

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/A16-NE/06
13/10/04

XVI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Rio de Janeiro, Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004)

Cuestión 10 del Orden del Día:

Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo. Estrategia para desarrollar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo”. Proyecto de cláusula modelo sobre designación y autorización de aerolíneas a ser adoptada por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con la Comunidad Europea.

Tarea Nro. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

Antecedentes

1. Durante la LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003), al tratar el tema sobre la posibilidad de “implementar una política intrarregional más flexible armonizando las diferentes tendencias”, se dio a conocer la tarea de la CLAC como organismo especializado de aviación civil, con relación al fortalecimiento de la interrelación de las políticas económicas con los aspectos técnicos, impulsando decisiones políticas que satisfagan el interés de los consumidores y tengan como objetivo permanente la seguridad de este modo de transporte. De igual manera, se destacó a la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, promulgada durante la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002).

2. En dicha oportunidad también se refirió a las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico que continúan avanzando impulsados por autoridades aeronáuticas y de comercio, como es el

caso del Acuerdo de Fortaleza, las Decisiones de la Comunidad Andina (CAN), y el trabajo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC). En esa misma oportunidad, también se presentó las conclusiones y la Declaración aprobadas por la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y Oportunidades de la liberalización (Montreal, Canadá, 24 al 29 de marzo de 2003) (ATConf/5), así como las coordinaciones realizadas por la CLAC y la posición presentada en dicha Conferencia.

Proyecto de Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”

3. Tomando en cuenta que el objetivo de la región es llegar a una flexibilización de manera paulatina, bajo los principios de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, el Comité Ejecutivo consideró necesario que la CLAC continúe trabajando en la armonización y búsqueda de sinergias que permitan la integración de las políticas subregionales; por lo que acordó que el Grupo específico de política aérea evalúe la situación de los procesos de liberalización en la región y sus perspectivas a futuro, buscando puntos de coincidencia entre los acuerdos subregionales y la cooperación intersubregional en materia de transporte aéreo, propugnando la integración de los Acuerdos de Fortaleza, de la Comunidad Andina (CAN), de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), y las nuevas iniciativas para profundizar la integración física de los países de la región con el propósito de mejorar su competitividad y la integración.

4. De esa manera, encargó al Grupo específico de política aérea que actualice la Res A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” a la luz de los resultados de la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y Oportunidades de la liberalización (ATConf/5) y de las nuevas tendencias de integración. Luego de varias discusiones y análisis, el GRUPAR sometió a consideración del Comité Ejecutivo un proyecto de Resolución que fue acogido favorablemente y en su LXVI reunión (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1 de julio de 2004) acordó someterlo a consideración de la Asamblea tal como se detalla a continuación:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-15

CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC encargó al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que, en función de la evolución de la actividad aeronáutica, revisen y actualicen los criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo periódicamente;

CONSIDERANDO que la complejidad de la actividad de la aviación civil reclama de los Estados miembros de la CLAC la coordinación de las políticas de transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la facilitación son temas de capital importancia;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;

CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC:

SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

1. Seguridad operacional

- a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles elevados de seguridad y protección de la aviación y en constante mejora.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

2. Seguridad de la aviación civil

Los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, deberán respaldar el trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos, respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI.

3. Facilitación

Los Estados miembros ratifican la obligación de actuar de conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación promulgados por la OACI, así como con las de cualquier otro

acuerdo que sobre esta materia suscriban, en concordancia con aquellos; manteniendo, en todo caso, un equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.

USUARIO

4. Derechos del usuario

- a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario como destinatario del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.
- b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.
- c) Los Estados miembros adoptarán medidas que precisen sus derechos y deberes, brindando las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria. Así mismo, promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo.
- d) Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación. Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio.

ACCESO A LOS MERCADOS

5. Apertura de tráficos

- a) Los Estados miembros facilitarán, el otorgamiento de los derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, intra y extra regionales a favor de los transportadores aéreos de la región en un esquema de sana competencia, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- c) Los Estados miembros promoverán, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.

- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para la liberalización y explotación de los servicios aéreos internacionales.
- f) Los Estados miembros continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda.
- g) A efectos de trabajar en los procesos de liberalización, los Estados miembros podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización.

