

CLAC/CE/65-NE/04
26/09/03

LXV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Buenos Aires, Argentina, 5 y 6 de noviembre de 2003)

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Informe de la Séptima reunión del Grupo específico de política aérea
(Lima, Perú, 1° de septiembre de 2003).
Tarea No. 8 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. **Adjunto** a la presente se acompaña el Informe de la Séptima reunión del Grupo específico de política aérea, realizada en la ciudad de Lima, Perú, el día 1° de septiembre de 2003. En dicho documento se presenta un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y las acciones propuestas al Comité Ejecutivo.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

2. Se invita al Comité Ejecutivo a examinar el documento **adjunto**, y adoptar las medidas que estime pertinente.

SÉTIMA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECÍFICO DE POLÍTICA AÉREA

(Lima, Perú, 1º de septiembre de 2003)

INFORME

Coordinación, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la coordinación del Sr. Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC, se celebró la Sétima reunión del Grupo Específico de Política Aérea, el día lunes, 1º de septiembre de 2003, en el Salón Orión del Hotel & Casino Los Delfines Summit, en la ciudad de Lima, Perú.

Participantes

2. Participaron en la reunión 33 delegados representando a 11 Estados miembros y 2 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura en el **Adjunto 1** a este informe.

Orden del Día

3. El Grupo aprobó el siguiente Orden del Día presentado por la Secretaría mediante nota de estudio Política Aérea VII-NE/01 *Corrigendum*:

- a) Análisis de la situación de la región frente a las nuevas negociaciones de la Unión Europea.
- b) Actualización de 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).
- c) Análisis de las ventajas y desventajas de la flexibilización del transporte aéreo en América Latina (tarea transferida por la II Reunión de Ministros y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (Santiago, Chile, 2 de abril de 2002)).
- d) Otros asuntos.

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Análisis de la situación de la región frente a las nuevas negociaciones de la Unión Europea.

Nota de estudio Política Aérea VII-NE/02

Nota de estudio Política Aérea VII-NE/04

Nota de estudio Política Aérea VII-NE/05

4. La Secretaría presentó la nota de estudio Política Aérea VII-NE/02 con el fin de efectuar un análisis de la situación de la región latinoamericana frente a las nuevas negociaciones de la Unión Europea.

5. En esta nota de estudio, se recordó que, durante la LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003), al tratar la Cuestión 3 del Orden del Día “Estudio sobre la posibilidad de implementar una política intrarregional más flexible armonizando las diferentes tendencias” (*Tarea Nro. 8 del Programa de Trabajo de la CLAC*), la Secretaría había presentado una nota de estudio sobre las nuevas políticas de negociación de la Comunidad Europea en materia de transporte aéreo, junto con un documento que, entre otras cosas, detallaba los acuerdos del Consejo de Transportes de la Comisión Europea para negociar un espacio abierto de aviación con los Estados Unidos de Norteamérica, autorizaba a la Comisión a iniciar negociaciones con terceros países sobre la sustitución de determinadas posiciones de los acuerdos bilaterales vigentes por un acuerdo comunitario y proponía un Reglamento del Parlamento Europeo y el Consejo sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países.

6. En ese sentido, se tomó conocimiento que, al parecer, en un futuro cercano, los Estados latinoamericanos se verían obligados a renegociar los convenios bilaterales que tienen suscritos con países europeos para incorporarlos a la nueva política de negociación multilateral de la Comunidad Europea. Esto traería serias complicaciones en la explotación de los tráficos y acceso a los mercados, así como en la designación de los transportistas aéreos. Por este motivo, el Comité Ejecutivo consideró conveniente discutir este tema con la urgencia que el caso amerita, a fin de que los Estados adopten las medidas necesarias tanto individual como regionalmente y se resolvió constituir un Grupo al más alto nivel, con la finalidad de que, con carácter de urgencia, evalúe, haga el seguimiento y cuantifique las incidencias de las señaladas negociaciones en el futuro, con el apoyo del Grupo Específico de Política Aérea. Asimismo, el Comité Ejecutivo acordó que, mientras no se haya establecido alguna posición o decisión por parte de la CLAC, los Estados se abstengan de concluir acuerdos con la Unión Europea hasta que se consiga alcanzar una posición regional. Esta conclusión fue circulada entre los Estados (EC 227, 01.07.03) y alcance EC 240 (10.07.03).

