda en los debates generales que se mantuvieran en la reunión en curso y en futuras reuniones del examen.

14. La representante de los Estados Unidos dijo que el seminario había sido un buen evento, con elocuentes oradores, y se había proporcionado una importante base para las reuniones del examen. Esperaba que los Miembros que lo habían patrocinado facilitaran las presentaciones en Powerpoint utilizadas por los oradores. Añadió que el resumen se había proporcionado bajo la responsabilidad de la delegación de Australia y que, aunque para su delegación tal vez hubiera algunos matices, daba las gracias a los copatrocinadores por haber organizado el seminario y compartido sus opiniones.

15. El representante de Australia indicó que todas las presentaciones en Powerpoint realizadas en el seminario se habían facilitado a la Secretaría para introducir las en el sitio Web de los Miembros de la OMC.

PUNTO A EVOLUCIÓN DEL SECTOR

16. El Presidente dijo que el punto A del orden del día se había dividido en dos partes: la parte I abarcaba las 11 esferas que se examinarían en esa reunión, y la parte II contenía el examen cuantitativo de los acuerdos sobre servicios aéreos (QUASAR), que se había abordado en la reunión del examen celebrada en marzo.

17. La parte I trataba de la evolución del sector de los servicios de transporte aéreo con respecto a las siguientes cuestiones: acuerdos sobre servicios aéreos (ASA) plurilaterales; situación económica y financiera de las líneas aéreas regulares de transporte de pasajeros; servicios de transportistas de bajo costo; servicios no regulares de transporte de pasajeros; servicios regionales de transporte aéreo; servicios de aviación general; servicios de carga aérea; franjas horarias; alianzas y cooperación entre compañías aéreas; propiedad; y otros aspectos importantes económicos y de reglamentación de la evolución del sector. Para ayudar a los Miembros en el examen de este punto, la Secretaría había elaborado otra extensa Nota de antecedentes, distribuida con la signatura S/C/W/270/Add.2.

18. Un representante de la Secretaría dijo que, aunque la Secretaría era consciente del retraso con que se había publicado el documento, confiaba también en que, tras haber visto su contenido y profundidad, los Miembros se mostraran indulgentes. Explicó asimismo que la Secretaría había tropezado con limitaciones técnicas en relación con la forma de presentación y la distribución de un documento tan largo, lo que había retrasado aún más su publicación.

19. Añadió que la Secretaría se había basado en los mismos tipos de fuentes de información que había utilizado para la elaboración de los anteriores documentos de examen, por lo que invitaba a los Miembros a que comunicaran a la Secretaría los errores u omisiones que pudiera haber, para poder

corregirlos en la versión final del documento. La estructura del documento estaba también en consonancia con la práctica anterior, y se abordaban aspectos económicos y de reglamentación de la evolución del sector. Los únicos elementos nuevos eran los siguientes: la aplicación del QUASAR a los ASA plurilaterales, de lo que se extraían interesantes conclusiones en cuanto a grado de apertura y cobertura del tráfico; la sección dedicada a los transportistas de bajo costo, que era una de las principales novedades registradas en el sector; la sección sobre los servicios regionales de transporte aéreo; y la parte relativa a la propiedad, en la que se habían introducido mejoras y aclaraciones con relación al primer examen.

20. El Presidente sugirió que, para estructurar mejor el debate, se abordara individualmente cada una de las esferas abarcadas por la Nota de la Secretaría.

A. ACUERDOS PLURILATERALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS

21. El representante de los Estados Unidos dijo que le había sorprendido que no se hubiera incluido en la sección pertinente del documento el principal acuerdo plurilateral existente, es decir, el Mercado de Aviación Único de las CE, por considerarse que abarcaba el tráfico interno. Aunque en cierta medida se había tenido en cuenta el hecho de que los Estados miembros habían impartido a la Comisión el mandato de que negociara en su nombre, la realidad era que todos los Estados miembros de las CE eran miembros soberanos signatarios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Por consiguiente, pidió aclaraciones al respecto.

22. Con respecto a la aplicación del QUASAR al Acuerdo sobre Transporte Aéreo (Primera Fase) concluido entre los Estados Unidos, la Unión Europea y sus Estados miembros, era importante señalar que, aunque el Acuerdo se había firmado el 30 de abril de 2007, sólo se aplicaría provisionalmente a partir del 30 de marzo de 2008, de manera que toda aplicación del QUASAR y asignación de tráfico que pudieran realizarse eran prematuras.

23. El representante informó a los Miembros de la importancia del Acuerdo. Confería valiosos derechos de "cielos abiertos" entre los Estados Unidos y todos los Estados miembros de la Unión Europea. Autorizaría a cada compañía aérea estadounidense y a cada compañía aérea de la UE a volar entre cada ciudad de la Unión Europea y los Estados Unidos, a operar sin restricciones en cuanto a número de vuelos, aeronaves y rutas, a establecer las tarifas con arreglo totalmente a la demanda del mercado y a concluir acuerdos de cooperación, con inclusión de acuerdos de códigos compartidos, franquicia y arrendamiento, por ejemplo de aeronaves con tripulación, de conformidad con las prescripciones normativas aplicadas normalmente.

24. El Acuerdo fomentaría también una mayor cooperación en materia de reglamentación en esferas tan diversas como la legislación sobre competencia, las subvenciones oficiales, el medio ambiente, la protección de los consumidores y la seguridad. En él se establecía un comité consultivo conjunto por conducto del cual los Estados Unidos y la Unión Europea podrían resolver los problemas que surgieran y desarrollar nuevas esferas de cooperación. Antes de su aplicación provisional, las delegaciones de los Estados Unidos y la UE habían empezado ya a celebrar reuniones preliminares del comité conjunto, en las que se habían centrado en los progresos ya logrados en la esfera de la reglamentación: por ejemplo, a través del Grupo de Coordinación de la Seguridad del Transporte EE.UU.-UE, y la puesta en marcha conjunta por la Comisión Europea y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de la Iniciativa de Interoperabilidad Atlántica para Reducir las Emisiones. El comité conjunto se había centrado ya también en la cuestión de la elaboración de procedimientos, con inclusión de modificaciones en caso necesario, para la adhesión de terceros países al Acuerdo y había convenido prestar especial atención, como cuestión prioritaria, a los Estados que se adhirieran a la Unión Europea.

25. El Acuerdo contenía también medidas en materia de inversiones. Los inversores estadounidenses podrían invertir en una compañía aérea de la UE, siempre y cuando fuera propiedad mayoritaria y estuviera bajo el control efectivo de un Estado miembro y/o de nacionales de Estados miembros. En el Acuerdo se dejaba claro que los inversores de la UE podrían tener una participación de hasta el 49,9 por ciento en el capital total de una compañía aérea estadounidense o, según el caso, incluso más, a condición de que los inversores extranjeros no poseyeran más del 25 por ciento de las acciones con derecho a voto y la compañía aérea estuviera bajo el control real de ciudadanos estadounidenses. El Acuerdo ofrecía también la posibilidad de que los inversores de la UE poseyeran o controlaran compañías aéreas de Suiza, Liechtenstein, miembros del Espacio Aéreo Común Europeo (EACE), Kenya y otros asociados africanos de los Estados Unidos en acuerdos de "cierros abiertos", sin poner en peligro los derechos de esas compañías a operar en los Estados Unidos.

26. Por último, la concesión de nuevos derechos de tráfico a los transportistas de la UE abría la puerta a la realización de fusiones y adquisiciones de compañías aéreas transfronterizas dentro de la Unión Europea, porque se respaldaba el concepto de transportista comunitario, como resultado de lo cual los derechos de explotación de esos transportistas no se hallaban ya en peligro legal.

27. Un representante de las Comunidades Europeas dijo que la información contenida en la Nota de la Secretaría era muy valiosa, ya que ofrecía un panorama más claro de los ASA plurilaterales. A modo de observaciones preliminares, indicó que también a él le había sorprendido la omisión del Mercado de Aviación Único de las CE, ya que el Acuerdo constituía un ejemplo extremo de liberalización regional en el sector, que iba más allá de las meras cuestiones de acceso a los mercados y establecía una convergencia normativa muy importante. Acogería también con satisfacción que el Acuerdo se incluyera en trabajos futuros. Otra interesante omisión, que se había puesto de relieve en el seminario del día anterior, era que el documento se centraba únicamente en los derechos de tráfico aéreo de pasajeros, aunque el sector de la carga tenía también una gran importancia. Del 30 al 40 por ciento (en valor) de la carga mundial se transportaba por vía aérea, y las necesidades de ese segmento del sector diferían de las de los servicios de transporte de pasajeros. Le gustaría que se examinara si sería factible hacer extensivo el análisis a los servicios de carga.

28. Con respecto al contenido de la sección plurilateral referente a las CE, formuló, en aras de la exactitud, dos observaciones. En primer lugar, subrayó que el Acuerdo EE.UU.-UE, el Acuerdo Euromediterráneo y el Acuerdo sobre el EACE constituían nuevos tipos de ASA con relación tanto a los ASA bilaterales como a otros acuerdos plurilaterales, ya que incluían elementos de seguridad y establecían una convergencia normativa en las esferas de la seguridad y la política de competencia. A continuación, observó que en el Acuerdo EE.UU.-UE no sólo no se preveía la designación múltiple de transportistas sino que en realidad no se incluía ninguna disposición en materia de designación, lo que constituía un avance mucho mayor que la simple designación múltiple.

29. Tras elogiar a la Secretaría por su labor, el representante de Nueva Zelandia dijo que el diagrama contenido en la página 12 del documento de la Secretaría era muy elocuente, ya que ilustraba el número de ASA plurilaterales elaborados en todo el mundo. Reconocía que en algunos casos esos acuerdos estaban firmemente arraigados, en otros era inminente su establecimiento y en otros sólo constituían una aspiración, y destacó que eran por lo general mucho más liberales que los ASA bilaterales. Informó a los Miembros de la evolución del Acuerdo sobre Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico (PIASA), acuerdo plurilateral en cuya elaboración se había tardado un decenio. Aunque en la Nota de la Secretaría se indicaba que el PIASA no estaba en vigor debido al insuficiente número de ratificaciones, en realidad se esperaba que la ratificación que faltaba para su entrada en vigor tuviera lugar en las dos semanas siguientes. Uno de los elementos importantes era la concesión de derechos de tráfico de quinta libertad, no sólo con respecto a los servicios de transporte de larga distancia, por ejemplo de Nueva Zelandia y Australia a Europa, sino también a las pequeñas compañías aéreas de las Islas del Pacífico Sur, dispersas en una vasta zona del Océano Pacífico, para establecer servicios viables de transporte aéreo esenciales para el turismo y el comercio.

30. Otro elemento importante era la liberalización de las disposiciones en materia de propiedad y control. Esto había quedado bien ilustrado en Europa y, a ese respecto, el orador coincidía con las observaciones formuladas en relación con la omisión del Mercado de Aviación Único de las CE. Una observación técnica que deseaba hacer sobre este tema era que, comprensiblemente, la Secretaría había asignado al Acuerdo Multilateral sobre Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT) la tradicional disposición sobre propiedad mayoritaria y control efectivo. De hecho, en el Acuerdo se preveía mayor flexibilidad de la que entrañaba la cláusula tradicional de propiedad. Se limitaba la propiedad de un país que invirtiera en una compañía aérea de otra parte en el MALIAT a que volviera después al país inversor inicial; con ello se trataba de evitar el establecimiento de compañías aéreas extraterritoriales que pudieran empeorar las condiciones laborales. Esta cuestión había sido motivo de especial preocupación para uno de los miembros del MALIAT, pero no para los demás, que habían esperado unas condiciones de propiedad más liberales. El orador había tomado también nota con gran interés de las observaciones formuladas por las CE y los Estados Unidos de que estaban estudiando la posibilidad de que otras partes se adhirieran a su nuevo Acuerdo, y tomaba asimismo nota de que las CE estaban considerando el establecimiento, más avanzado el año, de mandatos para la celebración de negociaciones con otras partes; dejó constancia del interés de Nueva Zelanda al respecto.

31. El representante de los Estados Unidos dijo que había omitido una parte muy importante del Acuerdo EE.UU.-UE. Decididamente, se trataba de un acuerdo de "primera fase" entre los Estados Unidos y la Unión Europea. Además de las esferas de cooperación establecidas y la labor del comité conjunto, se impartía el mandato de volver a la mesa de negociación en 2008 con miras a una mayor liberalización. Su delegación preveía que esas negociaciones, paralelamente a los trabajos del comité conjunto, mejorarían la aviación transatlántica y tal vez proporcionarían una visión y un modelo para una aplicación más amplia. Su delegación no podía determinar de antemano el resultado de esas negociaciones, que serían arduas y tratarían de cuestiones serias, pero abarcarían temas de interés prioritario para ambas partes, entre ellos los siguientes: mayor liberalización de los derechos de tráfico; nuevas oportunidades de inversión; y repercusión de las medidas ambientales y las limitaciones de infraestructura en el ejercicio de esos derechos de tráfico.

