

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/A14-NE/04
04/10/00

XIV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santo Domingo, República Dominicana, 6 al 10 de noviembre de 2000)

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

**Criterios y directrices en materia de transporte aéreo. Proyecto de
Resolución.**
Tarea No. 15.3 del Comité Ejecutivo

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

1. Cabe recordar que durante la Primera Asamblea Extraordinaria de la CLAC (México D.F., México, 14 y 15 de diciembre de 1999) se adoptó la “Declaración de México” y la Resolución AEX1-1.
2. En la “Declaración” señalada, los Estados manifestaron, entre otras cosas, *“la voluntad de reafirmar como ingredientes esenciales de su política regional, la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil entre los Estados miembros...”*; asimismo, *“el deseo de mantener, fortalecer, profundizar y estrechar los lazos con los Organismos e Instituciones del sector de Aviación Civil”*, y *“la necesidad de establecer mecanismos que contribuyan a desarrollar la integración regional e interregional del transporte aéreo”*.
3. La Resolución AEX1-1, elaborada sobre la base de la “Declaración de México”, encargó al Comité Ejecutivo que defina criterios para el establecimiento de una política regional en materia de transporte aerocomercial mediante la revisión de la Resolución A12-1 “Sobre criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, debido al entorno tan dinámico de esta actividad que hacía necesario adecuar el marco reglamentario a la realidad circundante.
4. El trabajo de revisión de la política regional en materia de transporte aéreo y de la

Resolución A12-1 se inició durante la reunión del GEPEJTA/3 (Buenos Aires, Argentina, abril de 1999) con la revisión de un proyecto de modificación presentado por Chile, así como con información sobre la tarea que venía desarrollando el Grupo de Trabajo de Transporte Aéreo en el foro de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.

5. En ese sentido, el Comité Ejecutivo en su LIV reunión (Puntarenas, Costa Rica, junio/julio de 1999) acogió el Proyecto presentado por Chile como un “documento de trabajo”. Asimismo, aprobó la constitución de un Grupo *ad hoc* que se encargue del estudio del tema, el mismo que estuvo conformado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile (Relator), Colombia, Ecuador, Uruguay y AITAL, el cual debía finalizar la elaboración de un documento definitivo antes de la XIV Asamblea de la CLAC.

6. En la reunión del GEPEJTA/4 (Montevideo, Uruguay, setiembre de 1999) se aprobó el Proyecto de Resolución presentado por el Grupo *ad hoc*, el cual se elaboró sobre la base de las notas de estudio presentadas por Argentina y Chile en esa oportunidad.

7. En este sentido, durante la LV Reunión del Comité Ejecutivo (Lima, Perú, 24 y 25 de noviembre de 1999), la Secretaría presentó un informe con el nuevo Proyecto de Resolución, el mismo que fue aprobado por el Comité Ejecutivo como un documento de trabajo y cuyo análisis se trasladó al GEPEJTA/5 (Lima, Perú, marzo de 2000).

8. Cabe resaltar que durante el GEPJETA/5 se constituyó un pequeño “Comité de Redacción” y como producto de su trabajo se presentó un documento depurado, el mismo que se acogió favorablemente por unanimidad y se acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo.

9. El Comité Ejecutivo en su LVI reunión (Quito, Ecuador, mayo de 2000) aprobó el texto del Proyecto de Resolución que reemplazaría a la Resolución A12-1, a fin de presentarlo a la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC para su aprobación.

10. Cabe señalar además que, para la elaboración del citado Proyecto de Resolución, se contó con la colaboración del Grupo *ad hoc* encargado de revisar y actualizar las Decisiones de la CLAC, el mismo que consideró conveniente que dicho Proyecto reemplace a las siguientes Decisiones: Rec A2-3, Rec A3-1, Res A8-5, Rec A8-2, Res A10-1, Res A10-2, Rec A11-1, Rec A11-3, Res A12-1, Res A12-2 y Declaración de Principios de Río de Janeiro sobre las medidas unilaterales con efectos extraterritoriales en materia de aviación internacional; por encontrarse éstas incluidas dentro la nueva Resolución.

