



CLAC/GEPEJTA/46V-NE/08

**CORRIGENDUM**

27/04/21

**CUADRGÉSIMA 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: **Experiencia de Chile en el evento de negociación de Servicios Aéreos de la OACI (ICAN)**

(Nota de estudio presentada por Chile)

**Antecedentes**

1. Desde el año 2008 y con la sola excepción del pasado año 2020, por razones de sobra conocidas, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) viene llevando a cabo anualmente la Conferencia sobre negociación de servicios aéreos denominada ICAN, por su sigla en inglés, con el objetivo de facilitar a sus Estados miembros un escenario de negociaciones bilaterales o multilaterales de servicios aéreos, reuniendo en un solo lugar y ocasión a los representantes y especialistas encargados de concertar este tipo de entendimientos, con el objeto de mejorar la eficiencia del proceso negociador. Esta iniciativa se enmarca en la visión de la OACI de lograr el crecimiento sostenible del sistema de aviación civil mundial y en su objetivo estratégico de alcanzar un mayor desarrollo económico a través de la conectividad aérea.

2. En este último sentido, la OACI concibe a la conectividad aérea como el movimiento de pasajeros, correo y carga que involucre un mínimo de puntos de tránsito, haciendo que el viaje sea lo más corto posible, con una óptima satisfacción del usuario y al precio mínimo posible. Según lo ha declarado la misma Organización, para alcanzar una efectiva conectividad se requiere de un sólido marco de apoyo que incluya, además de servicios de navegación aérea, sistemas aeroportuarios, facilitación y seguridad, un amplio e igualitario acceso al mercado (propósito al que contribuye la liberalización del transporte aéreo). En esta línea, junto con convocar y organizar ICAN, la OACI facilita la suscripción de acuerdos internacionales poniendo a disposición de sus Estados miembros modelos de acuerdos, políticas y material de orientación.

3. Sabido es que la celebración de un acuerdo de servicios aéreos suele estar habitualmente precedida de largos y complejos períodos de negociación, que comprenden el intercambio de borradores y proyectos, con propuestas y contrapropuestas sobre las múltiples y variadas materias que estos instrumentos deben recoger, para culminar en una o más sesiones presenciales de discusión directa entre las partes, hasta concretar un texto consensuado en el que los Estados negociadores convengan concederse recíprocamente los derechos necesarios para la provisión de servicios de transporte aéreo seguros, económicos y eficientes entre sí. Concentrar una parte de ese trabajo y agilizar su resultado es la difícil, pero, en nuestra experiencia, exitosa tarea a la que contribuye ICAN.

4. Once diferentes Estados, en doce diferentes ciudades de cinco diferentes regiones del mundo han albergado la celebración de este evento<sup>1</sup>, al que ha asistido un promedio de más de 60 delegaciones nacionales, con un creciente número de reuniones bilaterales, que en las últimas siete versiones ha superado el total de cuatrocientas, con similar promedio de acuerdos oficializados. Del mismo modo, ICAN cuenta con la asistencia de organizaciones internacionales y representantes de la industria, generando un marco que sirve de escenario adicional para seminarios, talleres y oportunidades comerciales. Lamentablemente, la participación de los Estados de la Región Americana ha sido baja, con una asistencia promedio de ocho delegaciones en cada versión, habiendo sido las reuniones de 2010 y 2016 las de mayor concurrencia, probablemente facilitada por la cercanía de los países sede.

### **Experiencia de Chile**

5. Chile ha participado a la fecha en cuatro de las doce versiones realizadas (Jamaica en 2010, Sri Lanka en 2017, Kenia en 2018 y Jordania en 2019), con importantes y exitosos resultados, que han permitido una significativa mejora en la red de acuerdos bilaterales vigentes.

6. En ICAN 2017, que tuvo su sede en Colombo, Sri Lanka, Chile concertó reuniones con delegaciones de otros veintitrés países, logrando concertar e inicialar los textos de nuevos acuerdos de servicios aéreos con Bahamas, Botsuana, Finlandia, Israel, Jordania, Namibia, Omán, República Checa y Sri Lanka, y suscribir Memorándum de Entendimiento con Arabia Saudita, Austria, Grecia, Kenia, Mauricio, Rusia, Sudáfrica, Vietnam y Zimbabue. Asimismo, se aprovechó la ocasión para suscribir formalmente nuevos acuerdos de servicios aéreos con Turquía y Qatar.