32. El representante de Australia se hizo eco de las observaciones formuladas por otras delegaciones en relación con la importancia y la calidad de la Nota de la Secretaría, que aportaba más conocimientos sobre la evolución del sector del transporte aéreo. Estimaba que ese trabajo tendría gran interés para los funcionarios encargados del transporte aéreo de todo el mundo, y animó a las delegaciones a que transmitieran la información a sus funcionarios encargados del transporte en las capitales, con el fin de lograr una mayor participación en el examen.

33. Con respecto a los ASA plurilaterales, dijo que, aunque actualmente su país no era signatario de ninguno de esos acuerdos, tenía una actitud abierta con respecto a ellos. Añadió que se había suscrito un acuerdo horizontal con las CE y que su delegación estaba interesada en concluir un amplio acuerdo con las CE. Deseaba señalar una serie de modificaciones técnicas con respecto a la información contenida en el documento de la Secretaría, que presentaría directamente a ésta por separado. Con respecto a la sugerencia que figuraba en el párrafo 11 de la Nota de la Secretaría de que se publicara el texto de todos los acuerdos plurilaterales, indicó que, aunque tal vez hubiera que considerar su repercusión en los recursos, en principio su delegación apoyaba firmemente cualquier iniciativa para que los acuerdos sobre servicios aéreos sean más transparentes. Mencionó que el sitio Web específico del MALIAT, que mantenía Nueva Zelanda, constituía un buen ejemplo de esas iniciativas de transparencia. El representante de Nueva Zelanda apoyó la declaración formulada por Australia sobre la conveniencia de transparencia con respecto a la situación y el contenido de los ASA plurilaterales.

34. El representante de los Estados Unidos hizo una aclaración con respecto al párrafo 37 del documento de la Secretaría. En él se indicaba que, al codificar el Acuerdo EE.UU.-UE con respecto a los derechos de séptima libertad, se había asignado la totalidad de los puntos imputables, pese a que esos derechos sólo se aplicaban a los transportistas de la UE y con respecto a una zona geográfica muy limitada. Señaló que el ámbito geográfico inducía ligeramente a error, ya que los derechos de séptima libertad se aplicaban a los servicios suministrados entre los Estados Unidos, los 27 Estados miembros de la UE y los países del EACE, con inclusión de Noruega, Islandia y los Estados Balcánicos. Los servicios suministrados a los Estados Unidos por un transportista de la UE desde un Estado miembro de la UE que no fuera su país de origen constituían un otorgamiento de derechos de séptima libertad.

35. El representante de Sudáfrica formuló dos preguntas. En primer lugar, deseaba saber si el Acuerdo EE.UU.-UE permitía el cabotaje y, en segundo lugar, cuál era la disposición del Acuerdo relativa a la denegación. El representante de las Comunidades Europeas indicó que el cabotaje no quedaba abarcado por el Acuerdo. Había que considerar la cuestión en términos de equilibrio de las oportunidades de acceso a los mercados; los vuelos entre los Estados miembros de la UE eran vuelos internacionales, en tanto que los vuelos dentro de los Estados Unidos, que podían cubrir distancias muy largas, eran vuelos nacionales a los que se aplicaban restricciones en materia de cabotaje. Se concedía a los transportistas estadounidenses la libertad de realizar vuelos entre los Estados miembros de la UE y, por otra parte, se otorgaban los derechos de séptima libertad únicamente a los transportistas de la UE, no a los de los Estados Unidos, como medio de equilibrar el Acuerdo. En respuesta a la segunda pregunta, el representante de los Estados Unidos dijo que el origen del Acuerdo había sido, en parte, dar cabida a una situación en la que la adquisición de una participación en una compañía aérea tuviera como resultado que, cuando esa compañía atendiera el mercado estadounidense, no cumpliera ya la cláusula de denegación contenida en el Acuerdo bilateral con los Estados Unidos, es decir, no fuera ya propiedad mayoritaria ni estuviera bajo el control efectivo de nacionales del Estado que la había designado. Esas situaciones podían poner en peligro legal los derechos, aun cuando no se adoptaran necesariamente medidas inmediatas al respecto. La política de los Estados Unidos había sido siempre considerar exenciones con respecto a las prescripciones en materia de propiedad y control con tal de que se cumplieran algunas condiciones de interés público, muchas de las cuales se cumplían realmente si las dos partes implicadas tenían un acuerdo de "cielos abiertos" con los Estados Unidos. Aun antes de que se hubiera concluido el Acuerdo EE.UU.-UE, el ejemplo de Air France/KLM ilustraba un caso en el que el cambio de la estructura de propiedad no había puesto en peligro las operaciones de los transportistas.

36. La representante del Taipei Chino expresó su agradecimiento por la Nota de la Secretaría. Aun cuando las actividades básicas del sector del transporte aéreo -es decir, servicios regulares, servicios no regulares, servicios de carga y servicios de transportistas de bajo costo- no estaban abarcadas por el AGCS, la Nota mostraba que se habían logrado progresos significativos en la liberalización del transporte aéreo mediante ASA bilaterales o plurilaterales, especialmente con el Acuerdo EE.UU.-UE, que era muy amplio tanto en cuanto a cobertura geográfica como a contenido. Aunque su delegación apoyaba también la idea expuesta por algunos Miembros de que el segundo examen debía conducir a resultados concretos mediante la ampliación de la cobertura sectorial del AGCS, opinaba que la contribución de un enfoque de esa índole a la liberalización del transporte aéreo podría ser fragmentada y no tan efectiva como un acuerdo multilateral sobre servicios aéreos. Por consiguiente, se preguntaba si tal vez no sería posible en el futuro combinar dos acuerdos plurilaterales, por ejemplo el Acuerdo EE.UU.-UE y el MALIAT; le interesaba observar la evolución de esas tendencias.

37. El representante de Nueva Zelandia opinaba que el del Taipei Chino había planteado una interesante cuestión; recibiría con agrado las ideas de las delegaciones sobre la posible racionalización de los acuerdos plurilaterales, a la luz también de su naturaleza relativamente similar. En efecto, se preguntaba si una de las tendencias a más largo plazo que habría que considerar en el

futuro sería algún tipo de fusión de esos acuerdos; había acogido con satisfacción las observaciones formuladas por las CE y los Estados Unidos sobre la posible adhesión de terceras partes a su Acuerdo.

38. Con respecto a la cuestión de la adhesión, el representante de las Comunidades Europeas dijo que la disposición en la materia perseguía principalmente abordar el hecho de que la Unión Europea estaba aún creciendo. No obstante, añadió que la disposición en sí era genérica y que existía la posibilidad de considerar otras terceras partes y determinar si en el futuro habría medios factibles, a reserva del acuerdo de los Estados Unidos y la Unión Europea, de hacer extensivo el Acuerdo a ellas.

B. SITUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DE LAS LÍNEAS AÉREAS REGULARES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

39. El representante de Australia dijo que esta sección ofrecía un sólido análisis de la evolución del sector desde 2000, uno de los períodos más tumultuosos para el sector de la aviación. Deseaba formular una observación con respecto a la sección C, que trataba de la ayuda estatal. En el párrafo 124 se indicaba que "se han necesitado fuertes inyecciones de capital por los gobiernos para ayudar a mantener a flote a varias de las principales líneas aéreas", y en el párrafo 130 se decía que "tuvieron que intervenir los gobiernos para sostener a sus compañías aéreas en quiebra". Aunque en muchos casos esas declaraciones se ajustaban a los hechos, estimaba que, si bien esa ayuda constituía una opción de política legítima, no siempre era necesaria, o en realidad óptima, ya que podía dar lugar a distorsiones del mercado. Mencionó el caso de Ansett Australia, segunda principal compañía aérea de Australia, que había quebrado el 12 de septiembre de 2001. En aquel momento el Gobierno australiano decidió no prestar ayuda financiera para mantenerla a flote. Naturalmente, ello había causado una gran angustia a los empleados de la compañía y a algunas de las comunidades a las que atendía, y a corto plazo había dado lugar a perturbaciones en el sistema de transporte. No obstante, a largo plazo la decisión resultó acertada, ya que el sector de la aviación australiano salió de la crisis con mayor solidez y competitividad. Australia había tenido la suerte de contar con otras compañías aéreas de éxito, Qantas y Virgin Blue, que en ambos casos pudieron responder rápida y satisfactoriamente a los cambios del mercado, a lo que ayudó también que Australia había desreglamentado ya su mercado interno y había promovido la competencia en el mercado internacional.

40. El representante de Nueva Zelandia indicó que, en el momento de su quiebra, Ansett era propiedad de Air New Zealand, pero que, debido a las disposiciones en materia de propiedad y control contenidas en los ASA bilaterales, las opciones de que disponían Air New Zealand y el Gobierno de Nueva Zelandia eran limitadas. Algunos países tenían mercados de valores muy reducidos, e incluso algunos grandes países tenían mercados de valores relativamente pequeños cuando se trataba de invertir en el arriesgado sector de las compañías aéreas, en tanto que otros países tenían otros mecanismos para hacer frente a esos problemas, como las disposiciones del capítulo 11 del Código de los Estados Unidos. Añadió que el principal competidor de Ansett era Australian Airlines, que no se había fusionado con Qantas hasta que el Gobierno australiano había liquidado su deuda.

41. El representante de las Comunidades Europeas dijo que en el período objeto de examen habían desaparecido algunos de los transportistas aéreos de pabellón nacional de Europa, y habían repercutido las rigurosas normas de "primera y última vez" de las CE sobre concesión de ayuda estatal, pero que el sector volvía a generar beneficios por primera vez a nivel global. Los transportistas europeos en su conjunto seguían siendo rentables desde 2002-2003. Resultaba interesante que el enorme aumento del transporte realizado por transportistas de bajo costo hubiera obligado a la Comisión a examinar más detenidamente el modo en que se explotaban las rutas. Había surgido la necesidad de que se elaboraran normas claras sobre ayuda estatal con respecto al modo en que se establecían nuevos servicios de punto a punto entre aeropuertos regionales. Se trataba de un nicho de mercado que los transportistas de bajo costo habían explotado al máximo, especialmente aprovechando el Mercado de Aviación Único. No obstante, había que ofrecer a todos los

transportistas, sin discriminación, las oportunidades que se ofrecían a los transportistas de bajo costo. Ese había sido el motivo fundamental que había inspirado las directrices de 2005 sobre ayuda estatal elaboradas por la Comisión Europea. Esas directrices habían beneficiado también a los aeropuertos regionales, muchos de los cuales estaban realizando importantes inversiones y dependían en gran medida de un solo transportista, normalmente de bajo costo, ya que proporcionaban un marco estable y previsible para que los aeropuertos regionales concluyeran sus contratos sobre servicios aéreos.

42. El representante de China indicó que la Nota de la Secretaría era valiosa y útil. A continuación, facilitó información sobre el transporte regular de pasajeros en su país. En 2006, el sector del transporte aéreo había registrado un rápido desarrollo: se transportaron 160 millones de pasajeros y la tasa de crecimiento de pasajeros-kilómetro fue superior en 9,8 puntos porcentuales a la tasa media mundial. Las partes correspondientes al número de pasajeros-kilómetro nacionales e internacionales fueron el 77,9 y el 22,1 por ciento, respectivamente. De 2000 a 2006 la tasa media anual de crecimiento del número de pasajeros transportados fue del 15,6 por ciento, y el número de pasajeros internacionales aumentó un 12,7 por ciento anual. En 2005, el transporte regular de pasajeros-kilómetro fue superior al de Gran Bretaña, y China se situó en el segundo lugar entre los miembros de la OACI. Durante los siete primeros meses de 2007 el tráfico de pasajeros siguió manteniendo un rápido ritmo de crecimiento y, con relación al mismo período del año anterior, aumentó un 16,5 por ciento, porcentaje superior a la tasa anual de crecimiento registrada en los seis años anteriores. En 2006, las líneas aéreas regulares de China obtuvieron unos beneficios netos de 2.380 millones CNY, lo que representa un aumento de 2.730 millones CNY desde 2005.

C. TRANSPORTISTAS DE BAJO COSTO

43. El representante de Nueva Zelanda dijo que facilitaría información actualizada sobre los acontecimientos que habían tenido lugar recientemente en Australasia en relación con los transportistas de bajo costo, y que posteriormente proporcionaría también información detallada a la Secretaría. Después de que se elaborara la Nota de la Secretaría, Pacific Blue, compañía propiedad y bajo el control de Australia y filial de Virgin Blue, había anunciado que iba a empezar a suministrar servicios de cabotaje en Nueva Zelanda. El acceso a las instalaciones de los terminales era un problema para los transportistas de bajo costo. En cuanto al modo en que los transportistas tradicionales se habían adaptado para hacer frente a los transportistas de bajo costo, en el caso de Air New Zealand se había optado por servicios más sencillos y se habían reducido las tarifas aéreas. En la Nota de la Secretaría se indicaba que Air New Zealand, al igual que muchos otros transportistas tradicionales, había establecido una filial de bajo costo, Freedom Air, que en realidad se estaba liquidando. El desarrollo de los transportistas de bajo costo en la región del Pacífico Sudoccidental había tenido repercusiones en algunas de las compañías aéreas de las islas del Pacífico más pequeñas, a las que les había resultado difícil competir, pero también un considerable impacto favorable en el turismo, por sus importantes y positivos efectos indirectos en la economía y el empleo.

