

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/34-NE/15
23/03/15

**TRIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/34)**

(Bogotá, Colombia, 25 al 27 de marzo 2015)

**Cuestión 1 del
Orden del día:**

Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.2 del
Orden del día:**

**Seguimiento del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte
Aéreo (ATRP) de la OACI**

(Nota de estudio presentada por Colombia - Punto Focal y La República Dominicana)

1. Antecedentes:

1.1 Durante los días 18 al 22 de Marzo del 2013, en la ciudad de Montreal, Canadá, tuvo lugar la “**Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) - Sostenibilidad del Transporte Aéreo**” (ATConf/6), siendo los objetivos de la conferencia, desarrollar las directrices y un plan de acción para un marco regulatorio global, en áreas tales como propiedad y control del operador aéreo, acceso a los mercados, protección al consumidor e impuestos, enfocando los mejores medios para su implementación, en construir un sistema internacional de transporte aéreo más sostenible.

1.2 La Conferencia adoptó una serie de conclusiones y recomendaciones muy variadas que servirían de pauta para las futuras orientaciones y medidas sobre política que deberían seguir los Estados y la Organización. Durante la misma se destacó al transporte aéreo como parte integral del sistema de aviación civil y reafirmó la función de liderazgo de la OACI en la reglamentación del transporte aéreo internacional, en el marco de la misma, los veintidós (22) Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tuvieron una participación activa presentando varias notas de estudio sobre, “*Beneficios y Repercusiones de las Alianzas Estratégicas, Modelo de Doble Vigilancia para el Intercambio de aeronaves de distintos Estados*”; “*Costo-Eficiencia del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)*”; “*Avance de la Región Latinoamericana en el Proceso de Liberalización de los Servicios Internacionales de Transporte Aéreo*”; “*Restricciones de Acceso al mercado*”; “*Criterios y*

Directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios”.

1.3 La Conferencia, abrió nuevos caminos para avanzar hacia la modernización del marco normativo mundial, proporcionando la base para nuevas acciones concretas de la OACI en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo, sus recomendaciones fueron avaladas por el Consejo, y aprobadas durante el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

2. Desarrollo:

2.1 En la primera sesión del 203º período de sesiones del Comité de Transporte Aéreo-OACI, celebrada el 24 de septiembre de 2014, fue adoptada la decisión de someter a consulta de los Estados, el proyecto de visión a largo plazo de la OACI, para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional, y los Principios Básicos relativos a la Protección del Consumidor, elaborado por el Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), en su *duodécima reunión celebrada en mayo de 2014*.

2.2 Los antecedentes pertinentes, conclusiones y texto recomendado de la visión a largo plazo sobre la liberalización del transporte aéreo internacional, y de los principios básicos sobre derechos del consumidor, figuran en los Apéndices A y B de la Carta a los Estados.

3. El Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP/12), concluyó que:

- a. “.....la adopción de una visión de largo plazo de la OACI, podría servir como punto de referencia y guía de inspiración para sus Estados miembros, ayudándolos a concentrarse en el objetivo último de liberalización cuando enmienden o negocien nuevos acuerdos de servicios aéreos, sean sobre una base bilateral, regional, plurilateral o multilateral”;
- b. La visión de largo plazo debía ser orientada por tres principios:
 - i. La visión debía ser, ***sin carácter prescriptivo y promover el compromiso con la liberalización.***
 - ii. La visión debía colocar acento en el compromiso con la liberalización sin menoscabo de los demás factores, incluidos los indicadores económicos que deben evaluarse en la aviación civil internacional.
 - iii. La visión debería mirar hacia el futuro, articulando el ideal a largo plazo de la comunidad de aviación respecto al objetivo último de la liberalización.

4. Proyecto de texto relativo a la visión de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional:

“Nosotros, los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, resolvemos promover activamente la liberalización continua del transporte aéreo internacional para favorecer a todas las partes interesadas y a la economía en general. Nos guiará la necesidad de asegurar que se respeten los máximos niveles de seguridad operacional y protección de la aviación y el principio de lealtad e igualdad de oportunidades para todos los Estados y sus partes interesadas”.

4.1 Comentarios al texto anterior propuesto:

El texto sugerido se ajusta a lo acordado por los Estados en los eventos antes mencionados, refleja los objetivos de la OACI.

Por su parte Colombia acotó en este punto que tal y como está consagrado el principio de lealtad e igualdad de oportunidades para todos los Estados y sus partes interesadas, es una disposición abierta que podría conllevar a un resultado interpretativo, por cuanto no toda diferencia de trato es discriminatoria y un trato igualitario no implica el otorgamiento de trato idéntico.