Medidas propuestas a la Asamblea

11. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la presente y adoptar el Proyecto de Resolución que consta en el **Adjunto**.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A14-1
CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE
POLITICA DE TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la Primera Asamblea Extraordinaria (México, diciembre de 1998), encargó al Comité Ejecutivo la definición de criterios para el establecimiento de una política regional en materia de transporte aerocomercial, revisando la Resolución A12-1;

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;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional y la seguridad aeroportuaria son temas prioritarios en cuanto al cumplimiento de sus normas.

LA XIV 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 Y FACILITACIÓN

1. Seguridad operacional y seguridad aeroportuaria

Los Estados miembros darán prioridad al fortalecimiento de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad aeroportuaria, para buscar un continuo cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la OACI, pudiendo tomar en cuenta los mecanismos de carácter bilateral y multilateral que se adopten.

2. 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 aeroportuaria.

USUARIO

3. Derechos del usuario

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 necesarios y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, oportuno y eficiente.

COMPETITIVIDAD

4. Apertura de tráficos

- a) Los Estados miembros facilitarán, según su política, 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.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, según su política, 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.
- c) Los Estados miembros promoverán, según su política, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente.

5. 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.

6. Competencia

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.

7. Medidas unilaterales

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

ASPECTOS COMERCIALES

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

Los Estados miembros consideran importante que se utilice el código de conducta de la OACI y se incluya la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

12. Asignación de turnos (SLOTS)

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.

13. 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

14. 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.

15. 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.

ASPECTOS JURÍDICOS

16. 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 procurarán adoptar 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, así como de las

Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC.

17. Normas ambientales

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política 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.

18. Nacionalidad del transportador

La condición de nacional de una empresa de transporte aéreo de los Estados miembros se determinará de acuerdo con las disposiciones del país que efectúe la designación.

19. 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.

20. Empleo de personal no nacional

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.

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

**COMPARACIÓN ENTRE LAS RESOLUCIONES A12-1 Y A14-1
SOBRE “CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE
TRANSPORTE AÉREO”**

CONSIDERANDO que la Primera Asamblea Extraordinaria (México, diciembre de 1998), encargó al Comité Ejecutivo la definición de criterios para el establecimiento de una política regional en materia de transporte aerocomercial, revisando la Resolución A12-1;

CONSIDERANDO que la complejidad de la actividad de la aviación civil reclama a nivel de cada Estado miembro de la CLAC la coordinación de las políticas de ~~aviación civil, económicas y de relaciones internacionales~~ ***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 constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;

~~CONSIDERANDO que es necesario ir articulando una base sólida de los elementos esenciales d una política de transporte aéreo, que sirvan de orientación y de auténtica directriz a los Estados miembros;~~

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;

~~CONSIDERANDO que es prioritario que la región disponga de criterios propios para el establecimiento de una política comercial.~~

CONSIDERANDO que la seguridad operacional y la seguridad aeroportuaria son temas prioritarios en cuanto al cumplimiento de sus normas.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I.-*** ~~promulgar el documento anexo como guía de orientación de los Estados miembros de la CLAC, sobre~~ ***Aprobar los siguientes*** criterios y directrices en materia de Política de Transporte Aéreo ***para los Estados miembros de la CLAC.***
- II.-*** ~~SOLICITA~~ ***Encargar*** al Comité Ejecutivo y a sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios periódicamente.

~~ANEXO A LA RESOLUCIÓN A12-1~~

~~SOBRE CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO — CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL~~

~~I. — REGLAMENTACION ACTUAL~~

~~La CLAC reafirma los principios y objetivos contenidos en el Convenio de Chicago.~~

~~La CLAC reconoce el beneficio e importancia del Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales e insta a los Estados miembros que todavía no se han adherido al mismo, a que lo hagan a la brevedad posible en beneficio del sistema mundial del transporte aéreo y su aplicación universal.~~

~~Asimismo, la CLAC reconoce, independientemente de que el Estado se haya o no adherido al Acuerdo de Tránsito Aéreo, lo estipulado en los acuerdos bilaterales que conceden a las líneas aéreas designadas o no, los derechos de primera y segunda libertades.~~

~~Por otro lado, exhorta a todos los Estados miembros de la OACI que se han adherido a dicho acuerdo a que cumplan con el compromiso asumido, sin discriminación alguna.~~

~~H. — CONTENIDO DE LA FUTURA REGLAMENTACION~~

~~OBJETIVOS~~

~~La CLAC considera que la futura reglamentación del transporte aéreo debe asegurar el derecho a cada Estado miembro de garantizar la formación de empresas que desarrollen los servicios aéreos dentro del ámbito comercial internacional.~~

Competencia

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.

