

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/32-NE/12  
04/04/14

**TRIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/32)**

(La Habana, Cuba, 8 al 10 de abril de 2014)

**Cuestión 1 del**  
**Orden del Día:**           **Transporte y Política Aérea.**

**Cuestión 1.10 del**  
**Orden del Día:**           **Procesos de Integración Regional**

(Nota de estudio presentada por Colombia - Punto Focal "Transporte y Política Aérea")

**Antecedentes**

1. Los procesos de integración están siendo objeto de un gran impulso político y, pese a las limitaciones, caminan en diferentes frentes y a diversas velocidades, fluctúan entre intereses nacionales y profundización de las alianzas. Actualmente hay diversos acuerdos económicos regionales o subregionales.

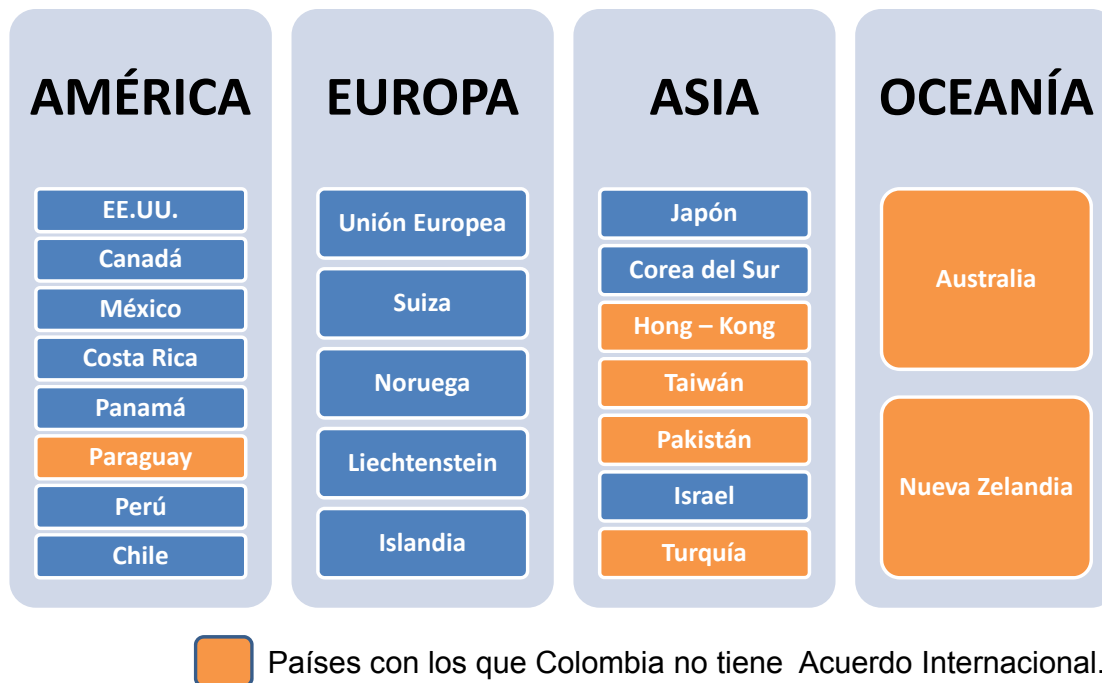
**PRINCIPALES ACUERDOS Y ALIANZAS DEL MOMENTO**

**ACUERDO PLURILATERAL DE SERVICIOS DENOMINADO TRADE IN SERVICES AGREEMENT (TISA)**

2. Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), el comercio de servicios genera las dos terceras partes del valor total agregado mundial y sus exportaciones crecen a tasas de más del 10% en todo el mundo.

3. Considerando de este potencial, un grupo de economías en el marco de la OMC, decidió, en el 2011, iniciar conversaciones destinadas a negociar un acuerdo plurilateral de servicios denominado Trade in Services Agreement (TISA).

3. Este bloque está conformado por:



4. Prácticamente, se trata de un tercio de los miembros de la OMC equivalentes a aproximadamente un 75% del comercio mundial de servicios. En efecto, se trata de miembros de la OMC con diferentes niveles de desarrollo y de apertura económica.

5. El acuerdo sigue la arquitectura del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que estableció un marco jurídico para la eliminación de las barreras de acceso a los mercados y de las medidas discriminatorias que afectan la posibilidad de un proveedor de servicios de expandirse a otros países pero presenta cuatro diferencias fundamentales:

- En el AGCS el trato nacional se otorga a través de ‘listas positivas’, es decir, que solo se da este tratamiento favorable a aquellos servicios que están incluidos en estas listas. En cambio, en el Tisa, este se otorga a todos los servicios, excepto a los que están excluidos expresamente (listas negativas).
- Los compromisos de liberación bajo Tisa deberán reflejar las condiciones regulatorias actuales de sus respectivos países, a diferencia de los que sucede en el AGCS, donde los compromisos de acceso al mercado, en muchos casos, no reflejan las preferencias más favorables que dichos países otorgan hoy a proveedores de servicios extranjeros. El objetivo es que el resultado de estas negociaciones no sean solo ‘ganancias de papel’.
- En el AGCS, el principio de la nación más favorecida exige que se aplique a todos los estados miembros, aunque no hayan participado en la negociación. En el caso del Tisa es difícil que sus países miembros acepten ‘multilaterizar’ las concesiones a los demás Estados del AGCS.
- El Tisa busca actualizar las reglas acordadas en el AGCS, teniendo en cuenta los cambios tecnológicos que han ocurrido en el mundo en los últimos 20 años, como la transferencia transfronteriza de datos, el comercio electrónico, las empresas prestadoras de servicios estatales y la contratación pública. La inclusión del comercio electrónico.