6. Equivalencia de oportunidades

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, considerarán una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportadores.

7. Competencia

- a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.

8. Medidas unilaterales

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, procurarán rechazar dichas medidas cuando sean impuestas por otros países.

ASPECTOS COMERCIALES

9. Servicios de escala

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.

10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los

propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen, siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.

11. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

- a) Los Estados miembros deberían utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.
- b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.
- c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.
- d) La CLAC debería continuar siguiendo la evolución y difundiendo la información al respecto y seguir examinando la eficacia del Código SRC de la OACI.

13. Asignación de turnos (SLOTS)

- a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos congestionados se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA.
- b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

14. Subsidios, impuestos y cargos al usuario

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidijs” a modo de asistencia a sus transportistas. Asimismo, reconocen que los impuestos y cargos a los usuarios constituyen una creciente carga sobre las líneas aéreas y los usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

Los Estados miembros reconocen la necesidad de que sea la OACI el organismo que elabore las normas y métodos recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos.

16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

17. Comercio internacional y carga aérea

- a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil.
- b) Los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

18. Turismo

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política flexible, de acuerdo a sus necesidades y objetivos.

ASPECTOS JURÍDICOS

19. Armonización normativa

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y

Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.

- c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de la liberalización de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos.
- d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de alentar a los Estados miembros a que cumplan con su obligación de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

20. Coordinación

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política regional común y una activa participación en los foros técnicos sobre esta materia, y tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener sobre la utilización del material de vuelo de los transportistas de la región.

22. Nacionalidad del transportador

La nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación y se determinará de acuerdo con su propia legislación.

23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

24. Empleo de personal no nacional

- a) Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.
- b) La liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como parte interesada importante en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

25. Propiedad y control de los transportistas aéreos

- a) La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse a la discreción y al ritmo de cada Estado, progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación, especialmente respecto a la seguridad y protección de la aviación;
- b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, pueden hacerlo de la manera siguiente:
 - i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
 - ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
 - iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

26. Arrendamiento de aeronaves

- a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo, en los acuerdos de servicios aéreos que suscriban, las disposiciones pertinentes.
- b) Los Estados miembros deberían tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.

27. Solución de controversias

- a) En un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y
- b) Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:
 - i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;
 - ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;
 - iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y

- iv) por lo que respecta a las partes interesadas directamente afectadas por la controversia, sea transparente y dé acceso a la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

ASPECTOS FINANCIEROS

28. Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, se comprometen a realizar todos los esfuerzos necesarios para cumplir con los niveles apropiados de seguridad en el desarrollo del transporte aéreo regional, procurando que los ingresos que provienen de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios.

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A15-5.

Proyecto de Resolución A16-17 “Estrategia para desarrollar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo”.

5. Sobre la base de las conclusiones de la primera reunión del *Petit Comité* de Competitividad, celebrada en Rio de Janeiro, en enero del presente año, se resaltó la propuesta de desarrollar el análisis del objetivo del incremento del 10% en el tráfico de la región latinoamericana y el establecimiento de estrategias armonizadas. En este sentido, se acogió favorablemente la propuesta de Brasil de compartir una metodología FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas), con miras a aplicarla en los países de la región y con el objetivo de conocer la realidad de cada uno de ellos. Asimismo, se acordó armonizar este trabajo con el avance logrado en el Grupo de específico de política aérea, evaluando la situación en cada país y proyectando el “objetivo común” regional acordado y el proceso de un “sistema de integración regional”. Finalmente, se resaltó la importancia de amalgamar todos los elementos en un objetivo único para la región.

6. Durante la Reunión del Comité de Competitividad (Santiago de Chile, 10 de marzo de 2004), el Brigadier Jorge Godinho Barreto Nery, Director de Aviación Civil de Brasil, presentó la citada Metodología, su finalidad, ámbito, conceptos, proceso y método de trabajo. Posteriormente, efectuó una invitación general para aplicar la metodología planteada y señaló la necesidad de que exista un “facilitador” del trabajo. Asimismo, puntualizó que este proceso ya fue aplicado de forma idéntica y exitosa en otras organizaciones, y resaltó la importancia de conocer el ambiente para poder trazar un objetivo, es decir, efectuar un análisis interno y externo, teniendo como ingredientes necesarios a las personas involucradas o interesadas en el trabajo para poder manejar el grupo humano y finalmente, ejecutarlo, con la participación de los diferentes entes. Esta metodología resultará en la definición de estrategias de una organización.

