



CLAC/GEPEJTA/46V-NE/05
26/04/21

**CUADRÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/46V)**

(Reunión virtual, 28 de abril de 2021)

Cuestión 2 del

Orden del Día: **Medidas de soporte del Brasil al sistema aeronáutico durante la Pandemia COVID-19**

(Nota de estudio presentada por Brasil)

Antecedentes

1. Es sabido que desde el brote del COVID-19 prácticamente todos los Miembros de la región y también del mundo están sufriendo con los impactos generados por la pandemia. Tal vez uno de los sectores de la economía más fuertemente impactado haya sido el de transporte aéreo ya que dos de sus presupuestos básicos de desarrollo, el crecimiento económico y la libertad de desplazamiento de personas se encuentran en el epicentro de la crisis.

2. Medidas como cuarentenas, toques de queda, barreras sanitarias, exigencia de pruebas médicas a viajeros, cierre de fronteras y lista de países con restricciones de acceso forman parte del abanico de medidas utilizadas por los países para reducir la proliferación de las infecciones. Sin embargo, tales medidas se constituyen en obstáculos al transporte aéreo de pasajeros.

3. Frente a dicho escenario, los países buscan medidas de emergencia que puedan mitigar los daños impuestos a sus empresas aéreas. En el caso de la experiencia de Brasil, se adoptaron las siguientes medidas económicas de apoyo:

- a) Flexibilización (*waiver*) de la Resolución n. 400 que trata de asistencia material a pasajeros;
- b) Flexibilización (*waiver*) de la regla de utilización de *slots* y frecuencias internacionales;
- c) Autorización temporaria para transporte de carga en cabina de pasajeros;
- d) Postergación del pago de tasas de navegación aérea;

4. Es reconocido que, al actuar de forma a mitigar los impactos negativos de la pandemia al transporte aéreo, las medidas de flexibilización de regulación benefician a todos los operadores de forma homogénea y no causan discriminación entre ellos, de modo a no desequilibrar la justa

competencia del sector, lo que brindó al transporte aéreo internacional el significativo desarrollo del cual hemos sido testigos en las últimas décadas.

Análisis

5. La Pandemia de COVID-19 sigue exigiendo que los países asuman una postura proactiva de ayuda al sector a fin de mitigar al máximo posible los efectos dañosos al transporte aéreo. No obstante, sigue siendo importante que los Estados, al elaboraren sus políticas de apoyo al sector, no se olviden del importante equilibrio necesario para la existencia de un transporte aéreo sostenible y competitivo.

6. Al tratar de las medidas de apoyo, son preferibles aquellas que benefician el mayor número de operadores posible, independiente de su nacionalidad, como las de flexibilización de regulación.

7. Además, los aportes estatales son una medida extrema que solo deben ser utilizadas en los casos en donde las medidas de mercado no pueden alcanzar, actuando en las fallas del mercado. Así, los países que todavía sostienen limitaciones a la inversión extranjera en líneas aéreas deben tomar esta oportunidad para reconsiderar dicha limitación una vez que ella aleja empresas de una posible fuente de financiación que se funda en preceptos de mercado y por lo tanto no pueden ser consideradas como prácticas injustas a la competencia, así como desahogan el Estado de parte de las medidas de mitigación.

Conclusión

8. La presente Nota de Estudios invita a los Miembros de la región que, al elaboraren sus medidas de apoyo al transporte aéreo no se olviden del importante rol de la justa competencia para el desarrollo de la aviación. Además, que dichas medidas de apoyo busquen actuar en bases no discriminatorias, como por ejemplo las medidas de flexibilización de regulación.

9. Por fin, invitar a los Miembros que todavía poseen en sus regulaciones domésticas (reflejadas en sus Acuerdos sobre Servicios Aéreos) limitaciones a la inversión extranjera en empresas aéreas que reconsideren estas limitaciones a la luz del presente momento en lo cual el acceso a fuentes de financiación es cada vez más escaso.

Medidas propuestas

10. Por el expuesto, se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información y invita a los Miembros de la región que, al elaboraren sus medidas de apoyo al transporte aéreo no se olviden del importante rol de la justa competencia para el desarrollo de la aviación;

- b) Instar a los Estados que dichas medidas de apoyo busquen actuar en bases no discriminatorias, como por ejemplo las medidas de flexibilización de regulación; y
- c) Invitar a los Miembros que reconsideren las limitaciones a la inversión extranjera en empresas aéreas a la luz del presente momento en lo cual el acceso a fuentes de financiación es cada vez más escaso.