

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/CE/66-NE/04
15/03/04

LXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

Cuestión 3 del Orden del Día:

Informe de la Octava reunión del Grupo específico de política aérea (Santiago de Chile, 8 de marzo de 2004).

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 Octava reunión del Grupo específico de política aérea, realizada en la ciudad de Santiago de Chile, el día 8 de marzo de 2004. 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.

OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECÍFICO DE POLÍTICA AÉREA
(Santiago de Chile, 8 de marzo de 2004)

INFORME

Coordinación, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la coordinación del Sr. Marco Ospina Y., Secretario de la CLAC, el día lunes, 8 de marzo de 2004 se celebró la Octava Reunión del Grupo Específico de Política Aérea, en el Salón A del Hotel Marriot de la ciudad de Santiago de Chile.

Participantes

2. Participaron en la reunión 24 delegados representando a 11 Estados miembros y una organización internacional. 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 VIII-NE/01.

- 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.
- c) Análisis de las ventajas y desventajas de la flexibilización del transporte aéreo en América Latina.
- 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.**

4. En el marco del GEPEJTA/13, el Representante de la Unión Europea hizo una amplia e interesante presentación (**Adjunto 2**) acerca de las nuevas negociaciones de la Unión Europea y la situación respecto a los países miembros de la CLAC. En ese sentido, se acordó tomar en cuenta esta presentación para el análisis del Grupo de Política Aérea.

5. Dicha presentación motivó un interesante y nutrido debate en el que diferentes Expertos presentaron sus inquietudes al Expositor y se plantearon varias preguntas, las mismas que fueron contestadas en su totalidad. Considerando la importancia de este asunto, se ha creído conveniente acompañar al presente, como **Adjunto 3**, la transcripción *in extenso* del debate.

6. Antes de iniciar con las tareas del Grupo, el Coordinador invitó al Grupo de Expertos a comentar respecto a la presentación y el debate señalados en el punto anterior; esto, con miras a elaborar recomendaciones pertinentes sobre este tema.

7. En primer lugar, la Experta de Venezuela señaló que durante la exposición del representante de la Unión Europea se plantearon los difíciles e inobjetable cambios que se avecinan, los que dejarían a nuestra región cada vez más vulnerable, acotando que no era factible refugiarse en la tradicional y poco creativa bilateralidad. En ese orden de ideas, y considerando que ya existían varios diagnósticos de la región, invitó al Grupo a recopilar los mismos, haciendo hincapié en la rapidez con que se necesita aplicar un proceso que no sea traumático y que considere los derechos de tráfico como elemento de “unificación”. Finalmente, recalcó que su Estado está abierto a la renovación de ideas y, tomando como base la aplicación de las normas y compromisos propugnados por la CLAC y la OACI, sugirió tomar lo mejor de cada experiencia.

8. Seguidamente, la Experta de Cuba expresó que se mantenían todavía ciertas dudas respecto a la presentación del Representante de la Unión Europea, y que a nivel del Grupo de Expertos era difícil tomar acción acerca de los cambios de política. El Experto de Bolivia, por su parte, expresó que la información presentada le pareció muy beneficiosa, y resaltó que había temas que merecían mayor análisis y se vislumbraban efectos que todavía no se habían percibido en aspectos operacionales, económicos, etc.

9. El Experto de Chile destacó que la homologación de las normas en Europa le otorga a esa región inmensas ventajas, ya que muchos Estados de Latinoamérica tienen convenios pactados con Estados de la Unión Europea con frecuencias que están siendo utilizadas, las que ahora otros socios de la contraparte podrán utilizar sin que cambien los derechos; no obstante, en la práctica, sí cambiará la realidad sobre la utilización de frecuencias. Finalmente, resaltó que nuestra realidad estaba aun lejos de la liberalización y era necesario avanzar hacia “la integración regional”, lo más pronto posible.

10. El Experto de IATA, por su parte, se refirió a los problemas de privatización aeroportuaria en la región latinoamericana e hizo una analogía con lo que sucedía en Europa, donde, en función de su nueva política, los aeropuertos pasaban a complementarse y recalcó que era primordial la “integración regional latinoamericana”, armonizando con la meta ya establecida por el Comité Ejecutivo de la CLAC del “incremento del 10% en transporte aéreo intrarregional”.

11. El Experto de Brasil también consideró que la presentación fue muy importante para conocer varios aspectos que serán comprendidos en las futuras negociaciones con la Unión Europea. En este sentido, recalcó que, desde el punto de vista de la oferta para nuestros ciudadanos, actualmente existe asimetría entre las líneas aéreas europeas frente a las nuestras y desde el punto de vista comercial, es totalmente favorable para las líneas aéreas europeas. En ese orden de ideas, planteó la posibilidad de redactar 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 tráfico desde y hacia Europa”. Esta cláusula debería 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.

12. 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 este sentido, se sugirió encargar a un Grupo *ad hoc* conformado por Brasil, Chile, Uruguay, Venezuela (Ponente) e IATA que, en su próxima reunión, presenten un borrador de cláusula modelo que sería utilizada en las negociaciones con la Unión Europea.

13. Finalmente y, recopilando las inquietudes vertidas por los Expertos en el sentido de que América Latina deberá estar preparada e integrada para actuar en bloque en el futuro cercano, especialmente cuando la Unión Europea finalice sus negociaciones con los Estados Unidos y pase a

revisar las que mantiene con otros Estados, el Coordinador resaltó la importancia de contar, lo antes posible, con un sistema único de integración regional latinoamericano que debería comprender todos los elementos involucrados con el transporte aéreo, estableciendo un plan de apertura intra-regional para luego enfrentar los cambios en el ámbito extra-regional. Este proyecto sería analizado inicialmente en el Grupo y el documento resultante sería debatido de forma amplia más adelante. Con este fin, se ofreció todo el apoyo de la Secretaría de la CLAC para coordinar o recabar información, resaltando a su vez, la importancia de las encuestas y de la información recopilada hasta el momento.

Conclusión

14. Con los antecedentes expuestos el Grupo acordó constituir un Grupo *ad hoc* con los Expertos de Brasil, Chile, Uruguay, Venezuela (Ponente) e IATA, el mismo que se deberá encargar de:

- a) Elaborar 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 debería 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.
- b) Iniciar cuanto antes el estudio de un “sistema único de integración latinoamericano”, en concordancia con la meta aprobada por el Comité Ejecutivo en el sentido de incrementar el tráfico intra-regional en un 10%.

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Actualización de la Res A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”

Nota de estudio Política Aérea VIII-NE/03

15. La Secretaría presentó la Nota de estudio Política Aérea VIII-NE/03 donde se planteaban los antecedentes de 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). Asimismo, se refirió a las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico que continúan siendo impulsadas por las autoridades aeronáuticas y de comercio, e.g. Acuerdo de Fortaleza, Comunidad Andina (CAN), 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, e.g. Iniciativa para la modernización y desarrollo de la infraestructura regional de América del Sur (IIRSA), la cual incorpora los servicios de transporte como uno de los principales componentes para poner en práctica estos esfuerzos de integración y mayor competitividad.

16. En ese contexto, se resaltó que uno de los principales objetivos de la región era alcanzar una flexibilización gradual, bajo los principios de sana competencia, sustentada en un sistema de aviación civil seguro, ordenado y eficiente, motivo por el cual, el Comité Ejecutivo de la CLAC consideró necesario continuar trabajando en la armonización y búsqueda de sinergias que permitan la integración de las políticas subregionales y acordó que el Grupo específico de política aérea evaluara 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 con el objetivo de alcanzar en el futuro un acuerdo de flexibilización regional.

17. Con el fin de alcanzar un consenso, antes de analizar el nuevo proyecto, el Coordinador invitó a los Expertos a presentar sus comentarios sobre el avance de los procesos de integración subregionales en el marco de la Comunidad Andina, el Acuerdo de Fortaleza y la Asociación de Estados del Caribe. Señaló asimismo que, en la región Sudamericana se venía observando cierta tendencia a la integración en materia de comercio entre la CAN y el MERCOSUR y se observaba con claridad que se caminaba hacia una política económica más flexible. Siendo el transporte aéreo una importante herramienta del comercio y del desarrollo social y político, sugirió que se tomen en cuenta todos estos elementos cuando se proyecte una nueva política regional en el campo aeronáutico.

18. El Presidente del Comité de Autoridades Aeronáuticas de la Comunidad Andina señaló que ese organismo venía trabajando en la unificación de las Decisiones 320, 360 y 361, y que sólo les faltaba solucionar un problema presentado respecto a las “prácticas de competencia desleal”, pues en uno de los Estados miembros la decisión propuesta no coincidía con su política en materia de comercio. En términos generales, informó que los asuntos en la Comunidad Andina en materia de aeronáutica estaban marchando en camino a la liberalización del transporte aéreo.