44. El representante de las Comunidades Europeas señaló que en la UE la lucha por la obtención de cuota de mercado se libraba entre los transportistas tradicionales puros, los transportistas de bajo costo y las compañías aéreas intermedias, como Virgin Express y Brussels Airlines, que se habían fusionado recientemente. Al parecer, existía con frecuencia en el sector de bajo costo una estrategia deliberada para debilitar a los competidores mediante una competencia directa en las rutas que explotaban los transportistas tradicionales. Los transportistas de bajo costo no formaban parte de las redes de alianzas, no podían proporcionar conexiones con vuelos intercontinentales y, a ese respecto, ofrecían un tipo de servicio diferente del prestado por los transportistas tradicionales puros. Dudaba también de la viabilidad del modelo de bajo costo con respecto a vuelos de más de tres horas.

45. El representante de Australia secundó las observaciones del representante de Nueva Zelanda sobre los acontecimientos que habían tenido lugar en la región del Pacífico Sur en relación con los transportistas de bajo costo. Indicó que, aunque esos transportistas habían atraído mucha atención y

existía una literatura sustancial sobre el tema, el transporte aéreo de bajo costo no era realmente más que un modelo empresarial, y en la mayoría de los casos esos transportistas no eran objeto de un trato normativo diferente. Por lo tanto, se preguntaba si cuando se realizara el siguiente examen no se trataría a esos transportistas simplemente como parte del conjunto del sector, en vez de tratarlos como si constituyeran un sector por derecho propio, lo que, en su opinión, no era así. El sector de bajo costo ofrecía una gran diversidad; sólo algunos transportistas seguían el modelo de Southwest "puro", en tanto que otros se desviaban de él. En realidad, estimaba que eso reflejaba simplemente la identificación de diferentes oportunidades comerciales y segmentos del mercado por distintas compañías aéreas. Sin embargo, una esfera que estaba cambiando rápidamente era la de los vuelos de media a larga distancia del mercado de bajo costo, en particular en la región del Pacífico, entre otras razones por las largas distancias que entrañaban los vuelos internacionales. Jetstar ofrecía, en una configuración de dos clases, servicios internacionales desde Australia a destinos situados a una distancia de hasta ocho horas de vuelo, VivaMacau volaba de Macao a Australia, y AirAsiaX pretendía también volar a Australia desde Kuala Lumpur. Esas tendencias del mercado eran prueba de que los transportistas de bajo costo variaban constantemente su modelo empresarial para aprovechar las nuevas oportunidades comerciales que se presentaban. Con respecto a la cuestión del acceso a las instalaciones de los terminales, indicó que una de las principales características de un gran número de transportistas de bajo costo era su nivel de innovación y que muchos habían abierto con gran rapidez tanto aeropuertos secundarios como instalaciones de terminales.

46. El representante de China dijo que en la Nota de la Secretaría se ofrecía una reseña de las compañías aéreas de bajo costo de China y deseaba compartir con los Miembros un poco más de información adicional sobre ese modelo de transporte aéreo en su país. A fin de atender las diferentes necesidades de los consumidores, desde 2005 el Gobierno había aprobado varias compañías aéreas que pretendían operar como líneas aéreas de bajo costo. Para comprender mejor las necesidades de los consumidores, en 2005, antes del lanzamiento de Spring Airlines, la Administración de Aviación Civil de China (CAAC) había celebrado una audiencia pública sobre la diferenciación de los servicios, para que Spring Airlines realizara operaciones de bajo costo. La diferenciación de los servicios incluía las siguientes medidas: reducir la franquicia de equipaje; no suministrar comidas gratis; no utilizar puentes de embarque para pasajeros; establecer procedimientos específicos para el embarque y desembarque de los pasajeros; reducir los servicios de asistencia en tierra innecesarios; realizar con rapidez las operaciones de embarque y desembarque de las aeronaves; y desarrollar sistemas propios de tecnología de la información en materia de ventas, llegadas y salidas.

47. La CAAC trabajaba intensamente para mejorar el entorno empresarial de las compañías aéreas de bajo costo. Ahora bien, el precio del combustible, que era un importante factor en la explotación de esas compañías, excedía del control de las líneas aéreas, e incluso de la CAAC. Las orientaciones sobre los precios de los combustibles se aplicaban a todos los sectores de la economía de China.

48. Ese modelo relativamente nuevo tenía aún en China carácter experimental. Se habían abierto rutas aéreas internacionales chinas a compañías aéreas de bajo costo de otras regiones, entre ellas Thai AirAsia, Tiger Airways y Hong Kong Express Airways.

49. En cuanto a la reciente oferta de adquisición de Aer Lingus por parte de Ryanair, el representante de Sudáfrica se preguntaba si, de haber tenido éxito, esa aerolínea hubiera tenido que afrontar alguna restricción a la explotación de rutas transatlánticas por su condición de transportista de bajo costo. El representante de las Comunidades Europeas respondió que, con arreglo al nuevo Acuerdo EE.UU.-UE, y también con arreglo a los ASA bilaterales de los Estados miembros con los Estados Unidos, no se exigía que una compañía aérea fuera un transportista tradicional para que se le permitiera volar.

D. SERVICIOS NO REGULARES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

50. El representante de Nueva Zelandia pidió la opinión de los Miembros que tenían un importante sector de vuelos chárter sobre cómo veían el futuro de ese sector en un mercado cada vez más abierto y desreglamentado. Tenía entendido que el sector de vuelos no regulares o chárter había surgido como consecuencia de una disposición del Convenio de Chicago que le permitía desarrollarse fuera del marco de los ASA bilaterales. Seguían existiendo algunos regímenes de protección de los consumidores que se aplicaban a las operaciones no regulares, pero no a las regulares, y se preguntaba qué futuro tenía ese segmento del sector y cuánto quedaría de él dentro de 5 a 10 años.

51. Respondiendo brevemente a la pregunta del representante de Nueva Zelandia, el representante de Australia dijo que, aunque el segmento de vuelos chárter no estaba muy desarrollado en su país, debido a las limitaciones del sistema bilateral tal como figuraba en muchos acuerdos tradicionales, ese sector seguía teniendo importancia, ya que permitía a los transportistas poner a prueba el mercado con servicios de carácter estacional o en pequeña escala, y seguía siendo también muy importante para el sector del turismo.

52. El representante de los Estados Unidos dijo que el representante de Nueva Zelandia había formulado una interesante pregunta. En la Nota de la Secretaría se ofrecía una buena explicación de la dinámica del sector; a medida que avanzaba la liberalización, habían cambiado algunos de los motivos fundamentales de la génesis de los servicios no regulares y éstos se enfrentaban actualmente también a la amenaza que representaban los transportistas de bajo costo. Añadió que, a largo plazo, no preveía una disminución de la importancia de esos servicios en el sector de la carga; señaló la importancia crucial de los vuelos no regulares de carga, por ejemplo para el transporte de carga excesivamente grande o pesada, el transporte aéreo militar, el lanzamiento de satélites, etc. Por ello, tenía que continuar el tradicional enfoque liberal con respecto a las aprobaciones de vuelos chárter.

E. SERVICIOS REGIONALES DE TRANSPORTE AÉREO

53. El representante de Australia indicó que este sector era de especial interés para Australia, país grande con importantes distancias entre sus poblaciones. Añadió que debía establecerse una diferencia entre líneas aéreas regionales y servicios regionales de transporte aéreo, ya que muchos de esos servicios los suministraban líneas aéreas no regionales, por ejemplo transportistas de bajo costo. En Australia eran bastantes las comunidades, especialmente comunidades costeras con mercados de turismo, que habían tenido por primera vez servicios de aviones de reacción gracias a los transportistas de bajo costo.

54. El representante de China indicó que en 2005 la CAAC había anunciado el establecimiento de un conjunto de políticas encaminadas a impulsar los servicios regionales de transporte aéreo en el país. Entre las medidas adoptadas figuraban las siguientes: las compañías aéreas podrían abrir rutas regionales de manera independiente; se simplificarían los procedimientos de aprobación de la compra o el arrendamiento de aeronaves regionales en el extranjero; se mejorarían las condiciones en materia de aranceles de importación con respecto a las aeronaves, los motores y las piezas de repuesto regionales; se promovería el desarrollo de los aeropuertos regionales; y se ofrecerían subvenciones a los aeropuertos y las líneas aéreas regionales para el suministro de servicios universales.

55. El representante de Nueva Zelandia señaló que muchos servicios regionales eran esencialmente nacionales y que eran muy pocos, concentrados principalmente en Europa, los que se suministraban a nivel internacional. Se preguntaba dónde podían lograr su capital social las compañías aéreas regionales. En el caso de Nueva Zelandia, así como en el de Australia, muy al principio de la tendencia a la desreglamentación económica se permitía ejercer derechos de novena libertad sobre una base unilateral, lo que abría este segmento del sector a la inversión extranjera sin restricciones. En su opinión, se trataba de una esfera que tal vez pudiera considerarse para su posible

inclusión en el AGCS en el futuro. Un representante de la Secretaría confirmó que la mayoría de esos servicios regionales eran nacionales. No obstante, se habían abordado en la Nota de la Secretaría, ya que el mandato era examinar la evolución del sector del transporte aéreo, no sólo la del sector del transporte aéreo internacional.

F. SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL

56. El representante de Nueva Zelandia dijo que, aunque a menudo no se tenían en cuenta los servicios de aviación general, constituían una parte importante del sector. Había tomado nota con especial interés de la información que figuraba en el página 301 de la Nota de la Secretaría sobre la inclusión por los Estados Unidos de los servicios aéreos especializados en los acuerdos de libre comercio que había venido negociando. Nueva Zelandia los había recogido en algunos de los acuerdos de libre comercio en los que participaba. Señaló que algunos elementos del sector quedaban abarcados por la clasificación de la CPC, por ejemplo los relativos al sector de la enseñanza, y que era con frecuencia en esa parte del sector donde se formaban pilotos cualificados y donde éstos adquirían su experiencia, para pasar después a otros segmentos del sector de la aviación. Había leído también con interés la evolución del sector de los taxis aéreos, especialmente en los Estados Unidos, ya que estaban entrando en el sector de los vuelos chárter, en su forma más pura, reactores de negocios más pequeños y menos costosos, y le interesaba ver cómo evolucionaría en el futuro esa parte del sector. Sospechaba que algunos de los problemas que se plantearían en el desarrollo de ese segmento provendrían del lado de la infraestructura, en particular el control del tráfico aéreo.

57. El representante de las Comunidades Europeas indicó que su delegación había identificado ese sector como un importante sector en crecimiento, y le había impresionado la cantidad de información recogida por la Secretaría en su Nota. La Comisión estaba realizando su propia investigación sobre cuál parecía ser la configuración del sector de la aviación general y había publicado ese mismo año un documento de consulta para ponerse en contacto con las partes interesadas a efectos de información.

58. El representante de China dijo que en 2005 el número total de horas de vuelo de la aviación general en su país ascendió a 192.000, cifra superior en un 27,3 por ciento a la registrada el año anterior. Además de la formación de pilotos, la principal esfera de los servicios de aviación general en China era la de los servicios petroleros, que representaban el 11,1 por ciento del total de horas de vuelo. También en 2005, Deer Jet Company, principal operador de aviones de reacción de negocios de China, voló 4.168 horas, lo que representó el 70 por ciento de ese mercado. También Air China y Shanghai Airlines explotaban reactores de negocios. Esos operadores ofrecían en China servicios de gestión fiduciaria de reactores de negocios, pero no existían actualmente en el país operadores de propiedad fraccionaria.

G. SERVICIOS DE CARGA AÉREA

59. El representante de Nueva Zelandia dijo que en el seminario del día anterior se había abarcado debidamente este sector. Un elemento que había surgido era su especial naturaleza en lo referente a los derechos aéreos y la importancia atribuida a la necesidad de los derechos de tráfico de quinta libertad que otorgaban los acuerdos más liberales. Los agentes del sector habían señalado los desequilibrios de las corrientes de carga: en determinada ruta entre A y B, el peso de la carga en una dirección era del doble al triple del de la carga transportada en la otra dirección, de manera que la flexibilidad para explotar rutas triangulares o incluso más complejas era esencial. Air New Zealand, aprovechando los ASA que tenía Nueva Zelandia con Alemania, Australia, China y los Estados Unidos, que eran liberales con respecto a la carga, había podido establecer un servicio unidireccional alrededor del mundo que satisfacía las necesidades de los comerciantes.

60. Al liberalizar el sector, Nueva Zelanda había adoptado inicialmente el enfoque de que no era necesario establecer disposiciones separadas para la carga. Sin embargo, más recientemente se había convencido de que, aun cuando un asociado bilateral no estuviera preparado para liberalizar los servicios de transporte de pasajeros, podía estarlo para liberalizar los servicios de carga, y había empezado a aceptarlo con una serie de asociados. El sector de la carga tenía características diferentes de las del sector del transporte de pasajeros, aun cuando las líneas aéreas de pasajeros transportaran también carga en sus bodegas y esgrimieran un argumento legítimo cuando decían que también competían con esos transportistas que podrían operar en el marco de un régimen más liberal si los servicios de los transportistas exclusivamente de carga recibieran un trato diferente.