7. En ICAN 2018, realizado en Nairobi, Kenia, se realizaron reuniones bilaterales entre las autoridades aeronáuticas de Chile y las de otros quince países, acordándose el texto y dejando inicialados nuevos acuerdos de servicios aéreos con Kenia, Países Bajos, Ruanda, Luxemburgo, España y Reino Unido, al mismo tiempo que se firmaron Memorándums de Entendimiento con Etiopía y Seychelles. La

---

<sup>1</sup> Los países anfitriones de ICAN han sido los siguientes: Emiratos Árabes Unidos (2008), Turquía (2009 y 2015), Jamaica (2010), India (2011), Arabia Saudita (2012), Sudáfrica (2013), Indonesia (2014), Bahamas (2016), Sri Lanka (2017), Kenia (2018) y Jordania (2019).

oportunidad fue propicia también para suscribir acuerdos definitivos con Bahamas, Finlandia y República Checa.

8. En ICAN 2019 organizado en la ciudad de Aqaba, Jordania, Chile sostuvo reuniones bilaterales con las autoridades aeronáuticas de quince otros países. En dichas reuniones se iniciaron los textos de nuevos acuerdos de servicios aéreos con Austria, Grecia, Chipre, Letonia, Mozambique y Jordania, y se firmaron Memorándums de Entendimiento con Colombia y Turquía. También se suscribió formalmente un nuevo acuerdo de servicios aéreos con Ruanda y se mantuvieron reuniones de trabajo y protocolares con EEUU, Reino Unido, Singapur, Guatemala, España, Zambia y Camboya.

### **Conclusión**

9. La experiencia de Chile en relación con ICAN puede ser calificada como muy exitosa y, desde luego, recomendable para los Estados de Latinoamérica que hasta ahora no hayan asistido a este evento. En solo tres años, nuestro país aumentó el número de sus acuerdos en una notoria proporción, empleando menos recursos que los que habrían sido utilizados en distintas negociaciones bilaterales separadas. Estimamos que la participación en esta Conferencia puede resultar de gran utilidad para los países que deseen expandir su red de relaciones aerocomerciales, acercar a operadores extranjeros a su mercado, abrir mercados para sus propios operadores, promover el turismo y el comercio, y otorgar certeza jurídica a las operaciones de transporte aéreo desde y hacia su territorio, incorporando a sus regímenes los conceptos más modernos del sector.

10. La circunstancia de que la próxima ICAN tenga como sede la ciudad de Medellín, en Colombia, constituye una noticia auspiciosa para la Región. Es usual que la celebración de esta Conferencia atraiga en mayor medida la convocatoria de los países del mismo continente que la sede, alzándose como una vitrina para la promoción de los atractivos regionales y para aproximarse a las negociaciones con una estrategia continental. Creemos que el esfuerzo y la iniciativa de Colombia es una oportunidad para toda Latinoamérica, proveyendo el escenario para profundizar nuestro intercambio de frecuencias, modernizar nuestros acuerdos de servicios aéreos, formalizar como ASA los textos que hoy poseen menor rango jurídico y, en definitiva, mejorar la conectividad aérea en la región y con el resto del mundo.

11. Sin perjuicio de lo anterior, a través de la práctica recogida en los cuatro eventos en que se ha participado ha sido posible advertir que, al menos en la particular experiencia de Chile, la obtención de resultados satisfactorios y el óptimo aprovechamiento de las oportunidades que ofrece ICAN, requiere tener presente algunos factores clave, como los siguientes:

- a. Las citas bilaterales que se materializan en ICAN deben necesariamente ir precedidas de un intercambio anticipado de intenciones y un conocimiento, a lo menos genérico, de la política aerocomercial de la contraparte. Para ello es recomendable avanzar en la mayor

medida posible en el intercambio de posturas antes de la reunión presencial y, así, sacar mayor provecho del tiempo disponible. En este sentido, es recomendable el adecuado uso de la plataforma de contactos que la organización facilita a los Estados inscritos.

- b. Otra forma de optimizar el uso del tiempo es trabajar sobre alguno de los modelos de ASA facilitados por la OACI y que han sido aprobados en las Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo. Ello permite abreviar la discusión y redacción de las cláusulas o artículos que no inciden directamente en la concesión de derechos de tráfico y el acceso a los mercados, facilitando así el consenso entre las partes.
- c. Como resultado de las negociaciones sostenidas en ICAN no sólo es posible acordar instrumentos formales y completos en los que se regulen de manera integral los servicios aéreos entre las partes, sino también otro tipo de entendimientos que aborden materias específicas o parciales, tales como códigos compartidos o servicios de carga, además de dejar avanzadas conversaciones que pueden ser concretadas en futuras reuniones. Igualmente, es una ocasión propicia para firmar, dotando de plenos poderes al respectivo jefe de delegación, acuerdos que se encuentren ya negociados e inicialados.
- d. Tratándose de negociaciones con países cuyo idioma no es el castellano, es imprescindible que los delegados dominen el idioma inglés, pues la organización no provee servicios de traducción.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

12. En consecuencia, se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información presentada
- b) Expresar los comentarios que estimen pertinentes con respecto a la presente Nota de Estudio
- c) Recomendar a sus respectivas autoridades la asistencia a la próxima ICAN 2021 en Medellín, Colombia.