~~Reafirma que los principios contenidos en el Convenio de Chicago sobre soberanía, medidas no discriminatorias, interdependencia, armonización y cooperación, así como desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional e igualdad de oportunidades, constituyen el marco apropiado para los futuros arreglos sobre acceso a los mercados.~~

Los Estados miembros procurarán adoptar 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, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC. (Armonización Normativa)

Los Estados miembros de la CLAC, por lo tanto, aspiran a lograr en sus relaciones con otros Estados, un marco regulatorio que permita a todos los transportadores desarrollarse en un ambiente de competencia justa y sana, para lo cual puede ser necesario la implementación de medidas a fin de evitar las distorsiones del mercado y proteger los derechos de usuarios y transportadores.

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. (Armonización Normativa)

~~PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AEREOS~~

La CLAC considera necesario que el concepto de "propiedad y control de los transportistas aéreos" debe ser reanalizado en el seno de la OACI tomando en cuenta la "comunidad de intereses" regionales o subregionales y que la nacionalidad de los transportistas que se designe se rija por la ley del país que haya hecho la designación.

Nacionalidad del transportador

La condición de nacional de una empresa de transporte aéreo de los Estados miembros se determinará de acuerdo con las disposiciones del país que efectúe la designación.

~~IMPEDIMENTOS DE INDOLE ESTRUCTURAL~~

La CLAC reconoce la labor de los comités de asignación de horarios de la IATA como un medio viable para resolver transitoriamente el problema de asignación de turnos en los aeropuertos congestionados y observa como poco práctico pretender arreglos de reglamentación mundial en esta materia.

Asignación de turnos (SLOTS)

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.

Sistemas globales de navegación y comunicaciones

De igual manera, la CLAC considera *Los Estados miembros consideran* que es prioritario lograr avances efectivos en el establecimiento de *establecer* un marco jurídico e institucional que permita *la implementación del* uso de los sistemas mundiales *globales* de navegación *y/o comunicaciones* por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

~~Por otro lado, la CLAC es contraria~~ *Los Estados miembros se manifiestan contrarios* a la utilización de "subsidios" a modo de asistencia ~~de los Estados~~ a sus transportistas. (Subsidios, impuestos y cargos al usuario)

~~ENTORNO REGLAMENTARIO MAS AMPLIO~~

~~LEYES SOBRE COMPETENCIA~~

~~La CLAC ratifica su política respecto a la aplicación de medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo internacional e insta a los Estados Contratantes de la OACI para que se abstengan de tomar medidas de esta naturaleza y a no pretender dar carácter extraterritorial a disposiciones de su legislación nacional evitando afectar la soberanía de los Estados y reitera que la aplicación extraterritorial de las leyes nacionales sobre competencia perjudica los arreglos cooperativos que muchos consideran esenciales para la eficiencia, regularidad y viabilidad del transporte aéreo internacional, dado que ciertas categorías de arreglos benefician tanto a los usuarios como a los transportistas aéreos. Por consiguiente, cuando las leyes antimonopolio o sobre competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con la inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios y de los transportistas aéreos.~~

~~De igual manera, la CLAC insta a los Estados a aplicar las actuales directrices de la OACI en materia de leyes sobre competencia que pueden extenderse mas allá de los asuntos puramente de procedimiento.~~

~~La CLAC considera que para alcanzar una capacidad de transporte aéreo adecuada que se base en mejoras de la infraestructura aeroportuaria, en servicios rentables de tránsito aéreo (CNS/ATM) y en métodos apropiados de planificación, es necesario que exista una real y concreta cooperación técnica y que se disponga de fondos suficientes para los fines específicos señalados.~~

Apertura de tráfico

- a) *Los Estados miembros facilitarán, según su política, 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.*

- b) *Los Estados miembros considerarán favorablemente, según su política, 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.