61. En la Nota de la Secretaría se preguntaba si el sector de la carga justificaba un examen más a fondo, y el orador indicó que valdría la pena averiguar si se estaban elaborando a nivel mundial disposiciones separadas para los servicios de carga, aunque, consciente de las limitaciones existentes en relación con los datos, señaló que el primer paso sería evaluar la viabilidad de llevar a cabo esa labor. Estimaba que constituiría una ampliación útil de la metodología del QUASAR, y que tal vez un modo de tantear la tarea fuera centrarse en las principales corrientes de carga, de manera similar a la labor realizada con respecto a los servicios de transporte de pasajeros, en la que la Secretaría había determinado que los 100 ó 200 principales ASA abarcaban la mayor parte del sector.

62. Señaló asimismo que el sector de la carga se había considerado como esfera piloto para la posible ampliación del AGCS con el fin de abarcar derechos esenciales. Desde el punto de vista conceptual, su delegación estaba interesada en esa labor, pero destacaba la necesidad de examinar detenidamente las ventajas y los inconvenientes pertinentes; añadió que los debates mantenidos en el seminario habían proporcionado provechosa materia de reflexión. Observó también que a partir de la página 355 de la Nota de la Secretaría se habían reproducido las ideas de un autor sobre el aspecto que podría presentar un acuerdo que abarcara la carga. De una lectura inicial deducía que el acuerdo se asemejaría más a un ASA que a un acuerdo que pudiera aprovechar el tipo de disposiciones contenidas en el AGCS.

63. El representante de China indicó que en 2006 el tráfico postal y de carga había alcanzado en China la cifra de 3,49 millones de toneladas, lo que representaba un aumento del 13,9 por ciento con relación a 2005. Durante 2001 y 2006, la tasa media anual de crecimiento fue del 12,6 por ciento. La política de China sobre inversión extranjera en líneas aéreas exclusivamente de carga era coherente con la relativa a las compañías aéreas exclusivamente de pasajeros o las líneas aéreas combinadas; consistía en que la participación total de capital extranjero en las compañías aéreas de China podía ser del 49 por ciento, y la participación de un inversor extranjero y sus afiliados no podía ser superior al 25 por ciento.

64. En los últimos años se estaban estableciendo o se habían establecido empresas conjuntas de transporte exclusivamente de carga, como se describía en el documento S/C/W/270/Add.2. No obstante, en el párrafo 396 había un error de poca importancia en lo referente a la cooperación entre China Eastern Airlines y Singapore Airlines. Ambas compañías trataban de establecer una alianza estratégica completa, no una simple cooperación en materia de carga aérea. La negociación había concluido, y Singapore Airlines y Temasek Holdings tendrían una participación del 24 por ciento en China Eastern Airlines. No obstante, el trato se hallaba en espera de que los accionistas de ambas partes lo aprobaran para finales de año. Tras la modificación del ASA China-EE.UU. en 2004, se permitía a las compañías aéreas exclusivamente de carga designadas por los Estados Unidos establecer sus propios centros de carga en la China continental. FedEx y UPS lo estaban haciendo en los aeropuertos de Guangzhou Baiyun y Shanghai Pudong, respectivamente. El mercado de transporte aéreo de carga entre China y los Estados Unidos se liberalizaría completamente en 2011, con arreglo a las modificaciones que se introdujeran en el ASA en mayo de ese año.

65. Indicó que el desequilibrio del tráfico internacional de carga aérea entre China y otras regiones estaba en consonancia con la estructura del comercio internacional de China. El tráfico de perfeccionamiento comprendía alrededor de la mitad del mercado del comercio internacional del país: requería la importación de materias primas y componentes, y los productos finales tenían que enviarse al resto del mundo. La importación podía realizarse por vía marítima, en tanto que la exportación se realizaba por vía aérea debido a la diferente sensibilidad de los productos en cuanto a duración del transporte.

66. El representante de los Estados Unidos dijo que la declaración de China ilustraba los beneficios que podía reportar la innovación en la liberalización. Subrayó la importancia que había tenido la liberalización del sector de la carga en las relaciones China-Estados Unidos, al acordar China con los Estados Unidos la importantísima empresa de abrir completamente su mercado de transporte de carga para 2011. Ese acuerdo había facilitado ya la apertura de centros en China por FedEx y UPS, y contribuiría considerablemente a la vinculación de los mercados estadounidense, asiático y europeo en lo referente al suministro de servicios ininterrumpidos de envío urgente a través de esos mercados, lo que facilitaría considerablemente el comercio mundial.

67. El representante de Australia señaló que el ritmo de liberalización de los servicios de carga reflejaba el lugar central que ocupaban esos servicios en el comercio mundial. Coincidió con la declaración del representante de Nueva Zelandia sobre la importancia de los derechos de quinta libertad para el sector de la carga, pero resaltó la creciente importancia que tenían también los derechos de séptima libertad. En el párrafo 472 del documento de la Secretaría se indicaba que el suministro de servicios de carga a escala mundial que permitían los derechos de tráfico de quinta y séptima libertad era un sistema que no tenía equivalente en la esfera del transporte de pasajeros, en la que era en gran medida impensable. En realidad, así recurría en gran parte actualmente, pero cabía esperar que fuera una esfera en la que pudieran lograrse progresos en el futuro. La política de Australia durante los 10 años anteriores había sido negociar acuerdos sobre carga totalmente liberales; actualmente más de la tercera parte de sus ASA contenían acuerdos de carga liberales, incluso con respecto a los derechos de quinta libertad, lo que aún no ofrecía un panorama completo, ya que muchos de esos ASA se habían negociado durante los 10 años anteriores y concernían a sus principales interlocutores comerciales. Su delegación haría llegar a la Secretaría observaciones adicionales más adelante.

68. Apoyó también la sugerencia de Nueva Zelandia de que el sector de la carga era una esfera en la que podría realizarse una mayor labor conceptual, ya fuera en el actual examen o en el futuro; se trataba de una esfera en la que el multilateralismo tenía mucho que ofrecer, y el AGCS podría servir de modelo útil y de alternativa.

H. FRANJAS HORARIAS

69. El representante de China dijo que en 2006 los movimientos de aeronaves registrados en los aeropuertos de la China continental ascendieron a 3,49 millones; en el Aeropuerto Internacional de Beijing Capital se registraron 380.000 movimientos de aeronaves, lo que representaba un nuevo récord, y también habían aumentado los movimientos de aeronaves en los aeropuertos de Shanghai y Guangzhou. El impulso de los movimientos de las aeronaves dio lugar a un conflicto entre el rápido aumento de la demanda del mercado y las limitadas franjas horarias disponibles. En agosto de 2007, la CAAC publicó Normas provisionales sobre gestión de las franjas horarias, que constituían un sistema de gestión de las franjas horarias que reglamentaba el Gobierno y en el que participaban las partes interesadas. En los aeropuertos de mucho tráfico se establecieron Comités de coordinación de franjas horarias, cuyos miembros procedían de la CAAC, las oficinas de control del tráfico aéreo, las líneas aéreas y los aeropuertos. Para garantizar la apertura, la igualdad y la justicia en la asignación de las franjas horarias, se adoptaron los principios vigentes a escala mundial.

70. El representante de las Comunidades Europeas indicó que la Secretaría había informado con bastante extensión en su Nota sobre la labor de investigación en curso en las CE para hallar modos de hacer frente al problema de la capacidad de los aeropuertos en Europa, muchos de los cuales estaban congestionados y totalmente coordinados a lo largo del día. En el marco de la investigación se estaba estudiando si había maneras de aumentar las posibilidades de acceso a los mercados para las líneas aéreas y de abordar la cuestión del llamado "mercado gris", en el que las franjas horarias eran objeto de comercio entre las compañías aéreas en vez de dirigirse éstas al coordinador que las asignaba al principio de cada temporada de programación. Proseguían las consultas de las CE con las partes interesadas, incluidas las autoridades de aviación civil de los Estados miembros y otras partes interesadas del sector del transporte, con miras a encontrar un sistema que pudiera resolver a corto plazo el problema de la capacidad en Europa. En lo referente a la planificación a largo plazo de la infraestructura aeroportuaria, se trataba de cuestiones de planificación que abordaban a nivel interno las autoridades locales o nacionales de los Estados miembros.

I. ALIANZAS Y COOPERACIÓN ENTRE COMPAÑÍAS AÉREAS

71. El representante de Nueva Zelandia dijo que las alianzas y otras formas de cooperación permitían a las compañías aéreas afrontar las limitaciones del marco bilateral en el que operaban, así como una realidad comercial. Con respecto al documento de la Secretaría, observó que un elemento que se había omitido y era siempre importante, en particular para las compañías aéreas no vinculadas a ninguna de las alianzas mundiales, era la función que había venido desempeñando la IATA y que había resultado considerablemente afectada por las autoridades encargadas de la competencia de un reducido número de Miembros. Ello repercutía en el sector y, aunque el orador reconocía que el AGCS no se centraba demasiado en la reglamentación en materia de competencia, estimaba que se trataba de una esfera que tal vez justificara cierto análisis.

72. Indicó que, al final de la sección pertinente de la Nota, la Secretaría había abordado elementos del sistema de códigos compartidos en cuanto a cómo los afectaban los ASA. Era una esfera en la que cada uno aprendía constantemente de los originales modos en que sus interlocutores bilaterales abordaban la cuestión de cómo tratar los códigos compartidos, y era también una esfera que merecía ser objeto de un examen más profundo. No obstante, el orador era consciente de las limitaciones documentales que existían al respecto, ya que la cuestión de los códigos compartidos no siempre se abordaba necesariamente en los ASA bilaterales que se suponía se registraban en la OACI, sino que a menudo quedaba abarcada por memorandos de entendimiento, cuya obtención resultaba mucho más difícil.

73. En cuanto a las alianzas mundiales, señaló que, aunque anteriormente eran asuntos muy variables, recientemente parecían haberse asentado algo. Sin embargo, había aún muchas líneas aéreas de todo el mundo que no formaban parte de esas alianzas.

74. El representante de Australia coincidía con el de Nueva Zelandia en que el sistema de códigos compartidos y las alianzas eran algunas de las innovadoras maneras en que las compañías aéreas respondían a ciertas restricciones del marco bilateral, pero eran también una manera para las compañías aéreas de aumentar las oportunidades de mercado en relación con rutas largas y de poco tráfico; cabía citar como ejemplo las rutas de Australia a Europa: todas las compañías aéreas de la Europa Continental se habían retirado del mercado australiano durante el último decenio, aunque la mayoría mantenían una firme presencia mediante acuerdos de códigos compartidos. Se trataba de una esfera en la que no existían muchos estudios detallados disponibles, lo que quizá ponía de relieve algunas de las limitaciones en materia de datos mencionadas por la Secretaría. En cuanto a la observación del representante de Nueva Zelandia acerca de la inclusión de las disposiciones sobre códigos compartidos en memorandos de entendimiento, el orador se mostró de acuerdo y señaló que a menudo ocurría también lo mismo en el caso de la carga, y que era lamentable que los memorandos de entendimiento no estuvieran por lo general a disposición del público. Australia seguía la política

de facilitar sus memorandos de entendimiento siempre que el asociado bilateral pertinente estuviera de acuerdo. Era otro ejemplo de que la transparencia de los acuerdos sobre servicios aéreos podía contribuir realmente a que los académicos, así como los profesionales y los participantes en el sector, comprendiera mejor esos acuerdos y las oportunidades que brindaban.

J. PROPIEDAD

75. El representante de Nueva Zelandia dijo que ésta era una parte sumamente importante del examen, una esfera en la que muchos agentes del sector, si no del Gobierno, habían expresado frustración, y una cuestión que la OACI había tratado de abordar en su Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo. Felicitó a la Secretaría por haber reunido los conceptos de manera muy clara. Existía una importante diferencia entre el régimen de propiedad y control que decidía adoptar un país con respecto a sus transportistas, como en el caso de Nueva Zelandia, donde no se designaban compañías aéreas que no fueran propiedad mayoritaria y no estuvieran bajo el control efectivo de sus nacionales, y el tipo de criterios incluidos en los ASA, con arreglo a los cuales se podían negar derechos a un asociado habida cuenta de la propiedad de su compañía aérea, en particular si ésta trataba de eludir los acuerdos que tenía un Estado con otro país. Los Estados Unidos habían abordado adecuadamente esta cuestión al responder a una pregunta formulada por Sudáfrica e indicar que si, por ejemplo, las partes implicadas tenían todas ellas acuerdos de "cielos abiertos" podían concederse exenciones. No obstante, Nueva Zelandia tenía un acuerdo bilateral restrictivo con el Reino Unido y se había planteado un problema cuando Sir Richard Branson trató de establecer en Australia una compañía aérea que volara a Nueva Zelandia. Como esa compañía, Pacific Blue, era actualmente propiedad de Australia y estaba bajo su control, no se planteaba ya ningún problema, pero había sido motivo de preocupación en su momento.