7. Con estos antecedentes, la Secretaría consideró que sería necesario que los Estados miembros de la CLAC adopten medidas necesarias, tanto individual como regionalmente, para enfrentar la renegociación de los convenios bilaterales que tienen suscritos con países europeos y/o la suscripción de nuevos acuerdos; y, sugirió que, acogiendo el mandato del Comité Ejecutivo, el Grupo Específico de Política Aérea debería actuar como asesor del “Grupo al más alto nivel” cuya finalidad sería que, con carácter de urgente:

- a) Evalúe, haga el seguimiento y cuantifique las incidencias de las señaladas negociaciones en el futuro; y,
- b) elabore una propuesta de directriz o decisión para establecer una posición común entre los países de la CLAC para las negociaciones con Europa.

8. A continuación, el Experto de Venezuela presentó la nota de estudio Política Aérea VII-NE/04 donde planteaba la tesis sobre “la fortaleza integracionista como herramienta de negociación aérea frente a países o esquemas similares fuera de la región latinoamericana” y propuso la integración regional para poder negociar en bloque, planteando la necesidad de determinar, en primer término, los principios de equidad e igualdad y el establecimiento de las respectivas ventajas y desventajas.

9. Seguidamente, el Experto de Panamá presentó la nota de estudio Política Aérea VII-NE/05 en la que describía la conveniencia de formular una política aerocomercial regional y dar seguimiento a la evolución de la legislación comunitaria en materia de transporte aéreo. Después de presentar comentarios acerca de la decisión de la Corte Europea de Justicia, relacionando la misma con la posible afectación al sector privado y a las aerolíneas de la región y de referirse, entre otras cosas, al capital social e inversión extranjera en la región, consideró que la posición regional debía basarse en la decisión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

10. Durante el debate, el Grupo también pasó revista a la tabla presentada por la Secretaría en la que se resumían los derechos otorgados por los países miembros de la CLAC a países europeos, en materia de transporte aéreo, habiendo recibido sugerencias de varios Estados para ampliar la información ahí constante, la misma que podría obtenerse de su página web.

11. Los Expertos resaltaron la importancia de que los Estados miembros pongan sobre la mesa el estado de sus negociaciones con países de la Unión Europea, puntualizando qué tipo de acuerdos poseen, qué tipo de relaciones mantienen e informando quiénes están otorgando apertura y cómo iniciaron sus negociaciones con la Unión Europea.

12. A modo de reflexión, el experto de Brasil planteó que, a su criterio, el concepto de bloque sería ir demasiado lejos y vislumbraba una mejor alternativa en el planteamiento de una Decisión de la CLAC, añadiendo que, a su entender, los países de la región tienen políticas diferentes -unas son más liberales que otras.

13. Varios Expertos presentaron la experiencia de sus recientes negociaciones con países de la Unión Europea, remarcando que lo que más unía a América Latina era la creencia de que debemos tener una coordinación y la coincidencia de criterios en el sentido de que será muy difícil actuar como bloque ya que nuestra realidad está muy lejos de tener un espacio aéreo latinoamericano. Por lo tanto, debemos aspirar a tener sólo directrices comunes a través de una Resolución de la CLAC.

14. Colombia informó sobre recientes negociaciones con Francia y destacó la importancia de hacer el seguimiento a las negociaciones entre Europa y los Estados miembros de la CLAC.

