

TELEFONO: (51 1) 575-3664  
WEB SITE: [clacsec.lima.icao.int](http://clacsec.lima.icao.int)  
E-mail: [clacsec@lima.icao.int](mailto: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/69-NE/21  
24/10/05

**LXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Caracas, Venezuela, 8 al 10 de noviembre de 2005)

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Informe de la Décima Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos  
Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/16)  
(Fortaleza, Brasil, 10 al 12 de agosto de 2005)**

- **Negociaciones con miembros de la Comunidad Europea. Proyecto de modificación de la cláusula modelo que están utilizando los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con los Estados miembros de la Unión Europea**  
*Tarea No. 4 del Programa de Trabajo de la CLAC*

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. **Adjunto** encontrará un documento preparado por la Comisión Europea en respuesta a las preguntas sobre los contornos de la competencia de la Comunidad Europea en la negociación de los acuerdos sobre servicios aéreos, formuladas durante la Décima Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/16) (Fortaleza, Brasil, del 10 al 12 de agosto de 2005).

**Medidas propuestas al Comité Ejecutivo**

2. Se invita al Comité Ejecutivo a examinar el documento **adjunto**, intercambiar criterios y trasladarlo al análisis del GEPEJTA.

**DÉCIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/16)**  
(Fortaleza, Brasil, 10 al 12 de agosto de 2005)

**Intervención de la Comisión Europea**

***Reunión de la CLAC del 11 de agosto de 2005***

***Cuestión N° 11: Negociaciones con miembros de la Comunidad Europea. Proyecto de modificación de la cláusula modelo que están utilizando los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con los Estados miembros de la Unión Europea.***

En primer lugar, para responder a las dudas contenidas en la nota de estudio presentada por Brasil respecto al sistema de la Unión Europea (UE), convendría explicar el valor jurídico de las sentencias del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (TJCE) llamadas “de cielo abierto” así como la competencia de la Unión Europea en materia de negociación de acuerdos aéreos con terceros países.

En segundo lugar, es preciso comentar la cláusula modelo adoptada por la CLAC y las modificaciones propuestas por los diferentes países.

- Durante el GEPEJTA/13 (Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004), el Sr. Nicklas, representante de la Comisión Europea, presentó la **nueva política de la UE en materia de negociaciones de acuerdos en el sector del transporte aéreo con países terceros**, incluidos los miembros de la CLAC.

Esta nueva política es consecuencia de las sentencias del TJCE de noviembre de 2002 llamadas « cielo abierto », que establece dos conclusiones fundamentales:

- 1) Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos existentes entre Estados Miembros de la Unión Europea (EM) y terceros países infringen la **competencia externa** exclusiva de la UE para negociar acuerdos aéreos en ciertas materias que han sido transferidas a competencia de la UE por los EM;
- 2) Las cláusulas de nacionalidad incluidas en tales acuerdos son discriminatorias respecto a los países de la UE y deben modificarse para comprender todas las compañías aéreas de la UE.

Como consecuencia, es necesario solucionar los problemas jurídicos de los acuerdos bilaterales existentes entre los EM de la UE y países terceros, fundamentalmente en materia de servicios aéreos, en lo que respecta a la cláusula de designación y otros problemas de incompatibilidad jurídica con el derecho comunitario.

Al respecto, se ha recomendado la negociación de **acuerdos dichos “horizontales”** entre la UE y los terceros países que tuvieran ya acuerdos de servicios aéreos con Estados Miembros de la UE, como vía alternativa y preferida a la simple denuncia de las cláusulas de tales acuerdos bilaterales no compatibles con el derecho comunitario. Además de las garantías explicadas por mi compañero Mark Nicklas, estos acuerdos horizontales tienen la ventaja de permitir al país tercero en causa de desarrollar relaciones de aviación más estrechas con la Unión Europea en su conjunto.

