

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/67-NE/06
16/09/04

LVXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Montreal, Canadá, 26 y 27 de septiembre de 2004)

Cuestión 5 del Orden del Día:

Otros asuntos

Cláusula modelo a ser utilizada en las negociaciones con la Unión Europea

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

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

2. Entre las inquietudes de los asistentes, se destacaron las relacionadas al funcionamiento de la cláusula de precios en las negociaciones bilaterales e implicancias de la cláusula de múltiple designación con respecto al ejercicio efectivo de los derechos de tráfico, en el contexto de una relación bilateral de capacidad regulada. Asimismo, se resaltó que el objetivo final es la completa liberalización, y se prestó especial atención al tema referido sobre las “negociaciones horizontales”. En ese sentido, se planteó la posibilidad de 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 tráficos desde y hacia Europa”. Esta cláusula podría ser aceptada por todos

los Estados que mantienen negociaciones bilaterales con los países europeos y sería presentada como contrapropuesta a los planteamientos de los Estados de la Comunidad Europea.

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

Cláusula modelo

4. En cumplimiento con el estudio encomendado durante la Novena reunión del Grupo Específico de Política Aérea (Medellín, Colombia, 29 de junio de 2004), durante la Décima reunión del Grupo (Caracas, Venezuela, 23 de agosto de 2004), el Experto de Venezuela, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* sometió a consideración el proyecto de Decisión sobre la cláusula modelo De designación de aerolíneas a ser adoptadas por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con los Estados miembros de la Unión Europea. Al respecto, señaló que esta versión era una propuesta que, aun manteniendo los aspectos tradicionales de la mayoría de los acuerdos que regulan la materia aerocomercial en el mundo, en lo atinente a la designación de líneas aéreas; incluye un numeral adicional que lo adapta y contextualiza a las tendencias específicas del sector, considerando la necesidad de articular una estrategia de negociación multilateral frente la conformación de la Unión Europea como un espacio de acción política y económica uniforme y único, a través del cual, los Estados miembros de la CLAC, bajo un esquema de interdependencia logren complementar sus sectores aerocomerciales, destacando sus particulares potenciales y considerando la posibilidad de escenarios en los que el crecimiento y el desarrollo de áreas específicas en países particulares, modifiquen la situación particular de cada Estado. Es decir, tendría la particularidad de ser maleable, sin menoscabo de su especificidad.

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

6. Finalmente, manifestó que era una herramienta que promueve la formación de acuerdos de cooperación, de muy variada naturaleza. Asimismo, señaló que, para la eficiente implementación de este modelo se hacía necesario establecer un código de conducta que regule el usufructo de los derechos de tráfico de un Estado por una línea aérea de otro Estado, ambos miembros de la CLAC; el cual establecería, las condiciones generales para la regulación de esta figura, destacando el carácter de servicio de contraprestación unilateral, temporal, revocatorio y no obligante, haciendo énfasis en los aspectos comerciales y de atención al usuario, sometido a la jurisdicción del Estado que otorga la autorización.

7. Por su parte, el Experto de Brasil, presentó una nota de estudio en la que propuso un posicionamiento de la región para hacer frente a las decisiones de la Corte de Justicia Europea en lo que se refiere a las cláusulas de designación y revocación a ser negociadas en los Acuerdos sobre Servicios Aéreos con los países de Europa. Esta propuesta hacía referencia a la obligatoriedad de las cláusulas, la posibilidad de interferencia, los problemas y consecuencias, y las posibles soluciones y acciones recomendadas. Señaló además, que la Decisión de la Corte Europea de Justicia respecto al tema “Propiedad y Control de las Empresas Designadas” sería inevitablemente implementada y que a los países que pretendan continuar efectuando operaciones de transporte aéreo hacia Europa les restará el uso de la

restricción de la capacidad como medida válida para evitar una posible competencia desigual contra sus empresas.

8. Los Expertos discutieron particularmente el tema sobre la designación de aerolíneas en función al establecimiento de la oficina principal en el país designante o en cualquier Estado de la CLAC. En ese sentido, luego de un amplio debate los Expertos acordaron incorporar las consideraciones expuestas por Brasil en el proyecto presentado por Venezuela, así como los comentarios vertidos por los Expertos y, de manera consensuada, concluyeron lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría la elaboración de un procedimiento para registrar los acuerdos firmados entre los Estados miembros de la CLAC y de la Comunidad Europea, a fin de mantener dicha información actualizada y darles el seguimiento respectivo, así como tener conocimiento anticipado de la firma de dichos acuerdos.
- b) Someter el siguiente proyecto de Recomendación a consideración del Comité Ejecutivo para ulterior aprobación por parte de la Asamblea de la CLAC:

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16-

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

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

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

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

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

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

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

ARTÍCULO ...

DESIGNACIÓN O AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.¹
2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la CLAC podrán autorizar a una (o varias) línea(s) aérea(s) de otro Estado CLAC, para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.
3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:
 - a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];
 - (i) tenga su oficina principal en el territorio de cualquier país miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que establece la Comunidad Europea y haya recibido una Licencia de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea.
 - (ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte de un Estado miembro de la Comunidad Europea y haya recibido una licencia de operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea.
 - b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:
 - (i) tenga su oficina principal en el territorio de un país miembro de la CLAC y haya recibido un Permiso de Operación de un país miembro de la CLAC.
 - (ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la CLAC responsable del otorgamiento del Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica, respectiva esté claramente identificada.

ARTÍCULO ...

REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA DESIGNACIÓN O AUTORIZACIÓN

4. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:
 - a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:

¹ Base del modelo general presente en la mayoría de los acuerdos bilaterales que regulan las relaciones aerocomerciales bilaterales en el mundo.

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

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

9. Se invita al Comité Ejecutivo a acoger favorablemente el proyecto de Recomendación detallado anteriormente para ulterior aprobación por parte de la Asamblea.