15. De igual manera, el Grupo consideró que, sea cual fuese la decisión alcanzada, se debería tomar en consideración la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional de la Quinta Conferencia sobre Transporte Aéreo de la OACI: Retos y Oportunidades de la Liberalización (ATConf/5).

16. Tomando en cuenta lo expresado, el Grupo consideró que las propuestas que debían presentar al Grupo de Alto Nivel deberían ser elaboradas con mucho cuidado, ya que se trata de un tema que está aún en desarrollo. Se advirtió que la rigidez en una normativa puede afectar en detrimento de los propios Estados y que, por lo tanto, las directrices deberían ser suficientemente flexibles. Se reiteró que, desde hace muchos años, la Unión Europea venía trabajando en su integración, la cual estaba casi lograda en el ámbito económico; siendo, por el momento, su principal preocupación el tema del transporte aéreo con los EEUU y no el tránsito con América Latina. Finalmente, se puntualizó que la gran diferencia radica en que, en Europa, se piensa en el consumidor mientras que en América Latina el objetivo es proteger las rutas.

17. Siguiendo con el tema, el Grupo destacó que, en la tabla presentada por la Secretaría, se observan dos constantes en las negociaciones con Europa: acuerdos compartidos y control efectivo. Con relación a éstos, se debería tener una posición común latinoamericana, notándose que la cláusula de códigos compartidos es un tema de primera prioridad para Europa y que, por lo tanto, se debería tener una postura consensuada en América Latina. Por otro lado, en el tema de negociaciones con restricción, ya que aún no existía un criterio europeo sobre el mismo, no sería conveniente que América Latina otorgue entrada amplia de acceso al mercado hasta que ellos no se definan; y que sean nuestras líneas aéreas y no las europeas las que decidan. En resumen, se deberá mantener el control y no abrir el mercado hasta que la Comunidad Europea concrete.

18. A continuación, el Experto de IATA planteó la visión de las líneas aéreas en el sentido de que, teóricamente, preferían negociar en bloque, ya que el escenario real era cambiante. Igualmente, coincidió en tomar como base los resultados de la ATConf/5 y puntualizó que sólo la integración limaría las diferencias entre los Estados de la región. También señaló la importancia de mantener un canal de divulgación constante de información de este tema.

19. Finalmente, el Grupo acordó constituir un pequeño grupo de redacción integrado por los Expertos de Chile, Colombia y Cuba para elaborar el documento de trabajo que sería presentado a consideración del Grupo de alto nivel constituido para analizar las negociaciones con la Unión Europea que se reuniría ese mismo día.

20. El Grupo señalado elaboró el documento solicitado, considerando las notas de estudio presentadas por la Secretaría y los Expertos de Panamá y Venezuela, así como la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional de la ATConf/5, desarrollando el documento que se presenta como **Adjunto 2** a este informe.

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Actualización de 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).

21. La Secretaría presentó la nota de estudio Política Aérea VII-NE/03 con el fin plantear los antecedentes y criterios a ser tomados en consideración con miras a actualizar la Resolución A15-5 de la CLAC “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).

22. En esta nota de estudio se recordaba que durante la LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003), al tratar la Cuestión 3 del Orden del Día “Estudio sobre la posibilidad de implementar una política intrarregional más flexible armonizando las diferentes tendencias” (Tarea Nro. 8 del Programa de Trabajo de la CLAC), la Secretaría presentó una nota de estudio en la que daba 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 refirió 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).

23. 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).

24. Respecto a los procesos de integración, la nota de estudio señalaba que, en años recientes, han surgido varias iniciativas para profundizar la integración física de los países de la región con el propósito de mejorar su competitividad y la integración, como es el caso de la Iniciativa para la modernización y desarrollo de la infraestructura regional de América del Sur (IIRSA), que incorpora a los servicios de transporte como uno de los principales componentes para poner en práctica estos esfuerzos de integración y mayor competitividad. En ese sentido, la Secretaría creyó conveniente que el Grupo considere y analice el “Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica”, elaborado por consultores del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en el cual se presenta un diagnóstico y análisis del sector, así como conclusiones, acciones recomendadas y un resumen esquemático.