- **La cláusula modelo** constituye una extraordinaria iniciativa para armonizar y facilitar las negociaciones de los acuerdos entre países de la CLAC y de la UE.

Sin embargo, a la vista de las diferentes posiciones existentes entre los miembros de la CLAC respecto a ciertas cuestiones claves de tal cláusula, resulta aconsejable seguir la evolución de las negociaciones que Chile está desarrollando actualmente con la UE para tener una idea más clara de la posición que esta última toma.

Ciertas precisiones adicionales son necesarias respecto a las modificaciones propuestas por Chile de adaptación de la cláusula modelo:

**a) Cláusula de Nacionalidad o Requisito de Propiedad**

Las razones avanzadas por Chile para preferir la exclusión del requisito de la propiedad (prácticamente todos los acuerdos bilaterales que tal país tiene formados excluyen tal requisito, se precisan inversiones extranjeras y es preferible la exclusión del requisito en la cláusula tipo para CLAC de manera a contar con un acuerdo más liberal que los Estados de la CLAC podrían restringir si lo desean) parecen convincentes.

No obstante, una exclusión completa del requisito de la propiedad no está incluida en el mandato de negociaciones de la UE. El concepto de propiedad de compañías aéreas en la UE es un concepto regional. Compañías aéreas necesitan ser en propiedad sustancial de nacionales de los Estados miembros de la UE. Por tal razón, la UE puede aceptar un concepto de propiedad regional en negociaciones con un Estado miembro de la CLAC, pero no puede aceptar la eliminación completa de requisitos de propiedad.

Por tal razón, la alternativa explicada por Cuba, la cual propone mantener la exigencia de la nacionalidad con ciertas excepciones claramente identificadas y reguladas, podría implicar una posición más respetuosa de los intereses de todas las partes firmantes.

En definitiva, es necesario subrayar que la versión final del acuerdo entre Chile y la UE excluye el requisito de propiedad para aquellos Estados miembros cuyos acuerdos bilaterales con Chile no tienen requisitos de propiedad. Una exclusión completa de los requisitos de propiedad como deseada por Chile fue rechazada por los Estados miembros de la UE.

En negociaciones bilaterales, es posible que los Estados de la UE mantengan diferentes posiciones respecto a la cláusula de la propiedad.

**b) Cláusula de Salvaguarda**

Con respecto a la cláusula de salvaguarda, señalar que, a pesar de la utilidad de contar con una cláusula modelo, como señalado por los representantes de varios miembros de la CLAC, las especificidades contenidas en los acuerdos bilaterales existentes y correspondientes a cada Estado de la CLAC podrían efectivamente necesitar modificaciones de la cláusula utilizada en las negociaciones de acuerdos horizontales de los Estados de la CLAC individualmente con la UE.

## **CONCLUSIONES**

- 1) Reafirmar la validez de las sentencias del TJCE y la decisión de los Estados de la UE de conferir la competencia a la UE para la negociación de acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo,.
- 2) Expresar el apoyo a una cláusula modelo utilizada por los miembros de la CLAC que facilite las negociaciones, así como a la utilidad de tener en cuenta la evolución de las negociaciones de Chile con al UE a la hora de revisar la citada cláusula modelo.

## **OTRAS ACLARACIONES**

En respuesta a las solicitudes formuladas por varios Estados de la CLAC, es preciso:

1. Puntualizar que los acuerdos bilaterales negociados por los Estados de la UE con terceros países deben ser aprobados por la Comisión Europea antes de su firma para verificar su completa compatibilidad con la legislación comunitaria y con los criterios decididos por el Consejo de la UE, si existieren.
2. Confirmar que la Comisión Europea enviará, a la Secretaría de la CLAC, una nota explicativa sobre la capacidad de decisión y poder de la UE en relación a los acuerdos horizontales y bilaterales en el ámbito aéreo, precisando las materias en las que la UE dispone de competencia exclusiva y compartida en el ámbito de los acuerdos de transporte aéreo.