7. En dicha oportunidad, se sugirió uniformizar la metodología a través de un ejemplo concreto donde también se presente el resultado de forma individual, por país. Con esto, quedaría establecido el formato para ser aplicado en todos los Estados, integrando la información y facilitando su aplicación. De igual manera, se consideró necesario correlacionar los trabajos con los comités locales para realizar un autodiagnóstico metodológico de las deficiencias y fortalezas, de tal forma que se defina

la nueva estrategia de crecimiento, en el marco de una “integración latinoamericana con un enfoque político común”.

8. Con relación a la metodología, se detalló que se debería plantear las posibilidades del país con todos los actores interesados conjugando todos los esfuerzos y trazando estrategias reales. De igual manera, se resaltó la importancia de la transparencia de la información que presente el Estado, ya que muchas veces, no se presentan las debilidades de los Estados, por motivos políticos y se sugirió que sea a través de los comités locales que se inicie el levantamiento de la información para luego pasar la información a los comités regionales. También se hizo hincapié en el realismo necesario para elaborar los cronogramas con fechas más exactas.

9. Durante la LXVI reunión del Comité Ejecutivo (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004), se dio a conocer la “Metodología a seguir por parte de los Estados miembros para el cumplimiento de los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas”, la misma que se armonizaría con el avance logrado en el Grupo de Política Aérea, evaluando lo que sucede en cada país y proyectando el “objetivo común” regional acordado y el proceso de un “sistema de integración”.

10. Esta “Metodología”, permitiría el logro del objetivo acordado por el Comité Ejecutivo, así como la armonización de los tres elementos: un sistema regional de integración, un objetivo común y el incremento del tráfico intrarregional en 10%. En ese sentido, se exhortó a los Estados a que una vez que dispongan de la metodología y se nombren facilitadores en cada país, este último deberá familiarizarse con el procedimiento y poner en práctica el trabajo en cada país, obteniendo de esta manera mejores resultados.

11. De igual manera, el Comité Ejecutivo acordó encargar a la Secretaría reestructurar la estrategia con el objetivo de iniciar el trabajo de los comités locales, lo más pronto posible, y planificar talleres o seminarios de entrenamiento con los facilitadores o contactos locales, con el apoyo de las líneas aéreas y de los operadores de aeropuertos.

12. De conformidad a lo acordado por el Comité Ejecutivo, la Secretaría reestructuró la estrategia a seguir para desarrollar un “sistema de integración regional del transporte aéreo” que incluye los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas, la misma que se elaboró sobre la base de la metodología señalada anteriormente. Cabe señalar que, a fin de evitar la duplicación de esfuerzos, el trabajo del Comité regional de competitividad del transporte aéreo pasaría a formar parte de las tareas del Comité Ejecutivo de la CLAC, en donde participan todos los actores al más alto nivel. De esta manera, el Comité Ejecutivo acordó aprobar la estrategia a seguir para desarrollar un “sistema de integración regional del transporte aéreo” que incluía los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas, a efectos de presentarla a consideración de la próxima Asamblea a través de un proyecto de Resolución; así como incorporar la tarea del establecimiento de un sistema de integración regional del transporte aéreo, y competitividad del transporte aéreo dentro del Programa de trabajo de CLAC para el próximo bienio.

13. Durante la Décima reunión del Grupo específico de política aérea (Caracas, Venezuela, 23 de agosto de 2004), se hizo referencia al acuerdo del Comité Ejecutivo, en el sentido de armonizar la metodología a seguir por parte de los Estados miembros y el Experto de Venezuela también propuso, como metodología a aplicar, el “manejo de escenarios” para elaborar una agenda estratégica, la misma que podía ser utilizada conjunta y/o complementariamente con la metodología FODA. Esto se consideró que sería viable, debido a que se complementaba la rigidez en el establecimiento de una situación actual de la metodología FODA con la flexibilidad de la proyección de escenarios a futuros.

