

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/24-NE/23
21/04/09

**VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24)**

(Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.6 del
Orden del Día:**

Actualización de Decisiones CLAC

- **Rec. A3-3 “Uso de parada estancia”**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Este trabajo de revisión del marco normativo de la CLAC se inició en el bienio 1995-1996, siendo su objetivo el actualizar las Decisiones adoptadas por las Asambleas del Organismo Regional, así como evaluar el grado de aplicación de las medidas aprobadas por parte de los Estados miembros. Durante los siguientes períodos se prosiguió dicho estudio, con el apoyo de expertos de los Estados miembros.

2. En el bienio 1999-2000 se cambió la metodología de trabajo, y las Decisiones pasaron a ser analizadas por temas con el fin de evaluar su mantenimiento, refundición o declaración de “no vigencia”. Basada en esta nueva estructura, la Secretaría elaboró un documento de trabajo que, además de contener las Decisiones debidamente ordenadas, tomó en consideración la opinión de los Estados. En ese sentido, se aprobó la Resolución A16-11 “Métodos y Procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”, la misma que, entre otras cosas, establece lo siguiente:

- *Para enmendar una Decisión de la CLAC, entiéndase la corrección de fondo y/o forma y/o su actualización, se seguirá el mismo proceso de aprobación, considerando siempre una cláusula de derogación de la Decisión original.*
- *Se derogará una Decisión mediante una Resolución o Recomendación, según sea el caso. Cuando una decisión derogue a otra, se deberá incluir al final una cláusula con el siguiente tenor: “Esta Decisión (Resolución, Recomendación o Conclusión) reemplaza a la Decisión ...”*

3. Considerando que es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones y, en cumplimiento a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008) observó que la Rec A3-3 “Uso de la parada-estancia”, debería ser analizada y actualizada por el Grupo de Expertos respectivo e incluirse en las tareas del presente período.

Recomendación A3-3 “Uso de la parada-estancia”

4. Con motivo del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009), Panamá entre sus actividades a cumplir para el desarrollo de la Macrotarea “Transporte y Política Aérea”, propuso actualizar la Recomendación, aprovechando dicha oportunidad para que los Estados informen sobre su aplicación y den a conocer su experiencia al respecto.

5. En aquella oportunidad, el Experto de Brasil propuso un pequeño cambio en la redacción del ítem No. 3 de la Resolución A3-3: *“terminada la parada estancia el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en un vuelo con código de empresa designada de la misma bandera de la aerolínea que lo desembarcó”*, con ese cambio consideró que se brindaba más facilidad a los pasajeros. Asimismo, se refirió a la parada estancia para vuelos charter, lo que incentivaba el turismo y que no se debía confundir la “parada estancia” con “tránsito”, que se refiere a empresas regulares. Expresó también que lo primero era definir qué es un paquete operador o turístico, cuántas noches es considerado un paquete turístico en determinado país, establecer un mínimo de estadía para considerarlo un paquete turístico, parada estancia a partir de ese número de noches o días solamente para vuelos charter. Informó que en su país, para incentivar el turismo, permiten parada estancia dentro de Brasil para vuelos charter. Aclarando la Experta de Panamá aclaró que el vuelo charter tiene su reglamentación y lo que se pretendía era separar el vuelo charter de la parada estancia y de qué valía definir la parada estancia si todo pasajero tiene que cumplir con las formalidades aeroportuarias.

6. Finalmente, la Experta de Costa Rica informó que en su país manejaban el concepto como el “paquete multidesestino”, cuya importancia radicaba en cuestionar sobre qué pasaba con el pasaje y si era considerado como quinta libertad. Al respecto, expresó que la parada estancia era una forma de captación de turismo especialmente de Europa, con la perspectiva que al realizar un viaje intercontinental se puedan conocer la mayor cantidad de lugares posibles. Finalmente, sugirió que el tema permanezca con las nuevas reglamentaciones y coincidió con la posición de la Experta de Panamá en el sentido que esa Recomendación era innecesaria tomando en consideración que el turismo genera divisas importantes para los países.

7. Luego del amplio debate generado, el GEPEJTA recordó que el término “parada estancia” data de la Tercera Asamblea de la CLAC, en los años 80, asunto que en su época, fue muy discutido y se debía tener en cuenta que este asunto debía considerar el momento en que pasa a constituirse como un

“stopover” o parada estancia, es decir, cuando ya se han cumplido las “formalidades” aeroportuarias de ingreso al país (migración, aduanas, etc.). Por tal motivo, acordó iniciar el proceso de revocatoria y que, como parte del proceso, este tema debería ser discutido en la próxima reunión del GEPEJTA para tomar una decisión y proponer al Comité Ejecutivo la revocatoria de la misma.

