

NOTA SOBRE LOS RESULTADOS DE LAS NEGOCIACIONES SOBRE SERVICIOS AÉREOS CELEBRADAS EN EL EVENTO ICAN 2019 DE LA OACI

1. Participación de España en el evento ICAN 2019 de la OACI

Durante los días 2 a 6 de diciembre de 2019, una delegación de la Dirección General de Aviación Civil (la “DGAC”) participó en el Evento sobre Negociaciones de Servicios Aéreos de la OACI (el “ICAN 2019”), celebrado en Áqaba (Jordania) con el fin de mantener reuniones de negociación y consulta sobre transporte aéreo con diversos Estados.

Es habitual que en el seno de cada reunión se proceda a la revisión y, en su caso, al establecimiento, desarrollo o modificación del marco normativo bilateral aplicable a la explotación de servicios aéreos entre los territorios de ambas partes. Ello permite adaptar la regulación a las necesidades del sector y, así, facilitar y fomentar el desarrollo del transporte aéreo internacional entre las partes.

En el ICAN 2019 la DGAC mantuvo reuniones con las delegaciones de siete Estados: Bangladesh, Emiratos Árabes Unidos, Guyana, Kuwait, Mauricio, República Dominicana y Senegal¹.

2. Resultados generales de las reuniones

El resultado general de los encuentros mantenidos por la delegación española ha sido el siguiente:

- a) La firma de un Acuerdo de Transporte Aéreo (Mauricio)
- b) La adopción y autenticación, mediante rúbrica, de tres **Acuerdos sobre Transporte Aéreo (ATA)**² y la firma de sus correspondientes **Acuerdos Internacionales Administrativos (AIA)**³: República Dominicana, Guyana y Senegal.
- c) La firma de dos **Memorandos de Entendimiento (MoU)**⁴ (Guyana y Senegal), dos **Record of Discussions (RoD)**⁵ (Bangladesh y Mauricio) y un **acta de reunión** (República Dominicana).

¹ Enumeradas por orden alfabético.

² **Acuerdo sobre Transporte Aéreo** o **Acuerdo sobre Servicios Aéreos**: tratado internacional en que dos o más Estados o regiones autónomas regulan la explotación de servicios aéreos entre sus respectivos territorios y otras cuestiones relacionadas.

³ **Acuerdo Internacional Administrativo**: es un acuerdo de carácter internacional no constitutivo de tratado, cuya celebración está prevista en el tratado que ejecuta o concreta, su contenido es de naturaleza técnica y que se rige por el Derecho Internacional.

⁴ **Memorando de Entendimiento**: acuerdo internacional no normativo que contiene declaraciones de intenciones o establecen compromisos de actuación de contenido político, técnico o logístico.

⁵ El **RoD** y el **acta de la reunión** cumple la misma función que un Memorando de Entendimiento.

A continuación, se muestra un cuadro-resumen en el que se recoge el resultado formal de las reuniones:

<i>Estado o región autónoma</i>	<i>Resultados alcanzados</i>				
	<i>ATA</i>	<i>AIA</i>	<i>MoU</i>	<i>RoD</i>	<i>Acta</i>
Bangladesh				Primero	
Guyana	Primero	Primero		Primero	
Mauricio	Firma			Nuevo	Nuevo
República Dominicana	Nuevo	Primero			Nuevo
Senegal	Nuevo	Primero		Nuevo	

3. Marco normativo resultante

El marco normativo resultante y los asuntos tratados en las reuniones del ICAN 2019 son, sucintamente, los siguientes:

Con **Guyana** se rubricó el primer ATA entre ambas partes. En él se establece un marco liberalizado en el que pueden designarse ilimitadas compañías aéreas. Los **cuadros de rutas de Guyana y Senegal** son abiertos y los puntos pueden ser libremente escogidos por las compañías aéreas de cada parte. Por otro lado, el cuadro de ruta de **República Dominicana** concretó que en la ruta 2, los puntos a explotar en las Islas del Caribe requerirán la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas, con base en la necesidad demostrada del establecimiento de ese servicio. También se permite la explotación de servicios en **código compartido** por compañías de cualquier parte o de terceros Estados. Por medio de Acuerdos Internacionales Administrativos (Acuerdos técnicos o *Technical agreement*) se fijaron **capacidades** ilimitadas para la explotación de servicios con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad, aumentando las **frecuencias con derechos de tráfico de quinta libertad de veinte (20) a veinticinco (25)**.

Con **Bangladesh**: se acordó iniciar la ronda de consultas a través de canales diplomáticos. Durante la reunión se trató la redacción de ciertos artículos tales como oportunidades comerciales, transferencia de fondos, régimen fiscal y convenios multilaterales. En relación con el futuro *Technical Agreement*, la autoridad bangladesí manifestó que podían llegar hasta siete (7) frecuencias para pasajeros y servicios mixtos en tercera y cuarta libertad. El mismo número de frecuencias (7), para servicios exclusivamente cargueros. Finalmente, estudiarían la posibilidad de explotar servicios en código compartido con compañías de terceros Estados.

Con **República de Mauricio** se procedió a la **firma** del Acuerdo de Transporte Aéreo. En el mismo se establece un marco liberalizado, en el que pueden designarse múltiples compañías aéreas. El cuadro de rutas es abierto y los puntos pueden ser libremente escogidos por las compañías aéreas de cada parte. La capacidad está limitada a siete (7) frecuencias semanales en servicios de pasajeros (con derechos de tráfico de tercera, cuarta e incluso quinta libertad bajo ciertas condiciones). En servicios exclusivamente cargueros la capacidad es ilimitada (con derechos de

tráfico de hasta quinta libertad). Se permite la explotación de servicios en código compartido por compañías de cualquier parte o de terceros Estados.

Cabe señalar, que la entrada en vigor de los Acuerdos Técnicos firmados se supedita a la entrada en vigor del Acuerdo de Transporte Aéreo, al que están respectivamente vinculados, o bien a la aplicación provisional de los mismos, cuando así se prevea.

Por último, se mantuvieron reuniones con Emiratos Árabes Unidos y Kuwait. En relación con **Emiratos Árabes Unidos**: se respondieron preguntas de la autoridad emiratí sobre la aplicación de la política de quintas libertades en España. También se propuso por parte de la DGAC la inclusión de la redacción propuesta por la Comisión Europea sobre *Fair Competition*. Finalmente, con **Kuwait** no fue posible alcanzar la rúbrica de un nuevo acuerdo de transporte aéreo, a causa de discrepancias con el idioma que debía prevalecer en la interpretación del acuerdo, así como la entrada en vigor del mismo.

Madrid, 19 de diciembre de 2019.