14. En ese orden de ideas, de conformidad a lo acordado por el Comité Ejecutivo, se reestructuró la estrategia a seguir para el desarrollo de dicho sistema tomando en cuenta la metodología FODA presentada por Brasil. De esta forma, se armonizaría todo el trabajo que se venía realizando bajo la égida del Comité Ejecutivo de la CLAC.

15. De igual manera, se consideró conveniente separar el tema político de la aplicación metodológica, toda vez que, lo más importante en ese momento era la decisión política de los Estados, la misma que debía plasmarse en una Resolución de la CLAC en la que se encargue al Comité Ejecutivo y sus Grupos de Expertos que, en un tiempo apropiado y con un cronograma establecido, se trabaje en el desarrollo del “Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo”. Asimismo, se consideró que era necesario dar mayor flexibilidad al transporte de carga ya que se lograría gran impacto en el comercio intra-regional flexibilizándolo antes que el transporte de pasajeros, pues en el campo de la carga, en las subregiones existían mayores posibilidades de integración en el corto plazo.

16. Partiendo de lo señalado, durante la LXVII reunión del Comité Ejecutivo (Montreal, Canadá, 26 y 27 de septiembre de 2004) se sometió el siguiente el proyecto de Resolución para su aprobación por la Asamblea:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-17

ESTRATEGIA PARA DESARROLLAR UN “SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO”

CONSIDERANDO que entre las funciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO la incorporación de nuevos actores a la actividad del transporte aéreo, ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad;

CONSIDERANDO que la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno reconoció al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones e instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil sobre el establecimiento de mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable;

CONSIDERANDO que es necesario armonizar el trabajo que venía realizando el Comité Regional de Competitividad del Transporte Aéreo con el Grupo específico de política aérea de la CLAC para desarrollar un “sistema de integración regional del transporte aéreo”;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC vienen caminando hacia la liberalización paulatina del transporte aéreo internacional.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Encargar al Comité Ejecutivo que, con carácter de alta prioridad, incluya en el programa de trabajo del bienio 2005-2006 el desarrollo de un “Sistema de Integración Regional del Transporte Aéreo” que considere los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, con un objetivo político común y el incremento del tráfico intra-regional en 10%.
2. Pedir que, en el desarrollo de dicho Sistema, se considere todas las actividades propias y conexas al transporte aéreo internacional, así como a los diferentes actores que intervienen en este modo de transporte (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios).
3. Aprobar la estrategia que consta como Apéndice de la presente para el desarrollo de los trabajos, utilizando como primera opción la metodología FODA complementada con la metodología de Manejo de Escenarios.

APÉNDICE

METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO

1. Constituir internamente Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y usuarios) a fin de impulsar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo que incluya los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas”, aplicando la metodología FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) y/o complementada con la metodología basada en escenarios.
2. El trabajo de los Comités locales será liderado por un “facilitador” (autoridad aeronáutica), quien deberá conocer el sector y su entorno para poder trazar un objetivo, es decir, efectuar un análisis interno y externo, teniendo como ingredientes necesarios a las personas involucradas o interesadas en el trabajo para poder manejar el grupo humano y finalmente, ejecutarlo, con la participación de los diferentes entes. Este “facilitador” deberá mantener una comunicación directa y continua con la Secretaría de la CLAC.
3. Los Comités locales se deberán denominar “Comités de integración y competitividad del transporte aéreo” y deberán constituirse mediante acuerdo ministerial, al más alto nivel, bajo los siguientes Términos de Referencia:
 - Evaluar los pasos a seguir para viabilizar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo.
 - Buscar soluciones adecuadas para mejorar las condiciones de integración y competitividad del transporte aéreo.
 - Constituirse en facilitadores en el proceso de implementación.
 - Coordinar las acciones que se deben seguir en cada uno de los sectores, a efectos de asegurar un desarrollo sostenido.
 - Desarrollar las cadenas de competitividad del transporte aéreo en cada país.
4. El programa de trabajo de los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo se debería basar en los siguientes principios:
 - Autodiagnóstico metodológico de las deficiencias y fortalezas, de tal forma que se defina la

nueva estrategia de crecimiento, en el marco de una “integración latinoamericana con un enfoque político común”.