76. A nivel internacional, había una tendencia a la adopción de criterios tales como el relativo al principal centro de actividad en el que residía el control normativo efectivo de la línea aérea. El control normativo efectivo era muy importante cuando se trataba de preocupaciones en materia de seguridad y protección con respecto a transportistas de pabellón de conveniencia. Esas preocupaciones se habían suscitado en Nueva Zelandia cuando una línea aérea de un país de la región había tratado de volar a Nueva Zelandia con aeronaves registradas en Sierra Leona que figuraban en la lista negra de las CE.

77. Por consiguiente, los conceptos de propiedad eran muy importantes, pero la cuestión fundamental estribaba en cuál era el mejor camino a seguir. Durante años, Nueva Zelandia había procurado negociar con sus asociados bilaterales condiciones de propiedad más flexibles, con considerable éxito. Pero si una compañía aérea explotaba una red de servicios internacionales podía tener limitaciones si operaba en el marco de muy pocos acuerdos bilaterales que contuvieran el tradicional criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo y, sobre esa base, no tenía certidumbre en cuanto a autorización de una mayor propiedad extranjera. La capacidad para acceder a mercados de valores extranjeros internacionales podía tener cierta importancia para la viabilidad de la compañía, el acceso a capital más barato, etc. La cuestión de la propiedad no se abordaba debidamente en el marco bilateral en el que operaba actualmente la mayor parte del sector de las líneas aéreas internacionales y el verdadero problema consistía en el mejor modo de abordar la cuestión. Indicó que la Secretaría había ofrecido ejemplos muy detallados de inversiones extranjeras en compañías aéreas, en su mayoría inferiores al 25 o el 49 por ciento como consecuencia de las limitaciones bilaterales. Algunos grupos de aerolíneas, en particular el Grupo Virgin, habían ideado un modo creativo de ampliar sus operaciones a nivel internacional en asociaciones, pero era una esfera en la que el sector de las compañías aéreas se distinguía por tener un régimen restrictivo que no se planteaba en la mayoría de los demás sectores de servicios.

78. El representante de China dijo que, con arreglo a las Disposiciones sobre inversión extranjera en el sector de la aviación civil, publicadas en 2002, el 51 por ciento como mínimo de las acciones de las empresas conjuntas de transporte aéreo debía ser propiedad de inversores nacionales, y las acciones totales de un inversor extranjero y sus empresas afiliadas no debían exceder del 25 por ciento. Anteriormente, la participación total máxima de los inversores extranjeros era del 35 por ciento, y los derechos de voto, del 25 por ciento. Las cifras que figuraban en el cuadro 54 de la Nota de la Secretaría con respecto a esa cuestión no eran correctas. Las políticas de inversión interna aplicadas en China exigían que el Estado poseyera o tuviera el control de Air China, China Southern Airlines y China Eastern Airlines. La distribución de las acciones de esas tres principales líneas aéreas que figuraba en el cuadro 56 de la Nota de la Secretaría era un tanto inexacta. A finales de 2006, el Estado poseía el 40,4 por ciento de las acciones de Air China, Cathay Pacific, el 17,34 por ciento, y los inversores extranjeros, el 34,21 por ciento en total. El Estado tenía el 50,3 por ciento de China Southern Airlines y los inversores extranjeros el 26,84 por ciento. Y, de las acciones de China Eastern Airlines, el 61,64 por ciento estaba en manos del Estado y el 32,2 por ciento pertenecía a inversores extranjeros. China Northern Airlines y Yunnan Airlines no eran ya compañías aéreas independientes. La primera se había fusionado con China Southern Airlines a finales de 2004, y la segunda había sido absorbida por China Eastern Airlines en mayo de 2005. En la cláusula de designación contenida en los ASA concluidos por China seguía utilizándose el criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo. Si las compañías aéreas designadas no cumplían esa norma, cada parte podía revocar la autorización de explotación.

79. El representante del Brasil elogió a la Secretaría por su Nota. En lo referente al enfoque de la cuestión de la propiedad adoptado por Nueva Zelandia, se preguntaba qué relación guardaba la cuestión con el AGCS. En el artículo XXVIII del AGCS se definía "persona jurídica de otro Miembro" como una parte que desarrollara operaciones comerciales sustantivas en el territorio de ese Miembro, independientemente de su propiedad. Además, en la jurisprudencia del AGCS en relación con la diferencia sobre los bananos se decía que para determinar a qué Miembro pertenecía el proveedor de servicios no importaba la propiedad final. Por consiguiente, se preguntaba qué relación guardaba la cuestión de la propiedad con los compromisos contraídos en el marco del AGCS en el sector del transporte aéreo. En respuesta a la pregunta del representante del Brasil, el representante de los Estados Unidos dijo que la cuestión de propiedad y control que se estaba examinando se refería al ejercicio de los derechos de tráfico, que estaban excluidos de la cobertura del AGCS por el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo. El representante de Nueva Zelandia se mostró de acuerdo con el de los Estados Unidos y añadió que esto podría ilustrar una posible solución a uno de los principales problemas del sector del transporte aéreo internacional, y que tal vez el AGCS tuviera algo que ofrecer en esa esfera.

K. OTROS ASPECTOS IMPORTANTES ECONÓMICOS Y DE REGLAMENTACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR

80. Ninguna delegación hizo uso de la palabra con respecto a esta cuestión.

81. En respuesta a algunas de las cuestiones planteadas en el marco de este punto, un representante de la Secretaría indicó que el Mercado de Aviación Único de las CE no se había abarcado por motivos de coherencia, ya que en el QUASAR se había considerado siempre que el Acuerdo abarcaba el tráfico interno, no obstante lo cual la Secretaría estaba dispuesta a incluirlo en su análisis.

82. Con respecto a la cobertura de los elementos de la armonización normativa en la descripción de los acuerdos plurilaterales de las CE, explicó que en el documento no se había abordado la cuestión porque, como se indicaba en el párrafo 9 del documento S/C/W/270, debido a las limitaciones de tiempo, la documentación de la Secretaría sólo abarcaba elementos puramente de acceso a los mercados. Añadió que en la Nota se había tratado la cuestión de las medidas de armonización

normativa al describir el EACE, ya que condicionaban las concesiones en materia de acceso a los mercados otorgadas, y se había propuesto que se distribuyera el texto de los acuerdos plurilaterales, mediante lo cual podrían apreciarse las medidas normativas. De paso, indicó que la información sobre los acuerdos plurilaterales era incompleta, ya que no se facilitaban al público los datos sobre ratificación y entrada en vigor.

83. En lo referente a las observaciones formuladas por los representantes de Australia y Nueva Zelanda sobre la repercusión en los recursos de la distribución del texto de todos los acuerdos plurilaterales, señaló que la tarea no entrañaría mucho trabajo, ya que la Secretaría había recopilado ya, con grandes esfuerzos, todos los acuerdos.

84. En cuanto a la cuestión planteada en relación con la viabilidad de incluir en el análisis el sector de la carga, dijo que para ello había que disponer de los textos de los ASA bilaterales. Esos textos podían obtenerse en la aplicación DAGMAR de la OACI, a la que la Secretaría había tratado de acceder reiteradamente, sin éxito hasta el momento. No se habían recibido de la OACI indicaciones claras sobre las condiciones de acceso a esa aplicación.

85. Con respecto a la ampliación del análisis de los códigos compartidos, podía hacerse con relativa facilidad, pues la Secretaría había creado ya una base de datos que contenía información pertinente. Debido a las limitaciones de tiempo, no había podido verificar ni utilizar plenamente la información en ella contenida, pero podría hacerlo fácilmente más o menos en un mes. Podían aplicarse consideraciones similares a la ampliación del análisis de la propiedad.

86. En lo referente a las políticas sobre competencia y los acuerdos de conexión entre líneas aéreas de la IATA, también en este caso la Secretaría había optado deliberadamente por no abordar la cuestión, debido a que no guardaba relación directa con el acceso a los mercados, y debido también a la controversia en torno a la cobertura del tema por la Secretaría cuando se realizó el primer examen. No obstante, la Secretaría se hallaba en condiciones de realizar ese trabajo y dispuesta a hacerlo.

87. Por último, en lo relativo a los datos erróneos sobre la propiedad de las compañías aéreas chinas, indicó que esos datos se habían extraído de *Airline Business* y, a ese respecto, reiteró la petición a los Miembros de que señalaran a la Secretaría los errores y omisiones que pudiera haber.

88. El representante del Taipei Chino señaló un error en el cuadro 56, que figuraba en la página 424 de la Nota de la Secretaría, en el que se indicaba que China Airlines era propiedad de China cuando en realidad pertenecía al Taipei Chino.

89. Refiriéndose a la parte II del punto A del orden del día, el Presidente recordó que en la reunión dedicada al examen celebrada el 1º de marzo el Consejo había examinado la Nota sobre el QUASAR elaborada por la Secretaría (documento S/C/W/270/Add.1, de fecha 30 de noviembre de 2006). Tras ese examen, varias delegaciones habían pedido a los Miembros que facilitaran a la Secretaría información actualizada sobre sus ASA bilaterales, con el fin de actualizar la base de datos del QUASAR. Además, en la reunión informal del Consejo celebrada el 13 de marzo se había decidido que la fecha de la tercera reunión del examen, es decir, la de la reunión en curso, sería la fecha límite para la presentación por los Miembros de comunicaciones encaminadas a corregir y complementar la información contenida en el QUASAR. En ese contexto, el 10 de septiembre de 2007 la delegación de Australia había presentado la comunicación contenida en el documento JOB(07)/136.

90. El representante de Australia presentó la contribución de su delegación a la actualización del QUASAR en lo referente a su país (documento JOB(07)/136). Recordó que en la reunión de marzo de 2007 dedicada al segundo examen del transporte aéreo Australia había animado a los Miembros a que actualizaran la información contenida en el QUASAR en relación con los ASA bilaterales, ya se

tratara de acuerdos con rango de tratado formal o de un rango inferior. Recordó asimismo que en la reunión del Consejo del Comercio de Servicios celebrada el 7 de junio de 2007 el Presidente había animado también a los Miembros a que facilitaran información a la Secretaría para actualizar el QUASAR antes de la reunión del examen en curso. Por su parte, Australia lo había hecho utilizando el modelo suministrado al final de la documentación del QUASAR: había añadido al QUASAR 27 nuevos acuerdos y había actualizado 34 de los 42 ya existentes. Se había proporcionado también información adicional, especialmente sobre la etapa de ratificación en que se hallaban los acuerdos, sobre los 33 acuerdos sin límites de capacidad para los servicios de transporte de carga y sobre los 26 acuerdos que contenían el "conjunto de medidas regionales" de Australia, iniciativa que preveía una capacidad ilimitada para los servicios de transporte de pasajeros a destinos dentro de Australia, con excepción de los grandes aeropuertos de Sydney, Melbourne, Brisbane y Perth. Estimaba que el QUASAR podía convertirse en un instrumento muy útil para los encargados de la formulación de las políticas de aviación. Por consiguiente, era importante que otros Miembros consideraran la posibilidad de actualizar el QUASAR para que fuera lo más completo posible. A ese respecto, subrayó que, de hecho, el volumen de trabajo que entrañaba esa actualización era relativamente reducido.

91. El representante de los Estados Unidos indicó que no tenía la impresión de que se hubiera fijado una fecha límite para la presentación a la Secretaría de ese tipo de información. Indicó asimismo que, además de los problemas señalados por Australia con respecto a la notificación a la OACI y a la diferente condición jurídica de los acuerdos según la etapa de ratificación en que se hallaran, los Estados Unidos habían tenido otros problemas jurídicos en relación con la notificación de ese tipo de información, necesaria para completar la base de datos sobre acuerdos de servicios aéreos de todo el mundo (WASA) y, por tanto, el QUASAR. Por consiguiente, estaban aún examinando la viabilidad y las consecuencias jurídicas de una posible actualización.

92. El representante de Nueva Zelandia dijo que acababa de facilitar a las Secretarías de la OMC y la OACI una copia escaneada de prácticamente todos los ASA de su país. Refiriéndose a la observación del representante de los Estados Unidos sobre las posibles consecuencias jurídicas de la notificación a la OACI, señaló que había llegado a un acuerdo informal con la secretaria de esa Organización en el sentido de que la notificación de esa información no constituía una presentación formal de los acuerdos a la OACI -aunque su país tenía la intención de hacerlo en el futuro-, sino que Nueva Zelandia consideraba conveniente que la OACI aprovechara toda esa información para la realización de su labor analítica. También él consideraba útil ese ejercicio de notificación, ya que contribuía y contribuiría en el futuro a mejorar la comprensión del panorama de la aviación mundial, lo que permitiría a los Miembros extraer conclusiones sobre las tendencias de liberalización.

93. El representante de las Comunidades Europeas indicó que las CE habían contribuido al ejercicio de actualización facilitando a la Secretaría información sobre los "acuerdos horizontales" negociados por las Comunidades Europeas en nombre de sus Estados miembros, así como sobre acuerdos más amplios, como el del Espacio Aéreo Común Europeo (EACE). Con respecto a los acuerdos bilaterales que vinculaban a distintos Estados miembros con terceras partes, señaló que primero tendrían que celebrarse consultas con los Estados miembros y que, en cualquier caso, esa posible información estaría incompleta, ya que muchas disposiciones se recogían en memorandos de entendimiento confidenciales.