4.2. Texto de los principios básicos recomendados de la OACI, relativos a la protección del consumidor. Comentarios a los párrafos 1.1 y 1.2, del punto 2, correspondiente al Preámbulo:

En la elaboración del texto el grupo de expertos apoyó las propuestas de la Secretaria de la OACI, de elaborar un conjunto de principios básicos, *no obligatorios y desprovistos de todo carácter prescriptivo*, sobre protección a los derechos del consumidor, de conformidad a las recomendaciones de la ATConf/6.

En el párrafo 1.1., se destaca el beneficio que pudieran obtener los pasajeros con un transporte aéreo competitivo y que ofrece más opciones y ventajas de tarifas, y el mejoramiento del servicio para las personas con discapacidad.

Respecto a este punto Colombia sugirió se adicione al final “... los pasajeros, incluidos los que tienen discapacidades, pueden beneficiarse con los regímenes de protección del consumidor, los cuales contienen derechos y obligaciones para los usuarios del servicio de transporte aéreo, como para los transportistas”

En el punto 1.2 del preámbulo, se destaca la necesidad de que las autoridades aeronáuticas elaboren un régimen de protección del consumidor, tomando en consideración el equilibrio apropiado entre la protección al consumidor y la competitividad de la industria, sin perjuicio de observar las normas sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación. En ese orden, se señala que los regímenes nacionales y regionales de protección al consumidor deberán reflejar, 1) *los principios de proporcionalidad*, 2) *prever los efectos de las interrupciones masivas* y, 3) *ser compatibles con los tratados internacionales ratificados por los Estados (Varsovia 1929) y el Convenio sobre la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, Montreal 1999.*

En cuanto a los puntos 2) Antes del viaje, 3) Durante el viaje y, 4) Después del viaje, su redacción nos parece apropiada.

Se destaca el derecho de cada viajero o consumidor, de obtener información veraz y oportuna sobre sus derechos y obligaciones; condiciones del transporte aéreo contratado; responsabilidad del transportista, y acciones que debe asumir la aerolínea en caso de producirse una demora, retraso o cancelación de un vuelo con reserva confirmada, o una interrupción masiva en el transporte aéreo como consecuencia de circunstancias fuera del control del explotador, que sean de tal magnitud, que producen cancelaciones múltiples o demoras de vuelos, dejando desamparados a un considerable número de pasajeros en el aeropuerto.

No obstante lo anterior, República Dominicana desea señalar como observación al texto, del **párrafo 2.1**, que reza: “Reconociendo la variedad de productos de transporte aéreo en el mercado, los pasajeros deberían tener acceso a información sobre sus derechos y orientación clara sobre qué protección jurídica **o de otro tipo** se aplica en su situación específica...” el texto subrayado en negrita, pudiera ser un poco ambiguo, y debería señalarse de forma específica a qué situación de otro tipo se refiere, o simplemente, suprimir la frase.

Por su parte Colombia hizo un llamado a la OACI en el punto 3.3 que trata acerca de la posición vulnerable en la que pueden encontrarse los pasajeros y todas las partes involucradas (líneas aéreas, autoridades gubernamentales y explotadores de aeropuertos), cuando se presenten situaciones de interrupción masiva y se sugiere que deberían planear anticipadamente mecanismos para asegurar que los pasajeros reciban atención y asistencia adecuada, si bien se comparte el espíritu de lo que se pretende, se manifiesta que dichos mecanismos de atención y asistencia pueden interpretarse como oportuna y permanente información y/o que los pasajeros tomen un seguro que ampare estas situaciones y los operadores aeroportuarios cuenten con los planes de contingencia para atender estas situaciones. Así mismo se sugiere que en los principios básicos que imparta el Organismo, debe reflejarse que dichas circunstancias constituyen eximentes de responsabilidad, por cuanto no podemos ser ajenos a que dichas interrupciones masivas generan erogaciones a las que en principio no debería estar sometida la industria, dado que es un factor que contribuye a afectar la competitividad y rompe el equilibrio natural de la relación.

5. Medidas propuestas

Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Tomar nota de la información presentada y emitir los comentarios que estimen pertinente.
- b) Instar a los Estados miembros de la CLAC, a compartir sus respuestas, a fin de evaluar si como bloque regional estamos alineados respecto a la visiones de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo y los principio básicos relativos a la protección del consumidor.