- Identificación de los problemas y oportunidades con el objetivo de aclararlos, tratando los problemas domésticos a nivel interno, describiendo la situación y conjugando con objetivos factibles y reales.
- Análisis de los acuerdos de los Ministros frente a la normatividad de cada país, determinando su ejecutividad en el corto y mediano plazo.
- Impulso de la implementación de aquellos acuerdos que puedan llevarse a cabo de manera inmediata, diferenciándolos de aquellos que requieran de mayor tiempo.
- Identificación de los obstáculos que impidan la ejecución de los acuerdos.
- Coordinación con los organismos y/o autoridades pertinentes las soluciones más apropiadas y, en caso de ser necesario, presentación de propuestas específicas de ejecución al Ministro responsable.
- Desarrollo de las condiciones de competitividad para el transporte aéreo, teniendo en consideración los organismos políticos, económicos y regulatorios que en esta instancia existieren.

5. Los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo deberán disponer de:

- Miembros permanentes: autoridades de aviación civil, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores aeroportuarios, entes reguladores y usuarios.
- Invitados especiales: participación de autoridades y representantes de otros sectores, en la medida que ello sea atinente a la materia que se trate.

6. Los Comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo serán monitoreados por el Comité Ejecutivo de la CLAC, mediante el trabajo coordinado de la Secretaría y los facilitadores.

7. Con el objetivo de iniciar el trabajo de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo, el Comité Ejecutivo de la CLAC deberá planificar talleres o seminarios de entrenamiento con los facilitadores, con el apoyo de las líneas aéreas, los operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios.

8. Una vez que se reciban los resultados por parte de los facilitadores de cada país, el Comité Ejecutivo de la CLAC los evaluará y los presentará en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.

9. Encargar al Comité Ejecutivo el establecimiento de un cronograma de trabajo, de manera tal, que se pueda evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible.

Proyecto de Recomendación A16-10 “Proyecto de cláusula modelo sobre designación y autorización de aerolíneas a ser adoptada por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con la Comunidad Europea”

17. Durante el GEPEJTA/13 (Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004), a pedido de la Secretaría, el Sr. Mark Nicklas, miembro de la Comisión Europea realizó una presentación sobre las nuevas negociaciones de la Unión Europea (UE) en materia de transporte aéreo, en la que se resaltó la importancia de mantener una comunicación más estrecha entre la UE y los Estados miembros de la CLAC, augurando que dicha oportunidad sería el inicio de dicho acercamiento.

18. Entre las inquietudes de los asistentes, se destacaron las relacionadas al funcionamiento de la cláusula de precios en las negociaciones bilaterales e implicancias de la cláusula de múltiple designación con respecto al ejercicio efectivo de los derechos de tráfico, en el contexto de una relación bilateral de capacidad regulada. Asimismo, se resaltó que el objetivo final es la completa liberalización, y se prestó especial atención al tema referido sobre las “negociaciones horizontales”. En ese sentido, se planteó la posibilidad de disponer de una “cláusula tipo o cláusula modelo” para ser utilizada en futuras negociaciones, de tal forma que, “un país miembro de la CLAC pueda designar a una aerolínea de otro país miembro para explotar tráficos desde y hacia Europa”. Esta cláusula podría ser aceptada por todos los Estados que mantienen negociaciones bilaterales con los países europeos y sería presentada como contrapropuesta a los planteamientos de los Estados de la Comunidad Europea.

19. El Grupo consideró esta propuesta como de trascendental importancia, ya que permitiría que las líneas aéreas de la región transporten pasajeros a Europa desde otro Estado de nuestra región. En orden de ideas, sugirió encargar a un Grupo *ad hoc* conformado por Brasil, Chile, Uruguay, Venezuela (Ponente) e IATA presentar un borrador de cláusula modelo que sería utilizada en las negociaciones con la Unión Europea.