25. Tomando en cuenta que el objetivo de la región es el de 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) y de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), con el objetivo de alcanzar en el futuro un acuerdo de flexibilización regional.

26. De igual manera, la Secretaría informó que, 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, el Comité Ejecutivo encargó al Grupo Específico de Política Aérea que actualice la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”. En ese orden de ideas y a efectos de facilitar el trabajo del Grupo, la Secretaría presentó un cuadro comparativo entre lo que resuelve la Res A15-5 y las Conclusiones Refundidas y Declaración de la ATConf/5.

27. Considerando la limitación del tiempo, el Grupo resolvió pedir a la Secretaría que para la próxima reunión presente un Proyecto de Resolución modificada con la Declaración de Principios acordada en el seno de la OACI durante la reciente Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y Oportunidades de la Liberalización, el mismo que serviría como documento de trabajo para ir preparando la propuesta que se llevaría al Comité Ejecutivo.

Cuestión 3 del

Orden del día:

Análisis de las ventajas y desventajas Análisis de las ventajas y desventajas de la flexibilización del transporte aéreo en América Latina (tarea transferida por la II Reunión de Ministros y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (Santiago, Chile, 2 de abril de 2002)).

28. Sobre este punto del Orden del Día, se informó que este tema fue encargado a la IATA y que, en esta ocasión, dicha organización no había presentado ninguna nota de estudio y lo haría posteriormente, toda vez que sólo nueve (9) Estados enviaron la información necesaria para desarrollar el tema. De esa forma, el Experto de IATA se comprometió a presentar el análisis a futuro.

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Otros asuntos.

29. Nil.

SÉTIMA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECÍFICO DE POLÍTICA AÉREA

(Lima, Perú, 1º de setiembre de 2003)

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Héctor Luis Sánchez
Jefe de División OACI
Pedro Zanni 250 Of. 183V (C.P. 1104), Buenos Aires
Tel (54 11) 4317 6411 Fax: (54 11) 4317 6411
buecroas@faa.mil.ar

BOLIVIA

Juan Urrutia P.
Director de Transporte Aéreo DGAC
Casilla 7172, La Paz
Tel (591) 237 4142 Fax: (591) 231 2493
urrutia@dgac.gov.bo

Carlos H. Quiroga F.
Jefe Misión OACI
Palacio de Comunicaciones, 4to. Piso, La Paz
Tel (591 2) 231 2493 Fax (591 2) 231 2493
dgacoaci@caoba.entelnet.bo

BRASIL

Franklin Nogueira Hoyer
Asistente de CERNAI
Av. Marechal Camara 233, Piso 12
Rio de Janeiro
Tel (55 21) 2240 6322 Fax (55 21) 2240 6022
cernai@dac.gov.br

Sergio Drummond da Fonseca
CERNAI
Av. Marechal Camara 233, Piso 12
Rio de Janeiro
Tel (55 21) 2240 6322 Fax (55 21) 2240 6022
ata2.cernai@dac.gov.br

Maria Regina Oliveira de Queiroz
Asesora de Transporte Aéreo - CERNAI
Av. Marechal Camara 233, Piso 12, Castelo, Rio de Janeiro
Tel (55 21) 2240 6147 Fax (55 21) 2240 6022
regina@dac.gov.br

CHILE

Luis Ili Salgado
Director de Planificación - Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro No. 1314 Providencia, Santiago
Tel (562) 205 1599 Fax (562) 410 7571
dirplani@dgac.cl

Paulina Radrigán
Abogado de la Fiscalía - Dirección General de Aeronáutica Civil
Santiago
Tel (562) 410 7459 Fax (562) 410 7488
pradrigan@dgac-chile.cl