- c) *Los Estados miembros promoverán, según su política, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente.*

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.

Medidas unilaterales

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

LEGISLACION AMBIENTAL

~~La CLAC reconoce el papel de la OACI como foro mundial para la elaboración de medidas ambientales en el transporte aéreo internacional y considera que las medidas de protección del medio ambiente que se adopten no deben ser discriminatorias para los transportistas aéreos de los Estados intervinientes.~~

~~De igual manera, la CLAC considera que la reposición del material de vuelo deberá ajustarse a las limitaciones económico-financieras de los transportadores y de los Estados donde prestan sus servicios.~~

Normas ambientales

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política 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.

IMPUESTOS

~~La CLAC reconoce~~ *Asimismo, reconocen* que los impuestos y los ~~derechos~~ *cargos* a los usuarios constituyen una creciente carga sobre las líneas aéreas y los ~~consumidores~~ *y tienen usuarios, con* efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ~~económico~~ *y ordenado y eficiente* del transporte aéreo internacional de manera uniforme y universalmente aceptada. (Subsidios, impuestos y cargos al usuario)

ACUERDOS Y ARREGLOS COMERCIALES

La CLAC reconoce que la OACI es, y debe seguir siendo, el foro mundial para la elaboración de normas y métodos recomendados en cuestiones de transporte aéreo internacional para buscar soluciones de manera eficiente y efectiva a los problemas de la Aviación Civil Internacional. Por lo tanto, la OACI deberá continuar asignando alta prioridad a los temas comerciales del transporte aéreo.

Sobre esta base, la CLAC considera que debe existir una cooperación continua y eficaz entre la OACI y la Organización Mundial del Comercio en particular, así como con otros organismos de la ONU y ajenos a ésta, que participen en cuestiones comerciales que afectan al transporte aéreo internacional.

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.

MEDIDAS PREFERENTES PARA LOS PAISES EN DESARROLLO

La CLAC considera que la OACI, con la máxima prioridad y con la presencia directa de sus Estados contratantes, utilizando los medios que estime adecuados y eficaces, debe continuar profundizando sus estudios de forma tal que cualquier reglamentación futura del transporte aéreo tenga en cuenta las posibilidades reales de participación y adaptación de todos y cada uno de los Estados, en especial de aquellos en vías de desarrollo, tomando en cuenta las difíciles circunstancias económico-financieras en que éstos se desenvuelven.

ASPECTOS COMERCIALES

SERVICIOS DE ESCALA

Es reconocido el derecho de los transportistas aéreos de escoger libremente entre las diversas alternativas de "servicios de escala", tales como: llevar a cabo sus propios servicios; servir a uno o varios transportistas aéreos; asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; seleccionar entre proveedores de servicio que estén en competencia (según la preferencia del transportista); y, utilizar equipos provistos por otros transportistas. Reconoce más aún, que pueden combinar o cambiar su opción, siendo las únicas limitaciones las relacionadas a la protección y seguridad o un nivel demasiado exiguo de las operaciones aeroportuarias para permitir la competencia entre proveedores. Además, se deben adoptar las medidas necesarias para asegurar una fijación de precios razonables basada en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.

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.

CONVERSION DE DIVISAS Y TRANSFERENCIA DE GANANCIAS

~~La CLAC reconoce~~ ***Los Estados miembros reconocen*** el derecho de los transportistas, ~~si así lo solicitan y sin restricción alguna, de~~ ***para*** convertir y enviar el excedente de ~~los~~ ***sus*** ingresos locales con respecto a los ***deducidos sus*** gastos locales; ~~también apoya a que los transportistas tengan la libertad de remitir sus ganancias a cualquier otro país, además de su país de origen, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron~~

~~De igual forma, cuando los Estados establezcan el cobro de los derechos aeroportuarios en divisa "fuerte", deberían basar sus medidas en los principios orientadores pertinentes de la OACI, especialmente en el principio de no discriminación en materia de derechos expuesto en el Artículo 15 del Convenio de Chicago.~~

EMPLEO DE PERSONAL NO NACIONAL

~~La CLAC reconoce~~ ***Los Estados miembros reconocen*** el derecho de los transportistas a traer y mantener ~~sus propios~~ empleados de cualquier nacionalidad, ~~sujeto al cumplimiento de las leyes~~ ***con aplicación de la normativa*** de los Estados que lo reciben.