20. En cumplimiento con el estudio encomendado durante la Décima reunión del GRUPAR (Caracas, Venezuela, 23 de agosto de 2004), el Experto de Venezuela, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* sometió a consideración el proyecto de Decisión sobre la cláusula modelo de designación de aerolíneas a ser adoptadas por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con los Estados miembros de la Unión Europea. Al respecto, señaló que esta versión era una propuesta que, aun manteniendo los aspectos tradicionales de la mayoría de los acuerdos que regulan la materia aerocomercial en el mundo, en lo atinente a la designación de líneas aéreas; incluye un numeral adicional que lo adapta y contextualiza a las tendencias específicas del sector, considerando la necesidad de articular una estrategia de negociación multilateral frente la conformación de la Unión Europea como un espacio de acción política y económica uniforme y único, a través del cual, los Estados miembros de la CLAC, bajo un esquema de interdependencia logren complementar sus sectores aerocomerciales, destacando sus particulares potenciales y considerando la posibilidad de escenarios en los que el crecimiento y el desarrollo de áreas específicas en países particulares, modifiquen la situación particular de cada Estado. Es decir, tendría la particularidad de ser maleable, sin menoscabo de su especificidad.

21. Se señaló también que la idea fundamental que regía esta propuesta era forjar un contexto en el que las líneas aéreas regionales, que cuenten con la capacidad técnica, operacional y financiera para asumir la explotación de los derechos de tráfico comercial de un Estado Miembro de la CLAC, puedan ser ejercidos por operadoras aéreas de otro Estado miembro, y de esta forma, asumir con cierto nivel de equilibrio, las negociaciones que con ocasión de la estructuración de la Unión Europea como unidad jurídico-política.

22. Los Expertos discutieron particularmente el tema sobre la designación de aerolíneas en función al establecimiento de la oficina principal en el país designante o en cualquier Estado de la CLAC y, luego de un amplio debate, y de manera consensuada concluyeron encargar a la Secretaría la elaboración de un procedimiento para registrar los acuerdos firmados entre los Estados miembros de la CLAC y de la Comunidad Europea, a fin de mantener dicha información actualizada y darles el seguimiento respectivo, así como tener conocimiento anticipado de la firma de dichos acuerdos. De igual forma, se acordó someter a la Asamblea el siguiente proyecto de Recomendación, el mismo que fue acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo, durante su LXVII reunión (Montreal, Canadá, 26 y 27 de septiembre de 2004):

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16-10

PROYECTO DE CLÁUSULA MODELO SOBRE DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE AEROLÍNEAS A SER ADOPTADA POR LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC EN SUS NEGOCIACIONES CON LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD EUROPEA

CONSIDERANDO que el Artículo 5 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;

CONSIDERANDO que la integración latinoamericana permitirá responder a los grandes retos que presenta una economía globalizada que se caracteriza por la competencia y la liberalización de los servicios;

CONSIDERANDO el nuevo ordenamiento jurídico de la Comunidad Europea y la necesidad de asumir una posición regional para las negociaciones de los convenios sobre servicios de transporte aéreo con los países de dicha Comunidad;

CONSIDERANDO que los Estados miembros deben participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, con respeto de su soberanía e igualdad de oportunidades.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que utilicen la siguiente “cláusula modelo” en las negociaciones con Estados miembros de la Comunidad Europea:

ARTÍCULO ...

Designación o autorización

1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.

2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la CLAC podrán autorizar a una (o varias) línea(s) aérea(s) de otro Estado CLAC, para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.

3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:

- a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];
 - (i) tenga su oficina principal en el territorio de cualquier país miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que establece la Comunidad Europea y haya recibido una Licencia de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea.
 - (ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte de un Estado miembro de la Comunidad Europea y haya recibido una licencia de operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea.
- b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:
 - (i) tenga su oficina principal en el territorio de un país miembro de la CLAC y haya recibido un Permiso de Operación de un país miembro de la CLAC.
 - (ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la CLAC responsable del otorgamiento del Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica, respectiva esté claramente identificada.

ARTÍCULO ...

Revocación o suspensión de la designación o autorización

4. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:

- a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que establece la Comunidad Europea, o no haya recibido una Licencia de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea; o
 - (ii) no se ejerza ni se mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación.

- b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de uno de los países miembros de la CLAC o no haya recibido un Permiso de Operación de uno de los países miembros de la CLAC; o
 - (ii) no se ejerza ni se mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la CLAC responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación.

Medidas propuestas a la Asamblea

23. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar los Proyectos de Decisión citados anteriormente.