19. El coordinador preguntó si además de la política de cielos abiertos que la CAN mantiene en el campo intra-regional, cuánto se había avanzado en el campo extra-subregional; a lo que el Experto respondió que pese al estudio hecho por el Consultor Externo en donde recomendaba una flexibilización, no se había logrado mayor avance. No obstante, en el aspecto de carga para el transporte no regular, informó que existía plena flexibilización en el otorgamiento de derechos fuera de la subregión andina. Por otro lado, se había avanzado en el estudio de un reglamento común para obtener los permisos de operación, lo que ayudaría y facilitaría a que los países puedan tener reglas homogéneas. De igual forma, consideró que existe la viabilidad de negociar como grupo con el MERCOSUR para ampliar el ámbito de flexibilización en el otorgamiento de derechos aerocomerciales.

20. Con relación a la AEC, la Experta de Cuba informó que se había discutido un Acuerdo Multilateral de Transporte Aéreo, donde se flexibilizaba las libertades del aire, incluida la quinta libertad y se habían presentado dificultades especialmente con los países que integran el CARICOM; por lo que se había llegado a una solución en función de dos cláusulas que tienen relación con las quintas libertades y, en el momento de la firma, cada país decidía por una de ellas. La una se refería a las quintas libertades intra-regionales y la otra apunta a una negociación bilateral. Informó asimismo, que recientemente en Panamá, en el mes de febrero, se había abierto a la firma el Acuerdo y hasta el momento lo habían hecho siete países a nivel de chancillerías (Cuba, Nicaragua, República Dominicana, Panamá, Venezuela, Surinam y Barbados). El Acuerdo contempla que entrará en vigor cuando nueve países lo hayan ratificado, pero consideró que esto llevaría algún tiempo. De igual manera informó que en la AEC también se venía trabajando en la armonización de los requisitos para obtener permisos de operación. Asimismo, dio a conocer que México no firmaría el Acuerdo y que Colombia lo firmaría con determinadas salvaguardas. Una de las características del trabajo en la AEC era que los países de América Latina, a más de Aruba y Antillas Holandesas, eran los que propugnaban la apertura de las quintas libertades en la región, no así los Estados miembros del CARICOM.

21. La Experta de Venezuela consideró que éste era el momento oportuno para analizar nuestras realidades y evaluar hasta dónde hemos podido avanzar. Observó asimismo, que después de la ATConf/5, las opciones de la aviación civil regional eran limitadas, sobretudo para enfrentar la globalización sin existir una estandarización de una plataforma tecnológica. Consideró además que se había avanzado muy poco y sólo en algunos aspectos de navegación aérea. En la parte comercial, cuando se trata de los derechos de tráfico, es donde se ha encontrado inconvenientes, no obstante, los mismos impulsan el crecimiento de la aviación y la consecuente generación de riqueza. Ejemplificó los problemas presentados en la AEC en su intento de estandarizar una política común y, en ese sentido, reiteró lo

expresado por la delegada de Cuba. En lo referente a la CAN, observó que si bien se había avanzado desde el punto de vista operativo no se lo había hecho en el proyecto general y, respecto a las quintas libertades en materia de carga, hizo notar que este otorgamiento de derechos ya se venía dando en la Decisión 297 y sólo se acordó lo extra-regional. Observó asimismo, que desde el punto de vista regional, en materia de desregulación, se había avanzado muy poco y veía problemas en el avance de las subregiones, entiéndase CAN, AEC y Acuerdo de Fortaleza.

22. En base a lo expresado anteriormente, consideró que era necesario que en el seno de la CLAC se desarrolle un “enfoque regional común” para enfrentar las negociaciones de EEUU y Europa, y que era necesario ver un poco más allá de las realidades actuales y como se podría asumir los compromisos intentando una respuesta regional común, porque las opciones eran muy pocas. Observó que en la región existían países como Chile que habían cambiado su política con resultados satisfactorios y que se debía eliminar la resistencia al cambio, pues éstos se están dando en otras partes del mundo, mientras que los Estados de nuestra región se habían puesto limitaciones. Terminó exhortando a enfrentar las oportunidades y retos y a avanzar con un enfoque común, reconociendo que existen asimetrías entre los Estados y tratando de eliminar las diferencias. Para armonizar el trabajo del Grupo y avanzar, debería concretarse una gran idea con una política de apertura hacia la “integración regional”.

23. Por su parte, el Coordinador recordó que la Decisión 297 de la CAN y la política de cielos abiertos nació de los Presidentes de las Repúblicas de los cinco países cuando instruyeron a las autoridades aeronáuticas que negocien con miras a ese objetivo, y señaló que sería conveniente que en esta oportunidad la iniciativa salga de las propias autoridades aeronáuticas para que la región camine con el “objetivo común” hacia un “sistema de integración regional” y como meta operativa el “incremento del 10% del tráfico intra-regional”, esto último ya aprobado por el Comité Ejecutivo.

24. En lo concerniente al Acuerdo de Fortaleza, el Representante de Chile informó que dicho Acuerdo se aplicaba sola y exclusivamente a aquellas rutas que no estaban siendo operadas en función de los acuerdos bilaterales. Asimismo, que solamente se otorgaba terceras y cuartas libertades, y que las quintas libertades, si bien se consideraban, estaban sujetas a casos particulares entre los Estados. De igual manera, informó que no se había explotado el Acuerdo y las escasas solicitudes de las compañías aéreas, en definitiva, no fueron usadas. Al realizar un diagnóstico de la situación se observó que existían limitantes por la superposición de dos sistemas, los bilaterales y Fortaleza, y que a estas alturas de la evolución del transporte aéreo internacional, no se consideran ni quintas ni sextas libertades, ni siquiera al interior de esta subregión, mucho menos extra-regionalmente. En consecuencia, observó que había costado mucho avanzar y que hace poco tiempo, gracias a un esfuerzo de Uruguay, un grupo de trabajo pretendió modificar el Acuerdo, de manera tal, de convertirlo en un convenio atractivo para los países y compañías aéreas de la subregión.

25. Consideró además, que para avanzar en el Acuerdo de Fortaleza lo primero era otorgarse terceras, cuartas, quintas y sextas libertades intra-regionalmente y ojalá se integre al Acuerdo de la CAN, tomando en cuenta que este último está por encima de los acuerdos bilaterales, pues los Estados tienen la obligación de ajustar los acuerdos bilaterales al multilateral. Observó que nada de eso ocurría en el Acuerdo de Fortaleza, donde ni siquiera estaban permitidos los vuelos no regulares. Terminó diciendo que el grupo de trabajo de dicho Acuerdo comenzó a trabajar con entusiasmo y no había podido avanzar porque el diagnóstico no era compartido, pues algún país tenía otra visión.

26. El Experto de Uruguay coincidió plenamente con lo expresado por el Experto chileno y expresó que el Acuerdo de Fortaleza tenía que someterse a todas las reglas del derecho de integración y que en definitiva no tuvo éxito. Informó además que se hicieron dos reuniones en Montevideo, una en julio y otra en diciembre, para tratar que el Acuerdo de Fortaleza diera lugar a un convenio de integración

regional entre los países actualmente firmantes y ratificantes. Señaló que la primera reunión fue un éxito porque se llegó a los siete puntos que deberían haber formado parte del preámbulo, que es la parte más importante de cualquier tratado, en donde se establece el objeto y fin, y cada artículo se debe interpretar a la luz del preámbulo. Esos puntos tuvieron consenso y se preveía el establecimiento de un sistema de integración aeronáutico regional; asunto que fue ratificado en la reunión de diciembre y se esperaba que dicho consenso se mantenga y sea respetado.

27. El Experto sostuvo que su delegación consideraba que se debía alcanzar un sistema aéreo integrado, que debía comprender derechos de tráfico, infraestructura, complementaciones, financiación, licencias, mantenimiento, eliminar las debilidades del Acuerdo que impidieron su operatividad, y las limitaciones en cuanto a los derechos establecidos. Para terminar, resaltó que éste era el momento de la integración y de los bloques económicos y que no se requería de un diagnóstico, pues le parecía que no era necesario averiguar lo perdido, lo dejado de ganar o cómo se había llegado hasta aquí; que la región se encontraba en una situación de inflexión económica y aeronáutica vulnerable y ameritaba avanzar en un proceso de integración regional.

28. El coordinador observó varias coincidencias en las opiniones vertidas por los Expertos de los diferentes bloques regionales, y destacó que ha sido muy importante escuchar el deseo de caminar hacia una integración del transporte aéreo regional, tomando en cuenta la exhortación de desarrollar un trabajo que apunte a cumplir ese objetivo, armonizando con el enfoque común y la meta de crecimiento establecida, y exhortó al Representante de las líneas aéreas a que manifieste su opinión sobre este tema.