Alvaro Lisboa Montt
Asesor Legal - Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139 – Piso 7, Santiago
Tel (562) 673 1021 Fax (562) 698 3148
alisboa@mtt.cl

Eduardo Alvarado Cáceres
Jefe del Dpto. Técnico-Económico de la JAC
Av. Amunátegui 139 – Piso 7, Santiago
Tel (562) 673 1020 Fax: (562) 698 3148
ealvarado@mtt.cl

Guillermo Guzmán Solar
Jefe del Departamento de Programación y Control de Inversiones
Tel (562) 3621 2025 Fax (562) 696 0706
guillermoguzman@moptt.gov.cl

COLOMBIA

Juan Carlos Salazar
Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Aeropuerto Internacional Eldorado, Of. 403, Bogotá
Tel (571) 413 9938 Fax (571) 266 3779
jsalazar@aerocivil.gov.co

CUBA

Mayda Molina
Vicepresidenta IACC
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
Tel (537) 830 6046 Fax (537) 33 4451
mayda.molina@iacc.avianet.cu

Isabel León Riquelme
Directora Jurídica - IACC
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
Tel (537) 55 1131 Fax (537) 33 4577
isabel.leon@iacc.avianet.cu

Víctor Manuel González Calero
Director de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales - IACC
203 B-1 N° 44, Habana del Este, Ciudad de La Habana
Tel (537) 551123 / 170 Fax (537) 334 577
dta@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Jorge Naranjo
Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto, P.O. Box 17:01-2077, Quito
Tel (593 2) 250 4531 Fax (593 2) 2504531
presidente_hcnac@dgac.gov.ec

José Jijón
Subsecretario de RREE - Consejo de Aviación Civil
Tel (593 2) 299 3212

Carmen Amelia Torres Vivanco
Prosecretario, Consejo Nacional de Aviación Civil
Tel (593 2) 250 4531 Fax (593 2) 2504531
cnac@dgac.gov.ec

Carlos Sáenz M.
Asesor Política Aérea - DGAC
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto, P.O. Box 17.01-2077, Quito
Tel (593 2) 552 687 Fax (593 2) 563 995
politica_aerea@hotmail.com

Iván E. Mantilla Arauz
Secretario del Comité Técnico - DGAC
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto, Quito
Tel (593 2) 290 2984 Fax (593 2) 552 587

Alfonso Lasso Figueroa
Jefe de Sección Transporte Aéreo - DGAC
Tel (593 2) 552 987 Fax (593 2) 552 987

Marco Cobo Quevedo
Secretario General - DGAC
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto, Quito
Tel (593 2) 231 007 Fax (593 2) 552 587
marco_cobo@dgac.gov.ec

PANAMÁ

Humberto Chavarría
Subdirector General / Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC)
Apartado 7501, Panamá 5
Tel (507) 315 0217 Fax (507) 315 0721
subdirtspma@hotmail.com

Ernesto Espinoza A.
Subdirector de Transporte Aéreo / Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC)
Apartado 7501, Panamá 5
Tel (507) 315 9074 Fax (507) 315 0395

PARAGUAY

Cándido Méndez
Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel (595) 21 213365 Fax (595) 21 213365
menfran@rieder.net.py

PERÚ

Juan Carlos Pavic
Director de Circulación Aérea DGAC
Av. 28 de Julio No. 800, Lima 1
Tel (511) 433 6910 Fax (511) 330 6157
jpavic@mtc.gob.pe

VENEZUELA

Pedro Cestari Navarro
Jefe de Transporte Aéreo de INAC
Av. Lecuna Torre Este, Piso 32, Parque Central, Caracas
Tel (582 12) 5092200 Fax (582 12) 5092201
pcestari@infraestructura.gov.ve

Carlos Fraino Lander
Jefe de Transporte y Comunicación Interior – MRE
Torre MRE Carmelitas Caracas
Tel (582 12) 806 4437