94. El Presidente recordó que al final de la reunión dedicada al examen celebrada en marzo de 2007 se había acordado que la Secretaría elaborara una nota en la que se refundieran las sugerencias hechas sobre la labor futura relativa al QUASAR, para su examen por los Miembros. Esa Nota figuraba en el documento S/C/W/284, de fecha 22 de septiembre de 2007. Un representante de la Secretaría dijo que en la Nota se enumeraban las mejoras del QUASAR y del proyector de los acuerdos sobre servicios aéreos (ASAP) que la Secretaría consideraba posibles, con inclusión de su colocación en el sitio Web de la OMC accesible al público, y la mejora de los datos en que se basaban

y de la información que se computaba y se mostraba. Contenía también elementos relativos a las consecuencias presupuestarias para la Secretaría. Esa lista no era en modo alguno exhaustiva y se recibirían con agrado las sugerencias de los Miembros. Por consiguiente, la Secretaría deseaba obtener orientación sobre lo que consideraban los Miembros más conveniente en cuanto a utilización y mejora de los datos hasta el siguiente examen.

95. El representante de los Estados Unidos indicó que su país seguía tratando de determinar qué le gustaría se incluyera en el contexto del siguiente examen y de decidir cuáles de esas recomendaciones tenían más sentido. La colocación del QUASAR y el ASAP en el sitio Web accesible al público era sin duda una buena sugerencia. En cuanto al resto, era evidente que la labor futura relativa al QUASAR estaba vinculada al modo en que se estructuraría el siguiente examen y al tipo de temas a los que se daría prioridad. También la cuestión del tiempo era esencial: los Estados Unidos tenían que compartir la información reunida durante el presente examen, cuando se suprimiera totalmente su carácter reservado, con las partes interesadas para determinar qué les importaba más, de manera que los encargados de la formulación de políticas en su país pudieran decidir qué mejoras eran las más convenientes y en qué tipo de marco temporal debían realizarse.

96. El representante de Nueva Zelanda dijo que también él estimaba que se necesitaba más tiempo para seguir reflexionando. Felicitó a la Secretaría por su labor y sugirió que, tras los esfuerzos realizados, trabajara tranquilamente sin plazos en esa cuestión, desde la perspectiva del siguiente examen. Indudablemente, la labor sugerida con respecto al sector de la carga era útil, habida cuenta en particular de los debates mantenidos en el seminario del día anterior. También era útil la colocación del QUASAR y el ASAP en el sitio Web accesible al público, y debía actualizarse constantemente en vez de esperar a una nueva edición impresa del QUASAR al comienzo del siguiente examen. Si había que establecer prioridades entre el QUASAR y el ASAP, debía elegirse el primero, ya que el instrumento de visualización del ASAP era útil pero no esencial, en tanto que la base de datos del QUASAR era el elemento fundamental. Por consiguiente, se preguntaba si era absolutamente necesario publicar el QUASAR en forma impresa, como había venido haciendo la Secretaría hasta la fecha con el resto de la documentación. Refiriéndose a la observación formulada por la Secretaría sobre la necesidad de un programa informático de base de datos más sólido que Excel, dijo que él había tropezado con dificultades similares en la realización de un proyecto comparable. Era, pues, favorable a la sugerencia de la Secretaría al respecto. En términos generales, Nueva Zelanda acogía con satisfacción la propuesta sobre los trabajos relativos al QUASAR, pero instaba a que se realizaran a un ritmo más lento y considerado.

97. Otra representante de los Estados Unidos indicó que en los párrafos 17 y 18 de la Nota de la Secretaría se aludía a las posibles consecuencias presupuestarias de esa labor. Los Estados Unidos deseaban obtener un panorama más claro de esas consecuencias, con el fin de consultar a los representantes de su Comité de Asuntos Presupuestarios para ver si era o no apropiado apoyar la colocación del QUASAR en Internet. Lo mismo podía decirse de la ayuda requerida en relación con la tecnología de la información. En particular, deseaba saber si los fondos necesarios procederían del presupuesto ordinario de la División de Servicios o si, de necesitarse financiación adicional, ésta podría provenir de otras divisiones y, en la afirmativa, si de los presupuestos existentes o de otros nuevos. Si había que consultar al Comité de Asuntos Presupuestarios, se preguntaba también en qué partida presupuestaria figuraría esa labor -ya que, estrictamente hablando, no se trataba de cooperación técnica-, cómo se combinaría con la preparación del siguiente examen y cuáles serían las medidas de procedimiento internas de la División de Servicios.

98. El representante de las Comunidades Europeas subrayó la gran utilidad del instrumento del QUASAR. En su opinión, debía darse primacía a la exactitud sobre la urgencia: había que dedicar tiempo a trabajar con los Miembros de la OMC para verificar si la información suministrada era exacta y completa, en caso necesario mediante un proceso más formal. Sólo cuando se hubiera logrado esto sería el momento de pensar en cómo poner esa información a disposición del público.

99. El representante de Australia indicó que consideraba el QUASAR muy útil y, por tanto, merecedor de una labor más a fondo. Indudablemente, algunas de las prioridades de esa labor surgirían a medida que los Miembros trataran de determinar las prioridades del siguiente examen. La exactitud era esencial, y la existencia de un documento en línea "vivo" ayudaría a los Miembros en la actualización de sus acuerdos y contribuiría, por tanto, a una mayor exactitud general. Era preferible a tener que esperar a la publicación de la versión impresa del documento cada cinco años.

100. El representante del Canadá dijo que la colocación del QUASAR en el sitio Web de la OMC accesible al público no le planteaba ningún problema. Compartía la opinión del representante de Nueva Zelandia sobre la prioridad que debía darse al QUASAR frente al ASAP, si había que hacer una elección en ese sentido. Para la decisión final habría que esperar a que se examinaran las consecuencias presupuestarias. Por último, señaló que su delegación tenía que seguir reflexionando sobre la viabilidad de una notificación de actualización del QUASAR.

101. Un representante de la Secretaría indicó que los recursos necesarios para la labor sugerida no provendrían del presupuesto ordinario existente de la División de Servicios y que la Secretaría tendría que buscar otros recursos dentro de la Organización. La Secretaría no podía facilitar aún cifras sobre los posibles costos de esa labor, pero podía comprometerse a hacerlo en la siguiente reunión. En cualquier caso, las cantidades no eran importantes.

102. La representante de los Estados Unidos señaló que, como la colocación del QUASAR en el sitio Web requeriría financiación adicional, era preciso realizar un análisis costo-beneficio, habida cuenta en particular de que, al no haber propuestas de hacer extensivo el Anexo a los derechos esenciales, podía considerarse que esa labor era académica y quedaba al margen del presente examen. La cuestión estaba también relacionada con el siguiente punto, "Nuevas etapas del examen", por lo que debía examinarse en ese contexto.

103. El representante de Nueva Zelandia dijo que no se habían formulado objeciones a que se hiciera público el QUASAR y que de lo que se trataba era más de si esa información debía facilitarse en un formato básico que no entrañara costo alguno o en un formato más fácil de utilizar, al que pudiera accederse con mayor facilidad y en el que resultara más sencillo realizar búsquedas, lo que podría requerir recursos adicionales.

104. El Presidente señaló que varias delegaciones habían indicado que necesitaban más tiempo para considerar si debía proseguirse la labor y, en caso afirmativo, cuál debía ser esa labor, por lo que no podía llegarse a ninguna decisión a ese respecto en la reunión en curso. Añadió que no había oposición a la idea de una mayor transparencia sino sólo un debate sobre sus modalidades. Evidentemente, se había planteado la cuestión del costo, pero no podía resolverse en la reunión, puesto que la Secretaría no podía facilitar aún cifras concretas.

105. La representante de los Estados Unidos coincidía en que había convergencia de opiniones sobre la cuestión de la transparencia, pero existían opiniones divergentes en cuanto a qué, cómo y cuánto. La colocación del QUASAR en el sitio Web en un formato básico, sin costo alguno, no constituía un problema, en tanto que un proyecto más complejo y costoso tendría que examinarse más a fondo. No obstante, la cuestión tenía poca importancia, frente a la discusión de las nuevas etapas del examen.

106. El representante de las Comunidades Europeas dijo que el QUASAR era una empresa a más largo plazo que excedía del presente examen. Para que el documento fuera un documento "vivo", como habían propuesto algunas delegaciones, tendrían que tenerse en cuenta en él los cambios que se produjeran diariamente en el mundo de la aviación y tendría que actualizarse en el intervalo entre dos exámenes, de manera que los Miembros pudieran obtener un documento ya preparado para su debate

al principio del siguiente examen. Por consiguiente, el destino del QUASAR tenía que separarse algo del presente examen.

107. El Presidente sugirió que se diera la palabra a la representante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para que informara a los Miembros sobre los principales temas examinados en el trigésimo quinto período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado recientemente.

108. La representante de los Estados Unidos preguntó si la declaración de la OACI era procedente en el punto del orden del día relativo a la evolución del sector que se estaba examinando. La representante de la secretaría de la OACI respondió que adaptaría su intervención a la estructura del orden del día. La representante de los Estados Unidos dijo que preferiría que los Miembros de la OMC mantuvieran todos los debates sobre los puntos A y B del orden del día y que se escucharan después las observaciones de la secretaría de la OACI al tratar el punto del orden del día "Otros asuntos". El representante de Nueva Zelanda manifestó preferencia por que se escuchara la declaración de la OACI antes de que los Miembros examinaran el punto B del orden del día.

109. Tras una breve suspensión de la reunión, la representante de los Estados Unidos indicó que, bajo los auspicios del Presidente, se había puesto de acuerdo con el representante de Nueva Zelanda en que la OACI formulara una breve declaración en el marco del punto del orden del día objeto de examen y volviera a intervenir después en el siguiente.

110. La representante de la secretaría de la OACI dijo que uno de los principales temas examinados en la Asamblea de la OACI en relación con la reglamentación económica había sido la cuestión de la transparencia. Tras la presentación de un documento por la delegación de Australia, se había mostrado un amplio apoyo a la necesidad de intercambiar información sobre la transparencia de los acuerdos sobre servicios aéreos. Se habían recordado y reconocido las obligaciones en materia de notificación contraídas por los Estados en relación con los artículos 81 y 83 del Convenio de Chicago. Asimismo, se estimaba que una publicación más generalizada a nivel interno de los acuerdos sobre servicios aéreos podría también promover la transparencia. La OACI seguiría trabajando en esa esfera. Con respecto al intercambio de información entre la OACI y la OMC, la representante de la OACI señaló con satisfacción que en la documentación elaborada por la Secretaría de la OMC se había reconocido y encomiado plenamente la labor de la secretaría de la OACI. Los trabajos de la OMC se basaban en gran medida en bases de datos, modelos de acuerdos sobre servicios aéreos, material de orientación, manuales y estudios de la OACI. Elogió el trabajo realizado por la Secretaría de la OMC en relación con el QUASAR. No obstante, advirtió que había que ser prudente al interpretar sus resultados, ya que el nivel de apertura de los acuerdos bilaterales no podía juzgarse únicamente sobre la base de los criterios y supuestos contenidos en el QUASAR, ni tampoco sobre la base de la información relativa a los acuerdos regionales, que no siempre habían entrado en vigor y que en determinados casos no eran siquiera vinculantes. Con respecto al documento S/C/W/284, indicó que el QUASAR estaba ya a disposición del público en general de manera limitada y que la Secretaría de la OMC contemplaba una mayor divulgación. La OACI tenía entendido que se había proporcionado a la Secretaría de la OMC la base de datos WASA para uso interno. Una mayor utilización incidiría en las políticas de propiedad intelectual de la OACI, cuestión que requería un detenido examen. La OACI acababa de crear un mecanismo para examinar el mejor modo de comercializar y promover sus documentos. Actualmente estudiaba maneras y medios de ampliar la utilización de su información mediante acuerdos apropiados, con inclusión de cooperación con organizaciones asociadas. Para 2008 se proponía colocar en línea las bases de datos WASA y DAGMAR.

111. El Presidente sugirió que el Consejo suspendiera el examen de este punto y volviera a examinar las cuestiones planteadas a la luz del debate que se mantuviera al considerar los siguientes puntos del orden del día, es decir, el punto B, sobre el funcionamiento del Anexo, y el punto C, sobre las nuevas etapas del examen. El Consejo así lo acordó.

PUNTO B FUNCIONAMIENTO DEL ANEXO

112. El Presidente recordó que en la anterior reunión del examen, celebrada el 1º de marzo de 2007, el Consejo había examinado la comunicación contenida en el documento JOB(06)/237, de fecha 13 de septiembre de 2006, copatrocinada por Australia, las Comunidades Europeas, Noruega, Nueva Zelandia y Suiza, y titulada "Examen del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo, Servicios de escala y Servicios de explotación de aeropuertos". Además, desde esa reunión las delegaciones del Canadá y los Estados Unidos habían presentado una nueva comunicación titulada "Segundo examen del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo", que se había distribuido con la signatura JOB(07)/143, con fecha 28 de septiembre de 2007 (y corrigendum 1, de fecha 2 de octubre).