29. El representante de IATA manifestó que en el siguiente punto del Orden del día presentaría un estudio que tocaba el tema de las ventajas y desventajas de la flexibilización en el transporte aéreo y, adelantándose a esto, resaltó el índice de penetración de la aviación, es decir, el número de pasajeros en relación con el número de habitantes, situación que en el caso de EEUU es del orden del 200%, en Europa del 150% y, en Asia, excluyendo China alcanza niveles importantes. Latinoamérica por su parte, es una región que está atrasada en términos de permitir el acceso de nuestros ciudadanos a este sector tan importante en términos de integración y conectividad con el resto del mundo. Informó que siguen con profunda atención todos los debates al interior de cada uno de estos acuerdos y concluyó que el balance general del Pacto Andino es muy positivo, pero no suficiente y, en ese sentido, reiteró que las autoridades del gobierno son soberanas en términos de diseñar su política pero que la velocidad del avance no es la suficiente. En resumen, coincidió con el Coordinador en el sentido que hay puntos rescatables en cada uno de estos acuerdos y que la región debiera dar un salto, destacando que en la reunión anterior Brasil planteó una meta cuantitativa para incrementar el tráfico intra-regional y esto sería viable si existe una actitud y una visión de apertura para alcanzar la integración regional.

30. El Experto de Bolivia coincidió plenamente con el análisis hecho por el Experto de Chile respecto al Acuerdo de Fortaleza, y consideró que era necesario rescatar su esencia y que, a partir de ese acuerdo, se cree uno nuevo. De igual manera, observó que dentro de la CLAC se habían analizado estos temas y buscado orientación, pero esto no respondía sólo a una decisión política, pues existían muchas dificultades, ya que las líneas aéreas tampoco tenían una posición común dentro de la región; consecuentemente, era necesario que también los transportadores se pongan de acuerdo. Observó además, que los Estados deben caminar hacia una apertura entrelazando los intereses regionales con los bilaterales, reforzando un criterio conjunto y un sistema integrado y, a partir de este, no sólo un criterio político, sino todos aquellos aspectos que configuren la creación de un sistema que verdaderamente funcione.

31. El Coordinador resaltó el espíritu de trabajo y el deseo de lograr avanzar con algún objetivo común a mediano y largo plazo. Rescató los elementos importantes del debate y agradeció la franqueza con que se expresaron los Expertos al analizar la situación regional y el comportamiento de los

procesos de cada una de las subregiones. En ese sentido, exhortó al grupo a desarrollar un proyecto de resolución para que la Asamblea apruebe el desarrollo de un sistema de integración regional del transporte aéreo, con un enfoque regional común y con un objetivo cuantitativo del incremento del 10% del tráfico aéreo intra-regional. Concluyó que este sistema de integración regional deberían considerar todos los elementos referidos durante el debate, particularmente, los expresados por el Experto de Uruguay, esto es, que en el proceso de integración no sólo debería tomarse en cuenta los derechos de tráfico, sino otros elementos como son la infraestructura, medio ambiente, mantenimiento, capacitación, seguridad, etc.

32. Sobre la base de lo expresado, propuso que esta tarea se encargue al mismo grupo que aparece en la conclusión del punto anterior y requirió los nombres de los Expertos que formarían parte del mismo, quedando constituido de la siguiente manera: Jorge Godinho Barreto Nery de Brasil, Álvaro Lisboa de Chile, Luis Giorrello de Uruguay, Carolina Motta de Venezuela (Ponente) y Constanza Montes de IATA.

33. Por otro lado, el Grupo pasó a revisar el proyecto de Decisión sobre “Criterios y directrices en materia de política aérea”, el mismo que mereció varias modificaciones

Conclusión

34. Luego del análisis pertinente, el Grupo acordó lo siguiente:

- a) Encargar al Grupo *ad hoc* conformado por los señores Jorge Godinho Barreto Nery de Brasil, Álvaro Lisboa de Chile, Luis Giorrello de Uruguay, Carolina Motta de Venezuela (Ponente) y Constanza Montes de IATA, la preparación de un proyecto de Resolución para desarrollar un “sistema de integración regional del transporte aéreo”, con un enfoque regional común y con un objetivo cuantitativo del incremento del 10% del tráfico aéreo intra-regional.
- b) Someter a consideración del Comité Ejecutivo el siguiente proyecto de Resolución:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-

CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

~~CONSIDERANDO que la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) promulgó la Resolución A15-5 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”;~~

CONSIDERANDO que en la Resolución antes señalada, entre otras cosas, se encarga 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 ~~prioritarios~~ **de capital importancia** ~~en cuanto al cumplimiento de sus normas;~~

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 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, **de acuerdo con sus necesidades y objetivos.**

- 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, **de acuerdo con sus necesidades y objetivos.**
- c) Los Estados miembros promoverán, ~~según su política~~, 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, ~~según su política~~, 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 (IATA) 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 “subsidios” 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 reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.**

18. Turismo

Los Estados miembros adoptarán, según su política, 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.

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;

NOTA: Sujeto a revisión por parte del Grupo específico de política aérea, tomando en cuenta las negociaciones con la Unión Europea.

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.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Análisis de las ventajas y desventajas de la flexibilización del transporte aéreo en América Latina.

35. El experto de la IATA presentó la nota de estudio “Análisis Económico de las Ventajas y Desventajas de la Flexibilización del Transporte Aéreo”, la cual incluía un Resumen Ejecutivo (**Adjunto 4**), puntualizando que éste es un trabajo que se inició sobre la base de una polémica que aún no ha concluido, acerca de la relevancia de la apertura y cielos abiertos en nuestra región. Durante su presentación señaló que, al iniciarse el análisis, se encontraron dos obstáculos: En primer lugar, disponer de la información completa de los Estados, lo que hasta la fecha no se ha conseguido; y, en segundo lugar, la falta de fondos para lograr un trabajo objetivo y exhaustivo por parte de profesionales de distintas partes de la región, tomando en consideración la alta sensibilidad del tema y connotaciones de apertura.

36. A continuación, pasó a describir el análisis económico efectuado en dos planos. El primero, considerando una evaluación social de las ventajas y desventajas de la apertura; y el segundo, una evaluación privada. A su entender, a partir de esos dos enfoques se separan las visiones que actualmente tienen los Estados con respecto a la política aérea: unas muy aperturistas, otras más restrictivas y otras intermedios. Señaló también que se ha comprobado que existe un choque de posiciones con respecto a los beneficios y costos para la sociedad y que el denominador común en este estudio es la integración y consideró oportuno, que su primer módulo sea el análisis y evaluación de la integración regional.

Conclusión

37. Después de tomar nota de la información presentada, el Grupo acordó que el estudio se distribuya entre los miembros del Grupo y hagan llegar sus comentarios a la Secretaría en un plazo de 30 días, luego de lo cual la IATA haría una actualización del documento y sería presentado en la próxima reunión del Grupo para tomar una decisión sobre el tema.

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Enrique José MUÑOZ
Dirección de Tránsito Aéreo del CRA
Av. Pedro Zanni 250 (C.P. 1104), Buenos Aires/Capital Federal
Tel: (54 11) 4317 6502
Fax: (54 11) 4317 6502
Correo electrónico: buecroas@faa.mil.ar

Héctor Luis SANCHEZ
Jefe División OACI del CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250, Oficina 183V, piso 1 (C.P. 1104), Buenos Aires
Tel: (54 11) 4317 6411
Fax: (54 11) 4317 6411
Correo electrónico: buecroas@faa.mil.ar

BOLIVIA

Juan URRUTIA PLAZA
Director de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil
Casilla 7172 La Paz
Tel: (591 2) 237 4142
Fax: (591 2) 211 9323
Correo electrónico: urrutia@dgac.gov.bo

BRASIL

Franklin N. HOYER
Asistente de la CERNAI
Av. Marechal Camera 233 – P. 12, Castello, Rio de Janeiro – RJ 20020-080
Tel: (55 21) 2240 6322
Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: franklin@dac.gov.br

Maria Regina OLIVEIRA DE QUEIROZ
Asesora de la CERNAI
Av. Marechal Camera 233 – P. 12, Castello, Rio de Janeiro
Tel: (55 21) 2240 6147
Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: regina@dac.gov.br

Sergio DRUMMOND DA FONSECA
Asesor Transporte Aéreo
Av. Marechal Camara 233 – P.12 Río de Janeiro – RJ
Tel: (55 21) 2240 6798
Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: ata2.cernai@dac.gov.br

CHILE

Alvaro LISBOA MONTT
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7 Santiago
Tel: (562) 6731021
Fax: (562) 6983148
Correo electrónico: alisboa@mtt.cl

COLOMBIA

Jazmín Alexandra PALOMINO PINEDA
Abogada Oficina Transporte Aéreo
Aeropuerto El Dorado, Of. 403, Bogotá
Tel: (57 1) 266 3172 / 413 9938
Fax: (57 1) 266 3779
Correo electrónico: apalomin@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Sonia GARRO Rojas
Jefa de Transporte Aéreo, DGAC
Apartado 5026-1000, San José
Tel: (506) 231 1770
Fax: (506) 290 0089
Correo electrónico: sgarro@dgac.go.cr