Keyla Cuicas
Jefe de División de Aviación Comercial Internacional de INAC
Av. Victoria, Edificio Oratius, Piso 3 N° 3D, Las Acacias – Caracas
Tel (582 12) 5092218 / 2216 Fax (582 12) 5092278

COMUNIDAD ANDINA

Alfredo Del Castillo Ibarra
Gerente de Proyecto (Transporte Terrestre y Aéreo) - Secretaría General del CAN
Av. Paseo de la República 3895, Lima 27, Perú
Tel.: (511) 411 1454 Fax: (511) 221 3329
adelcastillo@comunidadandina.org

IATA

Patricio Sepúlveda
Director Regional para América Latina
Av. 11 de Setiembre 2155 Torre A Oficina 903, Santiago
Tel (562) 233 6063 Fax (562) 232 4687
sepulvedap@iata.org

Paulina Asenjo
Gerente de Estudios
Av. 11 de Setiembre 2155, Torre A, Oficina 903, Providencia, Santiago
Tel (562) 233 0063 Fax (562) 232 4687
asenjop@iata.org

Judith Parada
Vicepresidente de Relaciones Gubernamentales AEROPOSTAL
Torre Polar Oeste, Piso 23, Caracas
Tel (582 12) 7086129 Fax (582 12) 7931361
judith.parada@aeropostal.com

**DOCUMENTO ELABORADO POR EL GRUPO DE REDACCIÓN PARA SER
PRESENTADO A LA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE ALTO NIVEL PARA
ANALIZAR LAS NEGOCIACIONES DE LA UNIÓN EUROPEA**

Conforme lo dispuesto por la LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC celebrada en Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003, se realizó la Séptima Reunión del Grupo Específico de Política Aérea en Lima, Perú, el 1° de setiembre de 2003. De conformidad al Orden del Día aprobado, se trataron los siguientes temas:

Cuestión 1 del

Orden del Día: Evaluación de la situación de los procesos de liberalización en la región y perspectivas al futuro.

El Grupo evaluó la situación respecto a la posibilidad de armonizar una posición común entre los países de la CLAC para disponer de directrices que permitan a los Estados miembros negociar sus convenios con países de la Comunidad Económica Europea tomando en cuenta la nueva política desarrollada en el seno de dicha Comunidad.

En tal sentido, se analizaron las notas de estudio presentadas por la Secretaría y los Expertos de Panamá y Venezuela, así como la Declaración de Principios Universales para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional y las Recomendaciones de la Quinta Conferencia de Transporte Aéreo de la OACI (Montreal, 24 al 28 de marzo de 2003) y la Resolución A15-5 de la CLAC sobre Políticas de Transporte Aéreo.

Para efectos del análisis, el Grupo coincidió en la necesidad de tomar en cuenta los siguientes lineamientos generales extractados de la Declaración de Principios de la OACI citados en el párrafo anterior:

- Promover la participación efectiva y sostenida de todos los Estados miembros de la CLAC en el transporte aéreo internacional y que se beneficien con ello, respetando la soberanía nacional y la igualdad de oportunidades.
- Considerar los diferentes niveles de desarrollo económico entre los Estados miembros de la CLAC, manteniendo el principio de “comunidad de intereses” y fomentando medidas preferenciales para los países en desarrollo.
- Permitir el crecimiento sobre una base económicamente sostenible, apoyado por la adaptación del contexto normativo y operacional.
- Trabajar conjuntamente para asegurar la vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en los Estados miembros de la CLAC, de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