113. La representante de los Estados Unidos recordó que los Estados Unidos, al igual que el Canadá y otros Miembros de la OMC, consideraban que los servicios de escala y los servicios aeroportuarios estaban excluidos del ámbito de aplicación del AGCS. No obstante, acogían con agrado la oportunidad de examinar la propuesta contenida en el documento JOB(06)/237. Al estudiarla, los Estados Unidos y el Canadá habían decidido formular una serie de preguntas. Sin perjuicio de su posición definitiva, los Estados Unidos opinaban que era necesario introducir una modificación en el AGCS para que los Miembros consignaran legítimamente compromisos en esos subsectores, así como cualesquiera otros sectores que no figuraran expresamente en el párrafo 3 del Anexo. Una de las preocupaciones fundamentales de los Estados Unidos, que deseaban evitar una situación en la que se animara a los Miembros a que interpretaran de manera independiente y variada el ámbito de aplicación del Anexo y el alcance de los compromisos contraídos en su marco, era preservar la certidumbre jurídica contenida en el Anexo. La transacción a la que se había llegado en las negociaciones de la Ronda Uruguay era muy clara: el AGCS sólo abarcaba tres servicios de transporte aéreo. Prácticamente todos los Miembros redactaron sus compromisos en consecuencia, e incluso los propios copatrocinadores evitaron la consignación de compromisos en los sectores de los servicios de escala y de gestión de aeropuertos. Por ello, en ese entendimiento, los Miembros no consignaron exenciones del trato NMF en esos dos sectores. Por último, recordó que la actual propuesta de los Estados Unidos y el Canadá seguía en lo esencial la comunicación que figuraba en el documento TN/S/W/33, presentada anteriormente por los Estados Unidos, el Canadá y el Japón.

114. El representante del Canadá indicó que el objetivo de su país, como copatrocinador, era señalar a la atención de los Miembros el hecho de que, si bien en el Anexo del AGCS sobre Servicios de Transporte Aéreo se preveía la posibilidad de una mayor aplicación, nada se decía sobre el proceso para poder lograrlo. Los Miembros tenían ante sí una propuesta de modificación del párrafo 3 del Anexo, con el fin de incluir los servicios de escala y los servicios de gestión de aeropuertos. En opinión del Canadá, era necesario que, antes de pensar en modificar el Anexo, se informara a los Miembros con precisión del proceso mediante el cual podría lograrse.

115. Otro representante de los Estados Unidos presentó las preguntas contenidas en el párrafo 4 de la propuesta de los Estados Unidos y el Canadá. La propuesta de modificación del Anexo no sólo tenía efectos potenciales en la capacidad de los Miembros para consignar compromisos sino que afectaba también a sus obligaciones generales en el marco del Acuerdo, con inclusión de las obligaciones de trato NMF. El universo normativo del AGCS y el de la aviación eran muy diferentes, y su compatibilidad era una cuestión abierta que precisaba una detenida evaluación a nivel nacional. En la primera pregunta se pedía a los proponentes una descripción del proceso jurídico mediante el cual se modificaría el Anexo, así como de sus diversas etapas: ¿debería el Consejo del Comercio de Servicios en sesión ordinaria formular una recomendación o contemplaban los copatrocinadores otras

alternativas? La segunda pregunta trataba de las repercusiones de la propuesta en las actuales exenciones del trato NMF y en la posibilidad de consignar nuevas exenciones de ese tipo sobre la base de una lista ampliada de los servicios contemplados en el párrafo 3. La tercera pregunta era la siguiente: ¿tendrían los Miembros una oportunidad similar para efectuar correcciones técnicas en sus Listas, a fin de aclarar el alcance de los compromisos ya contraídos, en los casos en que la ampliación del ámbito de aplicación del Anexo pudiera tener el efecto de ampliar el alcance de esos compromisos previos? Y, por último, ¿habría una oportunidad para revisar las definiciones de servicios de escala y servicios de explotación de aeropuertos que figuraban actualmente en la propuesta de los copatrocinadores, a fin de asegurar que esas definiciones reflejaran con precisión el entorno normativo de prestación de dichos servicios?

116. El representante de Australia dio las gracias a los Estados Unidos y al Canadá por su documento, que constituía una contribución muy útil al debate. Tenía algunas respuestas preliminares, exclusivamente de su país, a las preguntas formuladas. Con respecto a la primera, en el artículo X del Acuerdo de Marrakech se preveía un mecanismo para llevar adelante las propuestas de modificación de las disposiciones de los Acuerdos de la OMC. Esas modificaciones podían adoptarse fructíferamente a nivel de una Conferencia Ministerial, pero también, desde el punto de vista jurídico, a nivel del Consejo General. Desde el punto de vista político, Australia estimaba que lo más probable era que ello tuviera lugar en el contexto de la conclusión de la Ronda, pero, naturalmente, habría etapas preliminares para garantizar que existiera consenso al respecto, y que los Miembros que tuvieran preocupaciones pudieran estar seguros de que se atenderían y, por tanto, estuvieran en condiciones de hacer ofertas sobre los servicios de escala y los servicios de gestión de aeropuertos. No era necesaria, pero sí preferible, una recomendación del Consejo del Comercio de Servicios dimanante del proceso de examen, precisamente para dar certidumbre a todos los Miembros sobre el mejor modo de realizar sus ofertas y aclarar las preocupaciones, de haberlas, sobre el ámbito de aplicación del Anexo. Se acogerían con agrado sugerencias al respecto.

117. En lo referente a las exenciones del trato NMF, Australia recordó que, en su opinión, esos dos sectores estaban ya abarcados por el AGCS, por lo que no había especial necesidad de nuevas exenciones de ese tipo. Además, Australia no estaba convencida de que existiera una necesidad práctica de nuevas exenciones del trato NMF, ya que la mayoría de los acuerdos aéreos trataban de los derechos de las compañías aéreas de utilizar servicios propios, no de los derechos de proveedores independientes de suministrar servicios. Ahora bien, Australia estaba dispuesta a mantener contactos con cualquier Miembro que tuviera algún problema, con el fin de estudiar modos de abordarlo. En cuanto a las correcciones técnicas, era algo que podía considerarse. A ese respecto, Australia recordó que los Miembros tenían siempre la oportunidad de realizar correcciones técnicas en sus Listas, ya que se había concebido un procedimiento específico a tal efecto. Por último, mantenía una actitud abierta con respecto a la idea de revisar las definiciones de los sectores contenidas en la propuesta, pero indicó que, en el contexto de consignación positiva en el marco del AGCS, los Miembros eran siempre libres de definir los sectores como lo consideraran oportuno.

118. El representante de las Comunidades Europeas acogió también con agrado el documento de los Estados Unidos y el Canadá, y señaló que coincidía en general con las observaciones formuladas por Australia en esa etapa preliminar. Deseaba obtener más información sobre las preocupaciones en que se basaban las cuestiones planteadas por los Estados Unidos y el Canadá.

119. La representante de los Estados Unidos agradeció a Australia las precisiones que había dado sobre la manera en que contemplaba los aspectos de procedimiento. Otro representante de los Estados Unidos indicó que muchos ASA bilaterales de los Estados Unidos que no eran de "cielos abiertos" y todos sus acuerdos de "cielos abiertos" contenían disposiciones que abordaban tanto la cuestión de la utilización de servicios propios por las compañías aéreas como la del acceso a mercados competitivos de servicios de escala en los aeropuertos que utilizaban. Añadió que en la propuesta de los copatrocinadores no se establecía ninguna distinción en cuanto a la naturaleza de los proveedores de

servicios (por ejemplo, compañías aéreas, aeropuertos o proveedores independientes). Recordó a los Miembros que, como señalaban a menudo los copatrocinadores, el AGCS se aplicaba a medidas, y que en la mayoría de los casos en las reglamentaciones sobre acceso a los servicios de escala no se hacían distinciones sobre la base del tipo de proveedor. En muchos acuerdos, con inclusión de algunos concluidos entre los Estados Unidos y los copatrocinadores, la cuestión de los servicios de escala se abordaba mediante disposiciones de reciprocidad.

120. El representante del Canadá consideraba que, cuando los Miembros consignaron exenciones del trato NMF al término de la Ronda Uruguay, lo hicieron sobre la base de lo que pensaban era el ámbito de aplicación del Acuerdo. Por ejemplo, el Canadá lo hizo sobre la base de los tres sectores enumerados en el párrafo 3 del Anexo. Correspondía a cada Miembro determinar si la ampliación hipotética del ámbito de aplicación del AGCS le obligaría o no a consignar nuevas exenciones del trato NMF, pero la cuestión era si los Miembros tendrían derecho a obtener exenciones de ese tipo cuando se añadieran nuevos sectores al Acuerdo. En cuanto a las rectificaciones técnicas, el artículo XXI no proporcionaba la tranquilidad jurídica necesaria. Por ejemplo, el Canadá había consignado sus compromisos con respecto a los servicios auxiliares en relación con todos los medios de transporte sobre la base de que el Anexo sólo abarcaba tres servicios auxiliares. Para el Canadá y para muchos otros Miembros, de no haber medidas correctivas, esos compromisos existentes con respecto a los servicios auxiliares se ampliarían automáticamente si se extendía el ámbito de aplicación, por lo que habría que aclararlo sin tener que realizar todo el proceso previsto en el artículo XXI.

121. La representante de China indicó que su país valoraba positivamente el proceso de examen. Compartía algunas de las preocupaciones y opiniones expresadas en el documento de los Estados Unidos y el Canadá. Por ejemplo, para China el ámbito de aplicación del Anexo se circunscribía a los tres servicios enumerados en el párrafo 3, por lo que toda ampliación del Anexo que pudiera realizarse tendría que seguir un procedimiento formal de modificación. A juicio de China, la certidumbre jurídica era también muy importante.

122. El representante de Australia recordó que, para su delegación, el AGCS incluía ya esos servicios, por lo que bastaba la certidumbre jurídica de su propia oferta al respecto. No obstante, reconocía que esa no era la posición de algunos Miembros y que, por tanto, se debía tratar de atender sus preocupaciones. Ahora bien, como no se añadían sectores, no podía estar de acuerdo con la idea de que se adquiriera automáticamente el derecho a añadir nuevas exenciones del trato NMF. En opinión de Australia, el único modo de que hubiera esa posibilidad, no ese llamado "derecho", era demostrar la existencia de un problema de magnitud suficiente para requerir ese tipo de solución. Por consiguiente, se necesitaba más información sobre las disposiciones con respecto a las cuales algunos Miembros deseaban que se consignaran nuevas exenciones del trato NMF. Lo mismo era aplicable a las rectificaciones técnicas. Si la aclaración se inscribía en un avance en el contexto de una oferta en el marco del artículo XIX, no era necesario el artículo XXI, pero si la aclaración tenía por efecto un retroceso sí lo era.

123. La representante de China preguntó a los copatrocinadores cuáles eran, en su opinión, los sectores susceptibles de "una mayor aplicación del Acuerdo" en el sentido del párrafo 5 del Anexo. Pidió también aclaraciones a la Secretaría sobre la historia de la negociación del Anexo y su cobertura.

124. El representante de Australia indicó que todo el sector de la aviación estaba sujeto a examen, lo que explicaba por qué el documento abarcaba todas las esferas de la aviación, con inclusión de los derechos de tráfico. Recordó que, en opinión de los copatrocinadores, los servicios de escala y los servicios de gestión de aeropuertos no estaban directamente relacionados con los derechos de tráfico.

125. La representante de los Estados Unidos dijo que existía realmente un problema con respecto a los servicios de escala y el trato NMF. Diversos instrumentos legislativos de los Estados Unidos contenidos en los códigos aeronáuticos -y, en especial, la Ley relativa a las prácticas leales de competencia en el transporte aéreo internacional- exigían que el Departamento de Transporte aplicara un trato recíproco y adoptara medidas de retorsión con respecto a las prácticas anticompetitivas desleales de entidades extranjeras. Ello requería la protección de una exención del trato NMF. Esa misma Ley se aplicaba a los servicios de sistemas de reserva informatizados (SRI) y a la venta y comercialización, y era objeto de una exención del trato NMF en el caso de esos dos sectores; si en 1993 los Estados Unidos hubieran tenido la impresión de que los servicios de escala estaban abarcados por el Anexo, esa exención del trato NMF se hubiera hecho extensiva a dichos servicios.