CUBA

Concepción MARTINEZ Miranda
Especialista de Transporte Aéreo del Instituto de Aviación Civil de Cuba (IACC)
23 N° 64 Vedado, Ciudad La Habana
Tel: (537) 551 170
Fax: (537) 334 577
Correo electrónico: concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

Adys J. SÁNCHEZ Agüero
Asesora Jurídica del Instituto de Aviación Civil de Cuba (IACC)
23 N° 64 Vedado, Ciudad La Habana
Tel: (537) 551 131
Fax: (537) 334 577
Correo electrónico: adys.sanchez@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Jorge NARANJO
Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC)
Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel: (5932) 250 4531
Fax: (5932) 258 0753
Correo electrónico: presidente_hcnac@dgac.gov.ec

Carlos SAENZ
Asesor Política Aérea de la Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel: (5932) 255 2687
Fax: (5932) 256 3995
Correo electrónico: politica_aerea@hotmail.com

Fanny SOTO de Cuesta
Jefe Depto. Estudios Económicos y Facilitación de la Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel: (5932) 255 2987
Fax: (5932) 2901224
Correo electrónico: fany_soto@dgac.gov.ec

PARAGUAY

Cándido MÉNDEZ
Subdirector Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales DINAC
Avda. Mariscal López c/22 de Setiembre
Ministerio de Defensa Nacional, Piso 3, Asunción
Tel: (59521) 213 365
Fax: (59521) 213 365
Correo electrónico: staai@dinac.gov.py

Teresa Lidia BALSEVICH
Jefe Dpto. Asuntos Internacionales DINAC
Avda. Mariscal López c/22 de Setiembre
Ministerio de Defensa Nacional, Piso 3, Asunción
Tel: (59521) 213 365 / 210 764
Fax: (59521) 213 365
Correo electrónico: asuntos.internacionales@dinac.gov.py

URUGUAY

José Luis VILARDO
Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Mercedes 1256, CP 11.100, Montevideo
Tel: (598 2) 903 2014
Fax: (598 2) 901 0564
Correo electrónico: dinacia@adinet.com.uy

Luis GIORELLO SANCHO
Asesor Letrado de DINACIA
Mercedes 1256, Montevideo 11.300
Tel: (598 2) 903 2014
Fax: (598 2) 901 0564
Correo electrónico: giosan@adinet.com.uy

María Angélica GONZALEZ
Asesor Transporte Aéreo del Ministerio Transporte Obras Públicas (MTOP)
Rincón 575, Piso 5° C.P. 11000, Montevideo
Tel: (5982) 916 5459
Fax: (5982) 915 1656
Correo electrónico: dntaereo@adinet.com.uy

VENEZUELA

Pedro CESTARI
Gerente General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aviación Civil
Avenida Lecuna - Parque Central- Torre Este – P. 32, Caracas
Tel: (58212) 509 2200/ 01
Fax: (58212) 509 2280
Correo electrónico: pcestari@infraestructura.gov.ve

Carolina MOTTA
Jefe de la Oficina Relaciones con la Aviación Civil del Instituto Nacional de Aviación Civil
Avenida Lecuna - Parque Central- Torre Este – P. 33, Caracas
Tel: (58212) 509 2311 / 509 2317 / 509 2274
Fax: (58212) 509 2311
Correo electrónico: relacionesinstitucionales_inac@yahoo.com

Isabel Mercedes VARGAS TORRES
Jefe División Operaciones Nacionales del Instituto Nacional de Aviación Civil
Avenida Lecuna - Parque Central- Torre Este – P. 32, Caracas
Tel: (58212) 509 2213
Fax: (58212) 509 2280
Correo electrónico: ivargas@cantv.net

IATA

Patricio SEPÚLVEDA
Vice Presidente Regional para América Latina y El Caribe
Miami, FLA, U.S.A.
Tel: (305) 264 7772
Fax: (305) 262 2654
Correo electrónico: sepulvedap@iata.org

Paulina ASENJO
Gerente de Estudios
Av. 11 de Setiembre 2155 - Torre A Ofic. 903, Providencia, Santiago de Chile
Tel: (562) 233 0063
Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: asenjop@iata.org



Comisión Europea

Nuevos desarrollos en las relaciones de transporte aéreo entre la UE y los países latinoamericanos

Mark Nicklas

Policy Officer Air Transport Agreements

CLAC GEPEJTA/13

Santiago, 9 Marzo 2004





El mercado único de servicios aéreos en la UE

- **Un mercado único en servicios aéreos fue establecido en 1993.**
 - Libre acceso al mercado
 - Compañías aéreas de la Comunidad
- **Normas comunes afectando a líneas aéreas de terceros países existen en varios ámbitos:**
 - Seguridad
 - Seguridad de la aviación
 - Asistencia en tierra
 - Restricciones ambientales
 - Protección de pasajeros
- **El mercado europeo de aviación incluye Noruega, Islandia y Suiza.**

Todas las líneas aéreas europeas tienen derechos iguales de acceso al mercado tanto dentro como fuera de la UE.



10 años de mercado único en servicios aéreos



- **Consecuencias del mercado libre en UE:**
 - ❑ aumento en servicios y rutas,
 - ❑ aumento en compañías aéreas,
 - ❑ aumento en productividad,
 - ❑ reducción de tarifas.
- **Sin embargo, solo 3.5% de los servicios regulares son operados fuera del país de origen de la compañía aérea.**
- **Compañías “low-cost” y “leisure” aprovechan el acceso libre a otros mercados.**
 - ❑ Ryanair (IRL) tiene bases en Reino Unido, Alemania y Bélgica.
 - ❑ Easyjet (UK) opera vuelos domésticos en Francia.
 - ❑ Air Berlin (DE) opera vuelos domésticos en España.



Las sentencias “cielo abierto” del 5 noviembre 2002



Tribunal de Justicia: Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre 8 Estados Miembros de la UE y EE.UU. **no se ajustan al Derecho CE.**



Las cláusulas de nacionalidad en los acuerdos son contrarias al **derecho de establecimiento** porque incluyen una discriminación por nacionalidad.

Los acuerdos han infringido la **competencia externa exclusiva de la UE**. Solo la UE puede entrar en obligaciones internacionales en ambitos de competencia comunitaria.



Las implicaciones de las sentencias “cielo abierto”

- Las sentencias del Tribunal de Justicia se refieren a los acuerdos bilaterales con EE.UU.
- Sin embargo, lo mismo aplica a todos los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre Estados Miembros de la UE y Estados Miembros de la CLAC
 - Cláusulas de nacionalidad son contrarias al derecho de establecimiento.
 - Estados Miembros de la UE entraron en obligaciones internacionales en ámbitos de competencia UE.

Necesidad urgente de tratar esos problemas jurídicos para establecer seguridad legal para las líneas aéreas sirviendo rutas aéreas con base a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.



El nuevo marco acordado por la UE el 5 junio 2003

El 5 junio 2003, la UE aprobó un paquete de medidas para las negociaciones sobre transporte aéreo:

I. Mandato para negociar un “Espacio Abierto de Aviación” con los EE.UU

II. Mandato para negociar con terceros países acuerdos “horizontales” para solucionar los problemas jurídicos de los acuerdos bilaterales

III. Propuesta de reglamento sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios aéreos entre Estados miembros de la UE y países terceros





Dos líneas diferentes en la nueva política UE de aviación



- En general, la Comisión Europea tiene la intención de facilitar un régimen económico más flexible para las compañías aéreas.
- Sin embargo, la Comisión Europea es consciente de que algunos países ven una apertura del mercado como prematura.



Mercados abiertos de aviación

- EE.UU.
- Terceros países dispuestos a abrir sus mercados

Designación de compañías aéreas UE

Todos los terceros países



Negociaciones con EE.UU: Hacia un Espacio Abierto de Aviación



- **Objetivo: Liberalización completa de servicios aéreos entre y dentro de UE y EE.UU**
 - Establecer un mercado abierto único de aviación
 - Permitir propiedad extranjera en líneas aéreas
 - Fomentar una competencia efectiva
 - Garantizar normas rigurosas de seguridad y protección del medio ambiente
- **Negociaciones comenzaron en octubre 2003. La cuarta ronda de negociaciones se llevará a cabo en marzo 2004.**





Negociaciones “horizontales” con la UE



- Acuerdos bilaterales de servicios aéreos siguen estando en vigor.
- Acuerdo comunitario soluciona los problemas jurídicos.