6. Por su parte los servicios de Transporte Aéreo no son ajenos al TISA, es así como durante la primera ronda de negociaciones celebradas del 17 al 24 de febrero de 2014, se presentaron las Ofertas de Compromisos Específicos de los países, y se discutieron los temas de Transporte Marítimo; Movimiento de Personas de Negocios; Servicios Financieros; Regulación Doméstica y

Transparencia; Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs); y Servicios Profesionales. También se presentaron textos sobre Servicios Aéreos; Transporte de carga por Carretera; y Energías Renovables.

7. La próxima Ronda de TISA, se llevará a cabo del lunes 28 de abril al viernes 2 de mayo en Ginebra – Suiza, durante la ronda se planea revisar todos los temas de negociación a través de sesiones técnicas paralelas.

<b>DIA</b>	<b>SALON A</b>	<b>SALON B</b>
<b>Lunes 28</b>	Correo Competitivo	Servicios Energéticos
<b>Martes 29</b>	Servicios Financieros	<b>Servicios Aéreos</b> / Transporte Marítimo
<b>Miércoles 30</b>	Servicios Financieros / Regulación Doméstica y Transparencia	Transporte de Carga por Carretera / TICs
<b>Jueves 1</b>	Regulación Doméstica y Transparencia	TICs
<b>Viernes 2</b>	Modo 4 / Servicios Profesionales	

8. Para el tema de los servicios de transporte aéreo se prevé la presentación de la propuesta de Chile que aborda temas relacionados con servicios aéreos en tierra: reparación; marketing; sistemas de reserva informatizados (SRI); manejo en tierra; operación aeroportuaria; y servicios aéreos especializados. (Se **adjunta** propuesta de texto).

## **ALIANZA PACIFICO**

### Ficha Técnica

Año de creación	Establecido en abril de 2011 y formalizado el 6 de junio de 2012 en Paranal, Chile, con la suscripción del Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico.
Países Miembros	Chile, Colombia, México y Perú Observadores Candidatos: Panamá y Costa Rica Países Observadores: - Norteamérica: Canadá y Estados Unidos de América. - Centroamérica y el Caribe: El Salvador, Guatemala, Honduras y República Dominicana. - Suramérica: Ecuador, Paraguay y Uruguay. - Asia Pacífico y Oceanía: Australia, China, Corea, Japón, India, Israel, Nueva Zelandia y Singapur. - Europa: Alemania, España, Finlandia, Francia, Italia, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suiza y Turquía. - Africa: Marruecos.
Principales órganos	Cumbres de Jefes de Estado y de Gobierno Consejo de Ministros Grupo de Alto Nivel (GAN) Grupos Técnicos
Temas centrales	Comercio e integración, propiedad intelectual, transparencia fiscal, PYMES, cooperación, compras públicas, servicios y capitales, movimiento de personas y tránsito migratorio, estrategia Comunicacional, mejora regulatoria, PYMES, comité de expertos que analiza las propuestas del CEAP, transparencia fiscal internacional, grupo de relacionamiento

	externo.
Presidencia Témpore	Pro Colombia hasta mayo de 2014
Última cumbre	VIII Cumbre de la Alianza del Pacífico, realizada el 10 de febrero de 2014 en Cartagena de Indias.

9. En el tema que nos ocupa es relevante señalar la **DECLARACIÓN DE CALI** suscrita el 23 de mayo de 2013 como resultado de la VII Cumbre de la Alianza del Pacífico la cual consigna el siguiente mandato:

“Concluir las negociaciones en materia de servicios financieros, de telecomunicaciones, servicios marítimos y transporte aéreo. Sobre Transporte Aéreo, lograr una primera etapa de acuerdos para carga y pasajeros, con 3ras, 4tas y 5tas libertades en vuelos intraregionales entre los países de la Alianza sin restricciones”

10. Con el fin de desarrollar este mandato los Estados miembro han adelantado reuniones en Perú, Chile e igualmente se han realizado diversas teleconferencias; a la fecha no hay consenso por cuanto persisten posiciones divergentes principalmente respecto al otorgamiento de los derechos de tráfico de quinta libertad del aire y la reciprocidad respecto a los mismos.