126. Un representante de la Secretaría señaló que al final de la Ronda Uruguay se decidió que el transporte aéreo quedara excluido del AGCS. Ahora bien, el Anexo no se redactó de la forma más conveniente: era inevitable que la definición simultánea de lo que se incluía y lo que se excluía generara ambigüedades y zonas grises. La aclaración de esas disposiciones quedaba en manos de los Miembros. Lo mismo podía decirse en cuanto a las nuevas exenciones del trato NMF. Correspondía a los Miembros decidir si deseaban permitir la consignación de nuevas exenciones del trato NMF, lo que estaba vinculado a la cuestión del procedimiento de modificación. Si los Miembros decidían seguir la vía de la modificación, tendrían que regirse por el artículo X del Acuerdo sobre la OMC, en el que se distinguía entre tres tipos de mayoría. En el caso de la obligación de trato NMF, el párrafo 2 del artículo X exigía la aceptación por todos los Miembros de la OMC. En el de las partes I, II y III del AGCS y sus Anexos, el artículo X establecía la aceptación por una mayoría de dos tercios; la modificación surtiría efecto para esos dos tercios de los Miembros, y después, para cada uno de los demás Miembros en el momento del depósito de su instrumento de aceptación, partiendo siempre del supuesto de que todos los Miembros aceptarían la modificación, aunque con diferentes calendarios. Por último, en el caso de las disposiciones institucionales y de procedimiento contenidas en las partes IV, V y VI, en el artículo X se disponía que la modificación surtiría efecto para todos los Miembros tras su aceptación por dos tercios de ellos.

127. Para modificar el Anexo sería aplicable el procedimiento previsto para las partes I, II y III del AGCS y sus Anexos, pero, desde el punto de vista jurídico, tal vez no fuera un supuesto acertado pensar que ese Anexo modificado por una mayoría de dos tercios permitiría la consignación de nuevas exenciones del trato NMF, ya que en el Anexo sobre exenciones del trato NMF se indicaba que toda nueva exención que se solicitara después de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC recibiría el trato previsto en el párrafo 3 del artículo IX de dicho Acuerdo (procedimiento de exención). En realidad, existían ejemplos de exenciones del trato NMF posteriores a la entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC (telecomunicaciones, servicios financieros y posibilidad de consignar exenciones al término de la suspensión en curso del trato NMF con respecto a los servicios de transporte marítimo), pero en todos los casos estaban expresamente estipulados en el AGCS y sus Anexos (o en una decisión posterior en el caso del transporte marítimo). Así pues, con respecto a las exenciones del trato NMF, tal vez los Miembros tuvieran que pensar en un modo adecuado y específico de abordar la cuestión.

128. La representante de China volvió a formular su pregunta sobre los sectores susceptibles de una mayor aplicación del AGCS y dijo que se trataba de una cuestión distinta de la del alcance del examen.

129. En respuesta a la pregunta formulada de la representante de China, el representante de Australia dijo que había muchos servicios auxiliares que no estaban relacionados con los derechos de tráfico y que, por tanto, estaban incluidos, ya que el motivo fundamental de la exclusión era el carácter actualmente bilateral de los derechos de tráfico. La propuesta de los copatrocinadores se centraba en dos de esos servicios auxiliares, los principales desde el punto de vista comercial: los servicios de escala y los servicios de gestión de aeropuertos. En cuanto a las observaciones

formuladas por el representante de los Estados Unidos, señaló que había otra posibilidad, distinta del otorgamiento de nuevas exenciones del trato NMF: modificar en una exención actual del trato NMF la descripción de una medida en la que se indicara su incompatibilidad con el artículo II. Por ejemplo, si los Estados Unidos deseaban dejar claro en la descripción de la medida relativa a los servicios de SRI/venta y comercialización que se aplicaba también a los servicios de escala, ello no constituiría probablemente una nueva exención del trato NMF. La Secretaría podría arrojar alguna luz al respecto, por ejemplo sobre si podría o no utilizarse el artículo XXI para aclarar o modificar las exenciones del trato NMF.

130. La representante de los Estados Unidos recordó que sólo los Miembros y los grupos especiales podían interpretar el Acuerdo. El representante del Canadá, refiriéndose a una observación formulada anteriormente por el representante de Australia, dijo que uno de los tres servicios enumerados en el párrafo 2 -los servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves- no estaba relacionado en modo alguno con el ejercicio de los derechos de tráfico. En segundo lugar, recordó a los Miembros que los servicios de escala figuraban entre los servicios que se habían considerado durante mucho tiempo para su inclusión en el Anexo, pero que habían desaparecido de la lista en los últimos días de la Ronda Uruguay. En tercer lugar, pidió a los Miembros que se olvidaran de los debates jurídicos y se centraran en la cuestión de la certidumbre jurídica. El Canadá no tenía intereses de exportación en esos dos sectores y su mercado estaba abierto a ambos servicios. No quería ser un obstáculo para los Miembros que desearan contraer compromisos en esa esfera, lo que quería era lograr certidumbre jurídica.

131. El representante del Taipei Chino indicó que su país era uno de los raros Miembros que habían consignado una exención del trato NMF con respecto a los servicios de escala, ya que consideraba que el AGCS abarcaba ya esos servicios, así como algunos servicios auxiliares. El Taipei Chino había contraído compromisos en el sector de los servicios auxiliares en relación con todos los medios de transporte -por ejemplo, los servicios de almacenamiento, los servicios de agencias de transporte de carga y otros servicios auxiliares- y se preguntaba si esos compromisos se harían automáticamente extensivos al transporte aéreo en caso de que se ampliara el Anexo.

132. El representante de Nueva Zelanda acogió también con satisfacción el documento de los Estados Unidos y el Canadá. Se sumó a la petición del representante del Canadá de que los Miembros se olvidaran del debate jurídico y señaló que algunos Miembros tenían intereses de exportación en esos sectores. Añadió que los copatrocinadores no pedían que todos los Miembros contrajeran compromisos en esas esferas sino simplemente que dejaran claro que el ámbito de aplicación del Anexo abarcaba esos servicios, e hizo hincapié en que su principal objetivo era lograr certidumbre jurídica. Existía comercio internacional en esas esferas: por ejemplo, entre las CE y Nueva Zelanda en ambos sentidos. Esos sectores habían cambiado con la aparición de proveedores independientes de servicios de escala y la privatización y el otorgamiento de concesiones en la esfera de los aeropuertos, y el valor comercial de incluir claramente esos sectores en el ámbito de aplicación del AGCS era real. La propuesta de modificar el Anexo se había hecho para dar certidumbre jurídica y permitir los compromisos.

133. La representante de los Estados Unidos consideraba fundamentales las cuestiones jurídicas. Para proporcionar certidumbre jurídica a las partes interesadas, tenían que examinarse a fondo las preguntas formuladas en el documento de los Estados Unidos y el Canadá; de lo contrario, nunca podría haber negociaciones sobre una modificación. Los Estados Unidos reconocían los intereses de exportación de otros Miembros, pero primero había que dar respuesta a las cuestiones jurídicas. No se trataba únicamente de una cuestión entre los Estados Unidos y el Canadá, por un lado, y los copatrocinadores, por otro; todos los demás Miembros, en particular los que habían consignado compromisos en el sector de los servicios auxiliares, debían interesarse por esa cuestión.

134. El representante de Australia reiteró su petición a los Miembros, en particular a los Estados Unidos y el Canadá, de que indicaran con precisión sus dificultades y necesidades de manera que pudieran atenderse.

135. El Presidente sugirió que el Consejo tomara nota de las declaraciones formuladas. El Consejo así lo acordó.

PUNTO C POSIBLES NUEVAS ETAPAS DEL EXAMEN

136. El Presidente abrió el debate sobre este punto del orden del día y preguntó a los Miembros si era necesaria otra reunión dedicada al examen y, en caso afirmativo, cuándo debía celebrarse.

137. El representante de las Comunidades Europeas expresó la sorpresa de su delegación: ¿cómo podía siquiera concebirse la idea de cerrar el examen? En su opinión, el examen se hallaba "en plena marcha", como habían demostrado los debates de la tarde y el seminario sobre el sector. Los Miembros tenían que ponerse de nuevo en contacto con las partes interesadas nacionales, y la contribución del Canadá y los Estados Unidos entrañaba la celebración de numerosas consultas y debates, con el fin de volver, por ejemplo, en febrero para hacer avanzar el debate. También era necesario que la Secretaría informara sobre futuros trabajos relativos al QUASAR y sus implicaciones. El representante de Australia apoyó la declaración del representante de las Comunidades Europeas.

138. La representante de los Estados Unidos discrepaba de la opinión de las Comunidades Europeas. Los Estados Unidos no estaban seguros de que fuera necesaria otra reunión. En realidad, las respuestas dadas a la propuesta de los Estados Unidos y el Canadá eran preliminares, pero probablemente otra reunión no les aportara mayor claridad. Su delegación tampoco estaba segura de que el lugar para abordar la propuesta de los copatrocinadores fuera una cuestión de importancia crucial para el examen. De hecho, el QUASAR podía ser uno de los temas del siguiente examen, y las cuestiones relativas al QUASAR debían abordarse en el contexto de los preparativos de ese examen, no en el examen en curso. Los Estados Unidos estimaban que se había agotado el debate y eran escépticos con respecto al impulso adicional que pudieran dar las partes interesadas.

139. El representante del Canadá consideraba prematuro determinar si los Miembros podían concluir el examen, ya que quedaban cuestiones pendientes: por ejemplo, las planteadas en el documento presentado por los Estados Unidos y el Canadá, las respuestas preliminares dadas y la relación que podían guardar esas respuestas con la propuesta de los copatrocinadores. Por consiguiente, el Canadá sugirió que el Presidente celebrara consultas sobre la necesidad de una nueva reunión del segundo examen y sobre su fecha.

140. El representante de Nueva Zelandia expresó también la sorpresa de su delegación ante la idea de que pudiera interrumpirse el examen. Sólo se había realizado la mitad de la labor. Por ejemplo, no se había abordado la propuesta de Suiza de suprimir el Anexo. Asimismo, la Secretaría necesitaba más orientaciones de los Miembros sobre la preparación del siguiente examen, con el fin de extender su volumen de trabajo a lo largo de un período más largo. Debía evitarse el escenario del primer examen, de prolongadas reuniones dedicadas simplemente a cuestiones de procedimiento, pero la situación no era similar, ya que había muchas cuestiones sustantivas que abordar por lo menos en una reunión más.

141. La representante de China indicó que el documento de los Estados Unidos y el Canadá era demasiado reciente para haber atraído las observaciones que merecía, por lo que probablemente fuera necesaria otra reunión, cuya fecha surgiría en las consultas que se celebraran.

142. La representante de los Estados Unidos coincidía con la idea de que el Presidente debía celebrar consultas. Sin embargo, no estaba de acuerdo con la opinión expresada por las CE y Nueva Zelandia. Las instrucciones que habían de dar los Miembros a la Secretaría para la preparación del siguiente examen no requerían una reunión del examen, sino que podían darse en otras reuniones, por ejemplo en las consultas o en reuniones de los órganos ordinarios. Con respecto a las observaciones de la representante de China, estimaba que si los Miembros tenían que celebrar otra reunión para poder reflexionar sobre el intercambio de opiniones que tuviera lugar sobre la base del documento de los Estados Unidos y el Canadá, tal vez los Estados Unidos pudieran considerar que se trataba de una finalidad apropiada para celebrar otra reunión. Para ello, el Presidente habría de celebrar consultas para determinar cuándo tendría lugar esa reunión y sobre qué base.

143. El Presidente señaló que existía consenso en cuanto a la celebración de consultas sobre la cuestión de la continuación del examen y de la labor relativa al QUASAR y sus consecuencias presupuestarias. Por consiguiente, cerró el punto del orden del día relativo a esa labor, que había quedado en suspenso hasta entonces. A continuación, preguntó si podía concluirse ya el examen, habida cuenta de que se celebrarían consultas.

144. El representante de Australia rechazó rotundamente la sugerencia. El examen se hallaba en curso. Australia acogía con agrado la celebración de consultas para decidir la fecha de la siguiente reunión y podía aceptar que se consideraran los puntos del orden del día de esa reunión, pero era necesaria otra reunión para proseguir los debates sobre el funcionamiento del Anexo. Se trataba del mismo problema que se había planteado en el primer examen. Tras la conclusión del examen de la documentación elaborada por la Secretaría, algunas delegaciones trataban de cerrar el examen, pero los Miembros tenían que completar el examen del funcionamiento del Anexo y ello podía llevar cierto tiempo.

145. El representante de las Comunidades Europeas rechazó también categóricamente la idea de cerrar el examen en la reunión en curso. Acogía con agrado las ideas constructivas expuestas por algunos Miembros sobre cómo hacer avanzar el proceso. Señaló el carácter de alto nivel del seminario sobre el sector y la abundante información que había proporcionado a los Miembros. Sería sumamente decepcionante que esos esfuerzos se hubieran realizado en vano, cuando ni siquiera se había examinado esa información y cuando acababan de empezar las consultas con las partes interesadas.

146. La representante de los Estados Unidos lamentaba también que se repitiera la situación del anterior examen, cuando se había prolongado inútilmente el proceso. Subrayó el carácter puramente informal del seminario, que por lo tanto no debía influir en el proceso de examen ni en su programa. Recordó que se había mostrado de acuerdo con la celebración de consultas por el Presidente para examinar si debía celebrarse otra reunión y, en caso afirmativo, decidir el orden del día de dicha reunión. En esas consultas podría abordarse también la cuestión de cuándo se cerraría el examen y cuándo tendría lugar el siguiente.

147. El Presidente indicó que celebraría consultas sobre esas cuestiones y levantó la reunión.