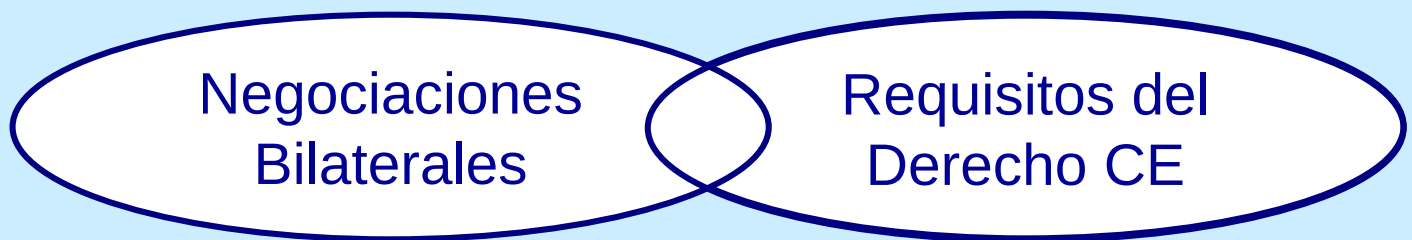
**Designación de
compañías aéreas UE**

Otros ámbitos de
competencia UE
(Tarifas de vuelos intra-
UE, seguridad, etc.)



Reglamento sobre la Negociación y Aplicación de Acuerdos de Servicios de Transporte Aéreo

- Estados miembros de la UE mantienen negociaciones bilaterales con terceros países.
- Coordinación entre los Estados miembros UE y la Comisión Europea.
- Eliminación de discriminaciones.
- ASAs bilaterales serán ajustados al Derecho CE.





La cláusula de designación UE



- En la mayoría de ASAs, propiedad y control nacional es condición para la designación de aerolíneas.
- Designación UE abrirá oportunidades para aerolíneas en propiedad y control de ciudadanos de otro Estado miembro UE = dimensión externa del mercado único UE.
- Designación UE no afectará al reparto de derechos de tráfico entre un Estado CLAC y un Estado miembro UE.
- Impacto económico de designación depende de la disponibilidad de derechos de tráfico.
- Control regulatorio de seguridad y seguridad de aviación será garantizado.



Las implicaciones de la designación UE



- En aquellos casos en que terceros países aceptaron la designación UE en ASAs bilaterales, ninguna compañía “extranjera” ha entrado en el mercado todavía.
- En 2003, la designación de dos compañías aéreas UE fue denegada por restricciones de nacionalidad:
 - DHL Air – autorización de RU, propiedad y control alemán.
 - Air Botnia – autorización de Finlandia, propiedad y control danes / sueco.
- Todavía no hubo ningún caso en que una compañía grande haya solicitado designación fuera de su país de origen.





Acuerdo “Horizontal” y Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos

Un acuerdo “horizontal” entre la UE y un Estado miembro CLAC no:

- afectará al reparto entre aerolíneas UE y aerolíneas latino-americanas,
- cambiará los derechos de tráfico,
- sustituirá los acuerdos bilaterales.

Un acuerdo “horizontal” entre la UE y un Estado miembro CLAC sí:

- reconocerá el mercado común de aviación en la UE,
- permitirá a todas las compañías UE operar rutas entre la UE y el Estado CLAC sin discriminaciones,
- dará seguridad jurídica a todas las líneas aéreas operando rutas bajo un acuerdo bilateral,
- permitirá el desarrollo de relaciones bilaterales de aviación.





Liberalización de Propiedad y Control: UE y OACI



- OACI recomienda la liberalización de designación de líneas aéreas al ritmo que decida cada país.
- UE no pide a los Estados miembros CLAC una liberalización de los requisitos de propiedad y control de sus líneas aéreas.
- UE pide a los Estados miembros CLAC aceptar la liberalización de los requisitos de propiedad y control para las líneas aéreas UE.



Implicaciones para los Estados Miembros de la CLAC

I. Negociaciones con Estados Miembros UE

En negociaciones bilaterales, Estados Miembros UE propondrán modificaciones para solucionar los problemas jurídicos:

- sustitución de restricciones de nacionalidad con **cláusula de designación UE**,
- cláusulas para ajustar el acuerdo al Derecho CE.

Solo aceptando esas cláusulas, Estados miembros CLAC tendrán seguridad de poder concluir un acuerdo.

II. Negociaciones con la Comisión Europea

Estados miembros CLAC pueden negociar directamente con la Comisión Europea para corregir todos los problemas jurídicos de una vez.





Dirección de contacto

- La Comisión Europea invita los Estados miembros CLAC a reforzar el diálogo con UE sobre el transporte aéreo.
- Dirección de contacto:
Mark Nicklas
Comisión Europea
DG Energía y Transportes
Acuerdos Aéreos (TREN/ F5)
1049 Bruselas / Bélgica
Fax: ++32 / 2 / 296-06-58
Mail: mark.nicklas@cec.eu.int



**TRANSCRIPCIÓN PREGUNTAS/RESPUESTAS
CON REPRESENTANTE DE LA UNIÓN EUROPEA**

(GEPEJTA/13, Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004)

COSTA RICA

Nosotros ya hemos tenido algún acercamiento con algunos países de la Unión y con España ya tuvimos algunas conversaciones y aquí no desarrolló mucho el tema de los precios pero es una de las preocupaciones que nosotros teníamos con respecto a la cláusula de precios. Porque si mal no recuerdo, uno de los planteamientos que tiene esa cláusula es que los precios dentro de Europa se van a regir de tal forma que una aerolínea latinoamericana que llegue a Europa y pretenda desarrollar mercado y dentro alguna ruta dentro de este mercado, no podría establecer precios más bajos que los que establecen las aerolíneas y esto es mas una duda al nivel de conocimiento que de desarrollo práctico porque la aerolínea costarricense no se visualiza ni en muy corto plazo pudiendo pasar el Atlántico. No obstante, el tema ha sido de preocupación, porque, al contrario, sus aerolíneas están viniendo a Costa Rica, españolas y alemanas y resulta que uno de los temas que se ha puesto siempre sobre la mesa de discusión ha sido que las aerolíneas europeas dicen que no pueden venir a Latinoamérica si no damos tráfico de quinta libertad y estas empresas siempre entran por el mercado de los EEUU. El dilema, gran preocupación y gran impacto que ha tenido esto en el mercado ha sido que estas aerolíneas llegan a los EEUU donde nosotros tenemos un acuerdo de cielos abiertos con una cláusula de doble desaprobación en la cual rigen reglas muy amplias de mercado, en las cuales los precios van a fluctuar de acuerdo a como se están dando las reglas del juego, y los que primero se aprovechan estas reglas no son ni los operadores nuestros ni los de EEUU sino los europeos, porque resulta que los europeos tienen una capacidad ociosa que queda en ese momento en Miami o en Orlando, en el punto que sea en que estén tocando en los EEUU porque su principal tráfico es un tráfico trasatlántico y entonces le queda una gran capacidad ociosa que a cualquier precio es buena porque es precio marginal. Entonces resulta que el gran problema nuestro no ha sido cómo enfrentar el lío con los EEUU sino el lío con las empresas europeas que vienen a definir unas reglas de precios más bajos que las que se están dando tanto en los operadores de los EEUU como en los nuestros así que yo sí agradecería que Ud. nos amplíe como es el impacto del tema de los precios.

UNIÓN EUROPEA

Primero quisiera empezar con el lado europeo y luego con la quinta libertad entre EEUU y Costa Rica. En lo que se refiere a la cláusula de precios en los acuerdos bilaterales. El proceso cómo funciona en la Unión Europea es el siguiente: Hay legislación, un reglamento que dice claramente que aerolíneas extranjeras, es decir, no europeas no pueden introducir nuevos servicios o precios más bajos. Entonces, simplemente por eso existe la cláusula de precios, porque, el acuerdo bilateral tiene que tomar en cuenta la legislación que existe. Pero en el caso que, por ejemplo, en negociaciones bilaterales, Costa Rica no puede aceptar la cláusula de precios. España o quien sea regresa a la Comisión Europea, dice que tiene estas conclusiones de las negociaciones, tenemos en el mejor de los casos, yo lo espero, en el futuro, la cláusula de designación, pero Costa Rica no pudo aceptar la cláusula de precios. Después se les dicta una decisión explícita, de un comité para estos casos y en un caso así que la aerolínea de Costa Rica ni siquiera opera vuelos dentro de la Unión Europea no habrá ningún problema. Es un requisito jurídico pero en estos casos donde realmente no tiene implicaciones por lo menos mi punto de vista personal es que no hay problema y estoy casi seguro que los expertos jurídicos no pondrán grandes obstáculos. Eso por la cláusula de precios, si no hay vuelos de quinta libertad, dentro de la Unión Europea, no veo gran problema.

En la otra dirección, que una aerolínea europea opera vuelos de 5ta libertad entre los Estados Unidos y un país centroamericano y tal vez ofrece precios más bajos que los competidores, es algo que tienen que

arreglar en las relaciones bilaterales. Como Comisión Europea y como Unión Europea no tenemos ninguna influencia en lo que se refiere a los vuelos entre los EEUU y un país latinoamericano. Entonces, si Uds. En un acuerdo con un país europeo si Uds. aceptan la cláusula de precios de quinta libertad dentro de la Unión Europea pero también exigen que las aerolíneas europeas no introduzcan precios más bajos en vuelos de quinta libertad entre EEUU y su país, para nosotros no nos metemos, es algo de las cláusulas bilaterales.