11. Posteriormente la VIII Cumbre de la Alianza del Pacífico se celebró en CARTAGENA DE INDIAS, Colombia 10 de febrero de 2014, produjo la **DECLARACIÓN DE CARTAGENA** que contiene un anexo con los MANDATOS PRESIDENCIALES PARA EL DESARROLLO DE LOS TRABAJOS DE LOS GRUPOS TÉCNICOS. En el tema de *Libre Movimiento de Servicios* consigno:

“Para asegurar que estos primeros pasos hacia la integración profunda sean sostenibles y se multipliquen, es necesario trabajar en el reconocimiento mutuo u homologación de títulos profesionales y licencias, y en la reducción o eliminación de las restricciones que se mantienen al interior de la Alianza a nivel técnico y de acceso en servicios e inversión. En el corto plazo, instruimos:

12. A nuestras autoridades continuar la negociación en materia de transporte aéreo y otros servicios, en concordancia con los acuerdos adoptados en Cumbres anteriores”

13. Por el momento el status quo del tema es el expuesto, se espera que la coordinación del grupo técnico para el Libre Movimiento de Servicios (Chile) convoque en su oportunidad.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

14. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información presentada e intercambiar opiniones,
- b) Tener presente lo Dispuesto en la Resolución A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, APÉNDICE A Reglamentación económica del transporte aéreo internacional, Sección IV. Comercio de servicios que Insta a los Estados miembros que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:
  - aseguren la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;

- se aseguren de que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
- den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
- registren en la OACI, de acuerdo con el Artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

ANNEX ON AIR TRANSPORT SERVICES

[COL:

1. ~~This Annex applies to measures affecting trade in air transport services, whether scheduled or non-scheduled, and ancillary services.~~

2. ~~The Agreement, including its dispute settlement procedures, shall not apply to measures affecting:~~

(a) ~~traffic rights, however granted; or~~

(b) ~~services directly related to the exercise of air traffic rights, except as provided in paragraph 3 of this Annex.]~~

3. The Agreement shall [COL: only] apply to measures affecting:

(a) aircraft repair and maintenance services;

(b) the selling and marketing of air transport services;

(c) computer reservation system (CRS) services;

(d) ground handling services;

(e) airport operation services; and

(f) specialty air services.

[COL: 4. ~~The Parties recognize the importance of air transport services in facilitating the expansion of trade, enhancing economic growth and benefiting consumers. Notwithstanding paragraph 2, the Parties should work, in appropriate fora, such as the ICAO, towards an Open Skies air services agreement.]~~

5. ~~The dispute settlement procedures of the Agreement may be invoked only where obligations or specific commitments have been assumed by the concerned Members and where dispute settlement procedures in bilateral and other multilateral agreements or arrangements have been exhausted (pending discussion on dispute settlement)~~

6. Definitions:

(a) "Aircraft repair and maintenance services" mean such activities when undertaken on an aircraft or a part thereof while it is withdrawn from service and do not include so-called line maintenance.

(b) "Selling and marketing of air transport services" mean opportunities for the air carrier concerned to sell and market freely its air transport services including all aspects of marketing such as market research, advertising and distribution. These activities do not include the pricing of air transport services nor the applicable conditions.]

(c) "Computer reservation system (CRS) services" mean services provided by computerised systems that contain information about air carriers' schedules, availability, fares and fare rules, through which reservations can be made or tickets may be issued.

(d) "Ground handling services" means the supply at an airport, on a fee or contract basis, of the following: airline representation, administration and supervision; passenger handling;

**Comentado [MAC1]:** COL: we consider that including this text might affect the certainty in the interpretation of the proposal. It is better to go directly to the services included in the Annex/Chapter.

**Comentado [MAC2]:** COL: new text.

**Comentado [MAC3]:** COL: we cannot accept the inclusion of this text. This topic should not be included in TiSA.

**Comentado [MAC4]:** COL: in Colombia these activities can only be done for scheduled services. We would like more information on the scope of the definition.

baggage handling; ramp services; catering (except the preparation of the food); air cargo and mail handling; fuelling of an aircraft; aircraft servicing and cleaning; surface transport; [COL: ~~and flight operations, crew administration and flight planning~~]. Ground handling services do not include self-handling; security; line maintenance; aircraft repair and maintenance; or management or operation of essential centralised airport infrastructure such as de-icing facilities, fuel distribution systems, baggage handling systems, and fixed intra-airport transport systems.

- (e) "Airport operation services" means the supply of air terminal, airfield and other airport infrastructure operation services on a fee or contract basis. Airport operation services do not include air navigation services.
- (f) "Specialty air services" means any specialized commercial operation using an aircraft whose primary purpose is not the transportation of goods or passengers such as aerial fire-fighting, flight training, sightseeing, spraying, surveying, mapping, photography, parachute jumping, glider towing, and helicopter-lift for logging and construction, and other airborne agricultural, industrial, and inspection services.
- (g) "Traffic rights" mean the right for scheduled an non-scheduled services to operate and/or to carry passengers, cargo and mail for remuneration or hire from, to within, or even the territory of a Party, including points to be served, routes to be operated, types of traffic to be carried, capacity to be provided, tariffs to be charged and their conditions, and criteria for designation of airlines, including such criteria as number ownership, and control.

**Comentado [MAC5]:** COL: we require more information on these services, as we do not include them under "ground handling services".

**Comentado [MAC6]:** COL: this definition should be erased because of the elimination of Arts. 1 and 2.