8. Durante la reunión del GEPEJTA/23 la presentación de la Nota de estudio referente a este mismo asunto, generó gran debate concluyéndose que era necesario analizarla con mayor profundidad, por lo que el GEPEJTA decidió circularla entre los Estados para comentarios y análisis desde la óptica de código compartido.

Análisis

9. La Secretaría circuló la comunicación CLAC 745 de fecha 25 de septiembre de 2009 y solicitó a los Estados miembros envíen sus comentarios al texto sobre la Rec A3-3 “Uso de la parada estancia”, desde la óptica del “código compartido”. Ecuador sugirió se contemple en el plan de trabajo del GEPEJTA un análisis completo de la Recomendación, dado el tiempo transcurrido desde la Tercera Asamblea, considerando conceptos que constan en los Manuales sobre Reglamentación del Transporte Aéreo de la OACI, con el fin que la Recomendación sirva de guía actualizada para los países que apliquen la Parada Estancia

10. Asimismo, México indicó que de conformidad con los principios que establecen la política aérea mexicana, en su país no ha sido práctica ni política considerar o acordar dentro de las negociaciones de los convenios bilaterales sobre transporte aéreo, el tema de la Parada Estancia “Stop-Over”, puesto que es interpretado como un derecho de tráfico de 5ª libertad limitado y no se considera conveniente establecer y reconocer la Recomendación en mención.

Conclusión

11. Únicamente se recibieron respuestas de dos Estados, los mismos que no objetan la modificación propuesta. Consideramos se debería analizar esta nota conjuntamente con el Manual sobre Reglamentación de Transporte Aéreo de la OACI, para lo cual es necesario que durante el debate los Expertos decidan si se mantiene vigente la Recomendación y, de ser así, encargar al Punto Focal Panamá que elabore un proyecto actualizado, lo antes posible, para su presentación al Comité Ejecutivo de México, previsto a realizarse en el mes de agosto del presente año.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

12. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la información presentada y tomar las medidas que estime pertinente.

RECOMENDACIÓN A3-3

USO DE LA PARADA-ESTANCIA

CONSIDERANDO que no existe entre los Estados miembros de la CLAC, ni tampoco entre los Estados Contratantes de la OACI, un criterio común respecto de las libertades del aire que son aplicables a un pasajero que efectúa una o más paradas-estancia durante un viaje;

CONSIDERANDO que en ciertos sectores de ruta los Gobiernos de la Región han impuesto restricciones al uso de la quinta libertad con el objeto de proteger los tráficos de tercera y cuarta libertades de sus transportadores nacionales;

CONSIDERANDO que en algunos casos estas restricciones alcanzan también a la parada-estancia, pudiendo las mismas variar desde su prohibición absoluta, hasta su autorización mediante el cumplimiento de una serie de condiciones y requisitos;

CONSIDERANDO que a su vez estas condiciones y requisitos varían de Estado a Estado, de acuerdo con los criterios predominantes en cada país sobre cuestiones tales como el origen del pasajero, el tiempo de permanencia de éste en el país de la parada-estancia y la nacionalidad del transportador;

CONSIDERANDO que en la medida que los Estados de la Región permitan a los transportadores latinoamericanos el uso de la parada-estancia en cualquier punto de las rutas autorizadas, se irán logrando condiciones más favorables de explotación para dichas líneas aéreas, a la par que se ofrecerán mejores posibilidades a los pasajeros para organizar sus viajes;

CONSIDERANDO que a fin de racionalizar el uso de la parada-estancia dentro de la Región, las medidas que los Estados de la CLAC pudieran adoptar de conformidad con el considerando anterior, deberían ir acompañadas de ciertas condiciones y requisitos establecidos previamente sobre una base común, incluyendo el suministro de información estadística.

LA III ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que se permita a las líneas aéreas pertenecientes a los Estados de la CLAC el uso de la parada-estancia en cualquier punto de las rutas convenidas o autorizadas dentro de la Región Latinoamericana, siempre que se cumpla con las siguientes condiciones y requisitos:

1. El derecho de parada-estancia se otorgará a las líneas aéreas de los Estados de la CLAC, a base de reciprocidad.
2. La duración de la parada-estancia será fijada de conformidad con las regulaciones vigentes en cada Estado respecto del tiempo de permanencia autorizado a los turistas o visitantes temporales.
3. Terminada la parada-estancia, el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en ~~una~~ un **vuelo con código de** empresa designada de la misma bandera de la aerolínea que lo desembarcó.
4. Las líneas aéreas autorizadas a realizar tráficos de parada-estancia de conformidad con la presente Recomendación, suministrarán a los Gobiernos respectivos toda la información que sea necesaria para verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas precedentemente y también para permitir evaluar la incidencia del tráfico de parada-estancia en el tráfico total de cada uno de los sectores de ruta considerados.

SOLICITA a los Estados miembros que de conformidad con el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC informen al Comité Ejecutivo sobre la aprobación de la presente Recomendación, tan pronto como sea posible.