ECUADOR

En las negociaciones bilaterales, el principio fundamental es la reciprocidad, si es que la UE determina que cualquier negociación que se haga con un país de la UE en la designación de líneas aéreas podría designar a cualquier línea aérea de país de Europa. Igualmente, Europa si negocia con un país, pongamos con el Ecuador, podría el Ecuador designar una línea aérea de otro país latinoamericano?

UNIÓN EUROPEA

Si Ecuador está dispuesto a designar otra aerolínea de un país latinoamericano nosotros, estoy seguro que lo aceptaríamos si hay reglas sobre la seguridad, si tenemos la garantía que en un caso que Ecuador no tiene el control regulatorio de otra aerolínea que designa pero que nos garantice que alguien se dedica al control regulatorio. Entonces, yo no veo ningún problema, en un acuerdo horizontal – yo no puedo hablar por los Estados miembros de la UE, pero en un acuerdo con la UE nosotros también podríamos aceptar la designación de aerolíneas de un grupo de países. Sinceramente, a nosotros en la UE no nos molestaría nada ver más integración en la aviación de América Latina. Para mí esto sería un ejemplo de integración, si Ecuador abre su mercado a una aerolínea de otro país latinoamericano creo que será un movimiento bienvenido; siempre que haya control de seguridad.

ARGENTINA

Quisiera formular una pregunta al Sr. Representante de la Comisión Europea previo a relatar brevemente la experiencia que hemos tenido en Buenos Aires el reciente mes pasado enero cuando se negoció un proyecto de acuerdo bilateral con Grecia. En esta oportunidad, la Argentina se enfrentó con la primera situación concreta de un acuerdo bilateral, un proyecto donde se proponía por la parte griega una cláusula de múltiple designación de transportadores conforme la normas de derecho comunitario, particularmente, con respecto a las normas aceptadas con derecho de establecimiento. En esta ocasión, Argentina no pudo, debido a la evolución que estamos llevando, no sólo en del país sino también en el contexto de la región aquí presente no pudo aceptar de inmediato esta cláusula de múltiple designación y dejó constancia que esto es un trayecto, una evaluación que tendrá que ir madurando lentamente hasta poder aceptar cláusulas de este tipo, sin perjuicio de que también como formuló el Sr. Delegado de Ecuador, nos interesó conocer la posición con respecto a qué sucede si un país de la región latinoamericana presenta una cláusula de múltiple designación regional frente a un país de la Unión Europea. Particularmente, la pregunta que quisiera formular, por que esta es la que mereció mayores objeciones es: ¿Cuál es, en su visión, la implicancia directa que tiene una cláusula de múltiple designación, o sea de liberalización de cláusulas de nacionalidad con respecto al efectivo ejercicio de los derechos de tráfico, esto en el contexto de una relación bilateral de capacidad regulada.

UNIÓN EUROPEA

Esto en realidad es decisión del Estado miembro de la Unión Europea. La distribución de los derechos de tráfico entre las aerolíneas que califican está en manos del Estado miembro. Solamente como Unión Europea, como Comisión Europea, vamos a establecer como requisitos mínimos de transparencia. Del otro lado, de la multidesignación de un país de América Latina, en las negociaciones bilaterales, igual, es

la responsabilidad del Estado miembro, si lo acepta la designación como regional, por ejemplo, o no, ahí ya no tenemos influencia. Pero, en general, los Estados miembros tienen que buscar una cláusula de múltiple designación recíproca, porque los acuerdos de designación de una sola aerolínea obviamente no permite competencia ni nuevas oportunidades.

ARGENTINA

Es decir, entiendo conforme a su explicación, y lo explicado también previamente, que en un contexto de capacidad regulada entre dos países y continuando dentro del marco de una negociación bilateral, un límite de capacidad acordada, ejemplo a siete frecuencias, será utilizada por cualquier transportador designado por la Comunidad conforme al derecho de establecimiento de dicho, aceptada como cláusula en ese marco bilateral.

UNIÓN EUROPEA

Sí, serían los 7 vuelos semanales y, en este caso, Grecia tendría la obligación de consultar todas las aerolíneas cuáles están interesadas y distribuir los 7 entre las aerolíneas.

BRASIL

Gracias por la presentación, muy clara. Yo tengo la duda acerca de lo que Ud. habló. Me parece que el mandato horizontal habla solamente sobre el derecho de establecimiento, o sea una negociación con la Unión Europea solamente se puede cambiar la Unión Europea tiene mandato solamente para negociar la cláusula de propiedad y control. Pero en la última respuesta me parece que también si Ud. tiene un acuerdo bilateral con un país de la Comunidad cuya cláusula de designación no sea de múltiple designación estaría también en desacuerdo con el derecho comunitario. ¿Es eso correcto?

UNIÓN EUROPEA

Un acuerdo bilateral que no incluye la cláusula de designación europea y que incluye mi designación no estará en conformidad con el derecho comunitario. Si incluye la cláusula de designación pero solo permite la designación de una aerolínea, sí está en conformidad.

BRASIL

Un otro punto, en el caso del mandato horizontal también como se habló, permite a la Unión Europea la cláusula de propiedad y control. No podemos ya hablar en el caso de derechos. Pero, seguro que algunos acuerdos bilaterales celebrados por países europeos con países latinoamericanos tienen restricciones de quinta libertad, y ciertamente de sexta libertad. Por ejemplo, una aerolínea como se habló el ejemplo de Grecia. Digamos que Grecia tiene una aerolínea de bandera que vaya a designar en un acuerdo con Argentina pero en el acuerdo no hay permiso para operar puntos de Grecia para acá. ¿Cómo quedaría en una situación como esa que Grecia desea designar una mono designación de Lufthansa para hacer eso y el vuelo de Lufthansa, ciertamente, no va a empezar en un punto en Grecia. ¿Cómo quedaría eso en términos bilaterales?

UNIÓN EUROPEA

Si el acuerdo bilateral no permite el inicio del vuelo en otros puntos, sino que tiene que estar en Grecia, entonces, si Grecia designa Lufthansa, Lufthansa tiene que empezar el vuelo en Atenas y no Frankfurt-Atenas para usar los derechos de tráfico de Grecia que no tiene en Alemania. Estas provisiones en los acuerdos bilaterales o en los anexos Memorandum of Understanding, si en las relaciones bilaterales hay

claramente los puntos de dónde a dónde, esos son los puntos donde tiene que operar la aerolínea designada. No importa si es de propiedad y control de otro país; esa opción de simplemente usar los derechos de un Estado miembro como derecho de sexta libertad, eso no existe. Esas son las reglas de las transacciones bilaterales.

BRASIL

Disculpe, quisiera hacer la tercera pregunta. Un acuerdo que yo entiendo que la Corte Europea de Justicia va a dar algún tiempo para que declare, por ejemplo, que los acuerdos que no tengan la designación del artículo que habla de la propiedad y control van a quedar contrarios a la ley. Eso me parece que la situación siguiente sería la denuncia del acuerdo. En ese caso, si el país que tiene acuerdo bilateral no tiene la intención de renegociar la cláusula de derecho, eso significa la denuncia automática del acuerdo?

UNIÓN EUROPEA

No, no automática. El proceso sería, más o menos, el siguiente: Primero, como los casos de sus países, no están, realmente, incluidos en la sentencia del Tribunal de Justicia. En la sentencia no hay ningún plazo. Eso era solamente para los EEUU. Pero la Comisión Europea que es como la vigilancia del derecho europeo está viendo todos los casos de las negociaciones bilaterales. Si hay una negociación donde el país latino, el país tercero, no acepta la cláusula de designación, se niega a un renegociación completa, entonces primero, la Comisión Europea tomaría pasos enfrente al Estado miembro. Aquí tenemos una situación ilegal que hicieron ustedes para poner este acuerdo en conformidad con el derecho europeo. Este es el proceso que se iniciaría al final de la denuncia del acuerdo. Pero no hay como el automatismo. La Comisión exige que el Estado miembro tiene que justificar porqué la situación es así y si la Comisión no ve otra opción, exige al Estado miembro de usar la cláusula de terminación, que normalmente es como de un año y terminan el acuerdo.

AITAL

Un punto de planificación. Si un país Latinoamericano quisiese hacer una negociación al estilo EEUU, se puede hacer o no?

UNIÓN EUROPEA

Se puede hacer, pero tampoco hay un automatismo porque la situación legal que tenemos ahora es que la Comisión Europea tiene el mandato de negociar con EEUU y para los demás países, sólo el acuerdo horizontal. Pero la Comisión Europea está dispuesta a proponer más negociaciones. Entonces, si un país latinoamericano está interesado, quiere abrir su mercado, quiere negociar un acuerdo tipo EEUU, de liberalización del mercado, la Comisión Europea lo analizará, como primer paso, si tiene beneficios – normalmente yo diría que sí, porque es nuestro objetivo de liberalizar el transporte aéreo; entonces, nosotros como Comisión haríamos una propuesta de abrir negociaciones con este país y después, el Consejo de Ministros de Transporte tendrá que decidir. Y si el Consejo, es decir, la representación de todos los Estados Miembros, que serán 25, desde este mayo, está de acuerdo con esta línea de abrir negociaciones con países de América Latina con el objetivo de la liberalización, sí será posible.