VENTA Y COMERCIALIZACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

~~La CLAC considera necesario que~~ ***Los Estados miembros reconocen el derecho de*** los transportistas aéreos ~~eventen~~ ***a contar*** con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de ***todos*** sus servicios en territorios que no sean los ~~suyos~~ 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.***

SISTEMA DE RESERVAS POR COMPUTADORA (SRC)

~~La CLAC considera que es necesario disponer de una "cláusula modelo" para los SRC con el propósito de utilizarla en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo o en los arreglos multilaterales. Por otro lado, insta a los Estados para que incorporen a sus legislaciones el Código de Conducta que sobre esta materia promulgó la OACI.~~

Los Estados miembros consideran importante que se utilice el código de conducta de la OACI y se incluya la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

III. ~~PROCEDIMIENTOS Y ESTRUCTURA DE LA FUTURA REGLAMENTACIÓN~~

~~La CLAC constata que los países contratantes del Convenio de Chicago poseen niveles de desarrollo diferentes. Por tal motivo, cualquier acción destinada a reglamentar el transporte aéreo debe tomar en cuenta esta realidad. Al respecto, aprecia que el acceso al mercado debe garantizar la~~

vigencia de los principios contenidos en el mencionado Convenio, que permite la coexistencia de mercados organizados de manera diferente.

Por otra parte, considera que para lograr la adaptación y participación directa de los países en desarrollo en los futuros arreglos reglamentarios, es necesario establecer los medios para asegurar el acceso efectivo de estos países al financiamiento y a tecnologías de avanzada, en condiciones económicas y financieras razonables.

Asimismo, reitera que el Bilateralismo ha posibilitado el desarrollo del Transporte Aéreo y sigue siendo un medio adecuado para establecer acuerdos que garanticen a los Estados la participación real y efectiva de las Partes, pudiéndose definir, entre éstas, condiciones flexibles que permitan asegurar la viabilidad y el crecimiento de las líneas aéreas de la Región.

Para la CLAC, el proceso progresivo de integración y cooperación económica en el que se encuentra la región, es el punto de partida para alcanzar el Multilateralismo, el cual hará viable niveles crecientes de flexibilización en esta fundamental actividad económica. En este sentido, llama la atención respecto a la experiencia del Grupo Andino del que forman parte cinco Estados miembros de la Comisión, que proponemos sea objeto de reflexión por parte de la comunidad aeronáutica internacional.

La CLAC reafirma que el desarrollo de la industria del transporte aéreo de sus Estados miembros, constituye un componente clave para el progreso socio-económico de la región. Por lo tanto le corresponde a cada Estado asegurar el marco regulatorio necesario para que la iniciativa privada pueda propender a su fortalecimiento, en beneficio de sus respectivas poblaciones.

Reafirma también que cualquier reglamentación futura, entiéndase entre otras, Red de Seguridad, Salvaguardias o mecanismos de Solución de Controversias, deberá ofrecer las garantías que aseguren la adaptación y la igualdad de oportunidades para la participación efectiva de las líneas aéreas de la Región en el transporte aéreo internacional e impidan el abuso de posiciones dominantes (monopólicas, oligopólicas, u otras).

Seguridad operacional y seguridad aeroportuaria

Los Estados miembros darán prioridad al fortalecimiento de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad aeroportuaria, para buscar un continuo cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la OACI, pudiendo tomar en cuenta los mecanismos de carácter bilateral y multilateral que se adopten.

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 aeroportuaria.

Derechos del usuario

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 necesarios y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, oportuno y eficiente.

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.

Nota: *Las letras en cursiva corresponden a los textos añadidos en la Resolución A14-1. Los textos interlineados han sido eliminados de la nueva Resolución.*