- Compartir el objetivo fundamental de que los Estados de la CLAC participen efectiva y sostenidamente en el transporte aéreo internacional y se beneficien con ello, respetando la soberanía nacional y la igualdad de oportunidades.
- Considerar especialmente los intereses y las necesidades de los Estados miembros de la CLAC, otorgándoles medidas preferenciales y apoyo financiero.
- Determinar la dirección y el ritmo que seguirá cada Estado miembro de la CLAC respecto a los cambios introducidos en la reglamentación del transporte aéreo internacional, de modo flexible y empleando enfoques bilaterales, subregionales, regionales, plurilaterales o mundiales, de acuerdo con las circunstancias.
- Liberalizar progresivamente el acceso a los mercados del transporte aéreo internacional, el acceso de los transportistas aéreos a capitales internacionales y la libertad de los transportistas aéreos para desarrollar actividades comerciales.
- Considerar la posibilidad de aceptar los esfuerzos de otros Estados para ampliar la propiedad y el control de los transportistas aéreos a través de las fronteras o para designar transportistas aéreos según la oficina principal, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.
- Evitar adoptar medidas unilaterales que pueden afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional, asegurándose que las políticas y la legislación internas de los Estados miembros de la CLAC no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta sus características especiales.
- La OACI debe continuar ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica y garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional.
- La OACI debe continuar promoviendo una comunicación y cooperación eficaz con otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales que tengan interés en el transporte aéreo internacional, a fin de armonizar y evitar la duplicación de esfuerzos a escala mundial.
- Los Estados miembros de la CLAC deberían considerar la posibilidad de emplear las opciones normativas que se proveen a través de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional.
- Los Estados miembros de la CLAC deberían continuar manteniendo informada a la OACI sobre la evolución en el transporte aéreo internacional, incluso sobre las disposiciones liberalizadas introducidas en diversos niveles; y promover, en otros foros, la plena comprensión del mandato y de la función de la OACI.

Sobre la base de lo anterior, el Grupo estimó que las orientaciones precedentes son de particular importancia para el tratamiento de los siguientes temas: propiedad y control, capacidad y frecuencias, y tarifas. Además, sobre estos temas se plantearon las siguientes reflexiones:

- a) Teniendo en cuenta que, en este momento, debido al acceso restringido a los mercados latinoamericanos, los acuerdos de código compartido con aerolíneas de terceros países son de especial interés para los Estados de la Comunidad Europea, sería conveniente que los Estados miembros de la CLAC, cuando deban negociar sus acuerdos, promuevan que sus líneas aéreas sean las que decidan sobre la empresa con la que acordarán el código compartido.
- b) Considerando la situación cambiante y que este tema está todavía en evolución en el seno de la Comunidad Europea, es necesario que los Estados miembros de la CLAC actúen con cautela en las negociaciones que impliquen liberalización del acceso al mercado latinoamericano.
- c) Considerando la nueva política de la Comunidad Europea, los Estados miembros de la CLAC deberían mantener como objetivo prioritario de mediano plazo alcanzar una “posición regional común” para futuras negociaciones y continuar trabajando en la actualización de la Resolución A15-5 de la CLAC.
- d) Para efectos de negociaciones con los países de la Comunidad Europea, los países de la CLAC deberían mantener el criterio de que los tráficos intra regionales en Europa son de Quinta Libertad y no de cabotaje como dicha Comunidad ha planteado.
- e) Teniendo en cuenta que, aún no se ha culminado la totalidad de la reglamentación de la Comunidad Europea en materia de propiedad sustancial y control, los Estados de la CLAC deberían ser prudentes en la adopción de las cláusulas tipo propuestas por los Estados de dicha Comunidad en sus negociaciones, con el propósito de evitar la explotación de los derechos de tráfico por parte de empresas de Estados ajenos a los involucrados en la negociación bilateral.
- f) Con el propósito de mantener informados a los Estados miembros de la CLAC, encomendar a la Secretaría que, utilizando todos los medios a su alcance, realice un seguimiento sistemático de las negociaciones que vayan desarrollando sus Estados con los de la Comunidad Europea, así como la reglamentación que se vaya produciendo en esta materia. Para tal efecto, sería conveniente que dicha información se publique tanto en la página web de la CLAC como en los medios informativos de que disponen IATA/AITAL en la región.