VENEZUELA

Me gustaría saber si cómo funcionaría en la práctica, por ejemplo, esa fusión de KLM con Air France siendo que cada uno son las empresas designadas por sus países y cada uno de los nuestros tienen sus acuerdos bilaterales con cada uno de ellos. Deberíamos entender que al fusionarse ambas pudiesen

transportar tráfico para ambos países desde un país latinoamericano, por ejemplo, se pudiese entender que una sola empresa pudiese transportar pasajeros tanto para Holanda como para Francia.

UNIÓN EUROPEA

Dada la situación con los acuerdos bilaterales, la fusión de KLM y Air France es bastante complicada. Entonces para los años que vienen, todavía siguen dos empresas separadas y está garantizado que KLM sigue controlada por holandeses, aunque estratégicamente ya es un conjunto – pero son dos empresas separadas. En un futuro, no puedo decir exactamente en cuántos años, creo que en 5, pero no estoy seguro, será una aerolínea y entonces, ahora por Francia está designada Air France y por Holanda está designada KLM, yo supongo que en el futuro será por Francia como se llamará Air France/KLM o tal vez tendrá nuevo nombre, será esta empresa; igual por Holanda será la misma empresa. Pero en términos prácticos, para los años que vienen, yo creo que Air France mantendrá los derechos de París y KLM los de Ámsterdam. No va a empezar KLM a volar de París ni Air France de Ámsterdam.

IATA

A mí no me queda muy claro el tema, cuál es la visión final de Uds. en esto de la propiedad y control porque Uds. tienen un mandato de la Comunidad para negociar con EEUU. Aparentemente, la Comunidad va a ser muy flexible, muy amplia en términos de considerar inversiones extranjeras en sus compañías. En cambio, EEUU es muy restrictivo. ¿Hay alguna condición por parte de la Comunidad para imponer que EEUU acepte flexibilizar este concepto, ellos podrán invertir en compañías europeas, en definitiva, trastocar todo lo que es el tema de los derechos de tráfico a futuro?

UNIÓN EUROPEA

El objetivo de la Unión Europea realmente es una liberalización completa. Es decir, la visión que nosotros tenemos es que en una línea europea sería posible un 100% de capital estadounidense y en una aerolínea americana, un capital 100% europeo. En el momento, en Europa tenemos el requisito de un 51% de capital europeo y en EEUU un 75% de capital americano. Entonces, todavía es un camino hasta lograr el objetivo. EEUU está dispuesto, por lo menos, a permitir el 49% de capital europeo en un acuerdo, pero las negociaciones están en el proceso, dentro de 2 semanas estarán en Bruselas los representantes de EEUU, después veremos si es posible. Pero, el lado europeo estamos dispuestos, tanto con EEUU como con otros países que están interesados, de abrir completamente el mercado para inversión extranjera.

PERÚ

Además de este artículo de la designación que deberá restringirse a la norma comunitaria, qué otros artículos también deberán restringirse a la norma comunitaria; es decir, cuáles de éstos deberían modificarse en nuestros acuerdos bilaterales?

UNIÓN EUROPEA

Básicamente depende de las cláusulas que ya están en los acuerdos bilaterales. Siempre es la designación de aerolíneas y la revocación de designación. Si hay derechos de quinta libertad, es la cláusula de precios. Tal vez, en la mayoría de los casos, eso es ya todo lo que hay que modificar. Puede ser que las cláusulas, por ejemplo, las cláusulas de seguridad tanto operacional como seguridad de aviación que hay que modificar algo. Pero, en la mayoría de los casos, no es necesario. Depende también de los acuerdos, si tienen provisiones – por ejemplo, sistemas de reservación computarizados o asistencia en tierra. Normalmente, no hay cláusulas sobre asignación de slots. Si hay provisiones de este tipo, también puede

ser que se necesite modificaciones, pero esto realmente depende de cada acuerdo. Lo básico es la designación y los precios, si hay derechos de 5ta libertad.

ECUADOR

Tengo entendido que el acuerdo internacional sobre el tránsito de aeronaves, firmado en Chicago juntamente con el Convenio de Chicago en 1944, establece la obligación del control efectivo de las empresas designadas que esté en el país de matrícula de la aeronave. Es una disposición que emana de un acuerdo internacional, aceptado por la mayoría de países. ¿En qué estado quedaría ese acuerdo con relación a la posición efectiva, es decir a la posición que tiene ahora la Unión Europea sobre el control efectivo y el capital sustancial de las empresas?

UNIÓN EUROPEA

La designación de aerolíneas europeas permite que una aerolínea que está bajo el control regulatorio de una autoridad aeronáutica tiene propiedad sustancial de otro país europeo. En eso sí, afecta esta provisión pero los acuerdos bilaterales, creo que en el centro, no tienen el derecho de tránsito que está en el Convenio de la OACI, y en los derechos del tráfico, de tercera y cuarta libertad, quinta libertad, no creo que haya problemas. Está garantizado el control regulatorio del país donde está registrada la aeronave, la compañía que lo opera sí puede tener propiedad sustancial de otro país.

ACILAC

Es una consulta al costado del tema, pero me parece que tangencialmente lo toca. ¿Si en este proceso liberalizador que inició Europa están previendo incrementos en el volumen de operaciones? Y en ese caso, si va a afectar o no la capacidad de los aeropuertos en el momento de gestionar este eventual incremento de tráfico y qué política, en todo caso, tienen pensado, la Unión Europea, de regular o empezar a desregular la normativa aeroportuaria, sobre todo en materia de acceso y asignación de slots.

UNIÓN EUROPEA

Es claro que cuando hablamos de acuerdos de liberalización y más derechos de tráfico que eso permitiera un crecimiento del tráfico aéreo y todos saben que en algunos aeropuertos europeos hay problemas de capacidad. La Comisión Europea va a publicar una consultación sobre política aeroportuaria en los meses que vienen, antes del verano, si no me equivoco, y después de la consultación habrá una propuesta de una nueva política.

ACILAC

El problema que se suscita en la competencia que generan las líneas de low cost, en particular, te pregunto por el problema de Ryan Air con el aeropuerto de Bélgica, en donde no se si fue una sentencia del Tribunal o una decisión de la Comisión por una impugnación de las grandes líneas aéreas, obligaron al aeropuerto a devolver o descontar la rebaja del tarifas que se había propuesto. ¿Este tema puntual se puede expandir en los vuelos que son no comunitarios y en el tráfico internacional o se va a quedar limitado al problema dentro de la Unión Europea?

UNIÓN EUROPEA

Fue una decisión de la Comisión. Hay el problema con las líneas low cost que usan aeropuertos con capacidades vacías y proponen atraer muchos clientes, muchos pasajeros, con descuentos especiales. Entonces, el problema es realmente una competencia efectiva, libre, justa con las otras aerolíneas que

pagan normalmente sus tasas de aeropuerto. En el caso de Ryan Air que fue el primer caso en un aeropuerto en Bélgica, la Comisión decidió que una parte del descuento tiene que regresar; pero que estos descuentos para atraer nuevos pasajeros a aeropuertos en regiones que no son muy frecuentadas por el transporte aéreo sí son permitidos pero se necesita transparencia, y se necesita un descuento que está justificado por los beneficios que tendrá el aeropuerto con más pasajeros. No es el único caso el de Ryan Air, hay varios casos. Entonces, también la Comisión Europea va a proponer en este año como recomendaciones de lo que puede hacer un aeropuerto y de lo que no puede hacer. Básicamente, hasta ahora es sólo algo que pasa dentro de la Unión Europea. Si puede también afectar el tráfico internacional, no lo puedo decir porque no soy el operador low cost. Pero, en mis discusiones con aerolíneas europeas, creo que es muy poco probable. La única ruta realmente internacional, intercontinental donde puede establecerse un sistema, un modelo de negocio así, de un aeropuerto regional europeo, a un aeropuerto en un país americano, es tal vez como rutas de Irlanda, donde también hay aeropuertos regionales, a Canadá y EEUU. Pero vuelos de una distancia como entre Europa y América Latina, no creo que hay la oportunidad para realmente entrar al mercado con el modelo low cost, porque simplemente los viajes son demasiado largos para aprovechar el modelo que normalmente tienen. Entonces, no creo que eso afectará las relaciones con América Latina.

CUBA

La explicación del señor ha sido buena, pero cada vez tenemos más dudas. No se si será general, pero en el caso mío además que no soy experta en Europa. Pero bueno, a nuestro país vuelan aerolíneas regulares desde España, Reino Unido, Italia, Francia, Alemania, Austria, casi todo Europa. El mercado que más turistas, salvo el canadiense, lleva a Cuba, entonces estamos preocupados por todo lo que pueda pasar en Europa.

Primero, si no hay una aerolínea a la cual se le deniegue el permiso porque nosotros no aceptamos, por el momento, o se aceptará, no se, la cláusula esta de la Unión Europea, podemos pensar, por el momento, que no se va a denunciar el acuerdo? Me entendió lo que quiero decir? Si no lo denegamos ahora el permiso porque las aerolíneas que están volando a Cuba están bajo las cláusulas del acuerdo que está vigente. Podemos pensar que no se va a denunciar el acuerdo? O hay un término para denunciar el acuerdo si no se llega a la nueva cláusula.

UNIÓN EUROPEA

Ese sería el término de la nueva cláusula?

CUBA

Sí

UNIÓN EUROPEA

La denuncia del acuerdo realmente es como ultima ratio. No debería ser la solución para la mayoría de los 1500 acuerdos que existen entre Estados miembros de la Unión Europea y otros países. La denuncia, realmente es cuando ya no hay otra opción y cuando realmente no vemos ninguna alternativa. Pero no puedo ofrecer un termino entre la denunciación y la aceptación de la cláusula. Todo lo demás es como una zona muy gris.

CUBA

Por ejemplo, si una aerolínea, un ejemplo hipotético, francesa vuela desde Italia, quién le da el AOC. Francia o Italia?

UNIÓN EUROPEA

Hay los dos casos. Puede haber casos en que una aerolínea que ustedes llaman francesa tiene propiedad y control francesa pero su AOC en Italia y tal vez eso será la mayoría de los casos. No lo se. Pero también puede ser que sea una aerolínea con control y propiedad francesa y AOC francesa pero que quiere volar desde Italia a Cuba. Pero en este caso, si es un AOC de Francia entonces Italia diría claramente tenemos aquí una aerolínea con su AOC de Francia, entonces las autoridades francesas son las responsables y habrá una cooperación entre Italia y Francia, obviamente, para garantizar la seguridad.

CUBA

O sea que puede ser cualquiera de ellos. Para los países que entran ahora en la Unión Europea que son unos cuantos de la antigua Europa socialista, ya esto comienza a establecerse? Para los acuerdos bilaterales, o sea para las cláusulas estas de designación?

UNIÓN EUROPEA

Ahora todavía no porque no son miembros de la Unión Europea. Desde mayo, claramente sí, y como ya llegará muy pronto la entrada a la Unión Europea y antes recomendamos que no firmen acuerdos con cláusulas de designación nacionales porque de todos modos después estarán obligados a cambiarlo, ahora no están obligados, pero la recomendación, por razones prácticas es que ya lo apliquen.

CUBA

Una última pregunta para ya dejarlo tranquilo. En el caso de vuelos no regulares, charter, que la mayoría de los acuerdos bilaterales no lo contempla sino como una recomendación. ¿Cómo reaccionaría la Unión Europea si se le deniega el permiso.

UNIÓN EUROPEA

En la Unión Europea no hay diferencia entre aerolíneas de vuelos regulares y aerolíneas charter. Entonces, la situación jurídica es la misma.

COORDINADOR

No hay más preguntas. Agradecemos sinceramente la posición de Mark, creo que ha sido muy interesante y muy aclaratoria. O sea que, muchas gracias.

RESUMEN EJECUTIVO

1. Integración Regional

Los resultados de los procesos integracionistas, a partir de sus inicios en la década del sesenta han sido relativamente modestos.

Los procesos subregionales de integración formados por ALALC, el Mercado Común Centroamericano, el CARICOM, la Comunidad Andina y el MERCOSUR han demostrado tener una trayectoria que alterna de manera irregular los períodos de dinamismo con aquellos de relativa inactividad del intercambio comercial.

Los orígenes de dicha irregularidad pueden hallarse en la ausencia de una diversificación de la industria, la dependencia financiera y tecnológica de empresas multinacionales, la subordinación a mercados de capitales extranjeros y la apertura del mercado regional a economías de países desarrollados.

A efecto de revertir dicha tendencia, sería recomendable una mayor apertura a mercados de capitales regionales y el fomento de inversiones por parte de empresas regionales a través de un marco normativo adecuado y flexible

2. Aspectos Económicos del Proceso de Integración

El comercio internacional constituye una actividad beneficiosa para los países que participan del mismo al promover la existencia de economías de escala y el fomento del uso de ventajas comparativas.

Las distorsiones al comercio internacional se generan principalmente por factores tales como los aranceles y las cuotas de importación, así como por la imposición de barreras no arancelarias.

Los bloques comerciales de mayor tamaño en el continente americano, que incluyen al NAFTA, al MERCOSUR, la ALADI, la Comunidad Andina de Naciones y la Asociación de Estados del Caribe reportan un nivel de crecimiento comercial desigual, el cual puede ser atribuido, en parte, a la existencia de barreras comerciales dentro de cada bloque.

3. Intercambio Comercial en América Latina

El comercio intra-regional es relativamente modesto y se da la ausencia de una mayor diversidad de socios comerciales principales en la sub-región.

La mayoría de los países latinoamericanos son exportadores de materias primas hacia países desarrollados e importadores de productos manufacturados desde dichos países.

Adicionalmente, las políticas arancelarias adoptadas por los países de la sub-región no han sido lo suficientemente eficientes para incentivar el comercio intra-regional.

Resulta necesario reenfocar las políticas arancelarias a efectos de promover el comercio intra-regional.

4. Procesos de Integración Regional del Transporte Aéreo

El transporte aéreo se caracteriza por ser una industria cuyo producto es sensible a las fluctuaciones del ciclo económico mundial, se encuentra sujeto a estacionalidad y es sumamente perecible. Además, tiene costos muy elevados, con insumos generalmente monopólicos y por lo general se desenvuelve en un ambiente muy competitivo.

Los principales esfuerzos integradores del transporte aéreo en América Latina se han dado a través de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y del Acuerdo de Fortaleza.

A través de múltiples Decisiones adoptadas desde 1991, la Comunidad Andina ha logrado la liberalización de los servicios intra-regionales de transporte aéreo, otorgándoles la tercera, cuarta y/o quinta libertad del aire, incluyendo la multidesignación y la ausencia de límites a la capacidad.

Por su parte el Acuerdo de Fortaleza de 1996 ha otorgado tercera y cuarta libertad del aire a las líneas aéreas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay en aquellas rutas no contempladas por los convenios bilaterales.

Al respecto sería recomendable determinar la factibilidad de otorgar quintas libertades extra-regionales como una extensión de los servicios de transporte aéreo en la sub-región.

5. Marco Normativo y Sistema Bilateral en la Aviación Comercial

El transporte aéreo constituye una actividad esencial para el desarrollo de las economías latinoamericanas, toda vez que facilita el traslado de bienes y personas, fomentando el comercio de materias primas y productos manufacturados dentro de una configuración geográfica difícil.

El marco regulatorio de los servicios aéreos intra-regionales ha estado principalmente regido por convenios bilaterales, los cuales consignan el principio de reciprocidad efectiva para el otorgamiento de derechos aerocomerciales y la predeterminación de la capacidad.

Este esquema restringe la tendencia hacia la liberalización y globalización de los servicios aéreos, los cuales han ido evolucionando a escala mundial hacia una mayor interrelación a través de las llamadas “alianzas estratégicas” y acuerdos de cooperación comercial de diversa índole.

Se precisa que los gobiernos de la Región adopten normas que permitan el libre desenvolvimiento de la aviación comercial y su adaptación a las nuevas tendencias orientadas hacia la globalización.

6. Telecomunicaciones, Informática e Integración

A pesar de las diferencias entre la industria aerocomercial y la industria de telecomunicaciones en América Latina, existen ciertas semejanzas. Ambas industrias son consideradas como sectores claves para todo país y su economía. Tanto las líneas aéreas como las compañías de telecomunicaciones fueron empresas estatales y conformaban monopolios públicos.

El proceso de la liberalización a través de una desregulación y privatización, tanto de la industria de telecomunicaciones como la del transporte aéreo, fue considerado como la mejor solución para garantizar su desarrollo y la mejora de los servicios a largo plazo.

El mayor desarrollo y grado de desempeño del sector de telecomunicaciones en América Latina con posterioridad a dicho proceso, se explica por haberse posibilitado la realización de nuevas inversiones, las cuales contribuyeron significativamente a mejorar tanto la infraestructura como la productividad del sector.

En cambio, el desempeño de la industria aerocomercial, aún se encuentra limitado por la falta de pleno acceso al capital extranjero y/o el grado de participación de empresas extranjeras en aerolíneas locales. A pesar de la tendencia liberalizadora y la privatización de la industria aerocomercial en la Región, el sector no ha podido desarrollarse plenamente debido a tales restricciones, que afectan la propiedad sustancial y el control efectivo.