



CLAC/GEPEJTA/43-NE/07  
03/07/19

**CUADRAGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/43)**

(Lima, Perú, 16 y 17 de julio de 2019)

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:** **Transporte y política aérea**

**Cuestión 1.5 del  
Orden del Día:** **Décimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Reglamentación del  
Transporte Aéreo de la OACI (ATRP/15)**

(Nota de estudio presentada por Chile)

**Antecedentes**

1. Entre los días 9 y 11 de abril de 2019 se llevó a efecto en la ciudad de Montreal, Canadá, la Décimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos de la OACI en Reglamentación del Transporte Aéreo internacional. Este panel de expertos tiene como misión asesorar al Consejo de dicha Organización, por intermedio del Comité de Transporte Aéreo, en la formulación de propuestas para concretar la visión de largo plazo de la OACI en materia de liberalización del transporte aéreo y, en particular, dar cumplimiento a las tareas que se le asignaran en la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6). Al encuentro en cuestión asistieron representantes de 29 Estados más observadores de distintas organizaciones. Cabe recordar que de los Estados que integran la CLAC poseen la calidad de miembros de este grupo expertos de Argentina, Brasil, Chile, Jamaica, Cuba y Venezuela.

2. La agenda de trabajo de la reunión incluyó las siguientes tareas: 1) Revisión del seguimiento al trabajo del ATRP/14; 2) Examen y desarrollo de acuerdos internacionales para la liberalización, contemplando un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y control de los transportadores; un acuerdo internacional para la liberalización de los servicios de carga aérea, y un acuerdo internacional para la liberalización del acceso a los mercados; 3) Asistencia a los pasajeros en caso de interrupciones de aeropuertos o líneas aéreas; 5) Otros asuntos, ítem bajo el cual se presentó a consideración del Grupo un estudio de la Secretaría de la OACI sobre “La aviación comercial internacional y su tratamiento económico”.

3. En la revisión del trabajo llevado adelante durante la Décimo Cuarta reunión del Grupo (ATRP/14), se recordó la discusión acerca de la procedencia de incluir disposiciones de salvaguardia en el acuerdo multilateral sobre acceso a los mercados y, de estimarse así, qué tipo de salvaguardias serían aconsejables. Se constató que las opiniones de los miembros del Grupo están divididas en esta materia.

### **Acuerdo para la liberalización de la propiedad y control de aerolíneas**

4. Con respecto al desarrollo de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de las compañías aéreas, se trata de un proyecto de convenio multilateral propuesto por la Unión Europea sobre la base del trabajo desarrollado en conjunto por Brasil y Nueva Zelanda, y que contempla un artículo sobre exención de los límites de propiedad y control para que los extranjeros puedan acceder a la posesión de compañías aéreas. En particular, se estipula que aerolíneas de propiedad mayoritaria y bajo el control efectivo de nacionales de cualquier Estado que se haga parte de este acuerdo multilateral, podrán utilizar los derechos de tráfico disponibles en los Acuerdos de Servicios Aéreos aplicables.

Si bien el proyecto fue objeto de una apreciación favorable por la mayoría de los asistentes, algunas opiniones fueron expresadas en el sentido de que debiera considerarse la situación de los denominados "*free riders*". Se aclaró en la ocasión que este último caso corresponde a situaciones en las que los inversionistas de un Estado que tiene un acuerdo restrictivo con un segundo Estado podrían eludir estas restricciones al invertir en una aerolínea de un tercer Estado que tenga un acuerdo más liberal con ese segundo Estado, o donde los beneficios económicos fluyan a un tercero menos liberal. El Grupo acordó continuar avanzando el trabajo para abordar las divergencias de opiniones sobre las cuestiones pendientes.

### **Acuerdo para la liberalización de los servicios de carga aérea**

5. El Grupo analizó también un proyecto de acuerdo multilateral para la concesión de derechos de séptima libertad en servicios exclusivamente de carga, el cual generó opiniones encontradas. En favor del proyecto se argumentó que se trata de un texto simple y pragmático, cuya aprobación sería vista como una influencia positiva para avanzar en la liberalización de los servicios de pasajeros, iniciativa que se muestra bastante estancada hasta la fecha. No obstante, se manifestaron igualmente comentarios en contra del proyecto, basados en que no es posible separar la situación de la carga de la de los pasajeros, pues se produciría una indeseada fragmentación con los servicios combinados.

Teniendo en cuenta las opiniones divergentes entre los miembros del Grupo, se concluyó que no había suficiente apoyo para hacer avanzar en el proyecto y pasarlo a consideración del Comité de Transporte Aéreo, requiriéndose más trabajo para tratar de reducir las diferencias de opiniones. Se acordó solicitar la orientación del citado Comité sobre la posibilidad de dedicar más recursos a esta tarea, ya que ha habido escaso avance desde 2014.

### **Acuerdo para la liberalización del acceso a los mercados**

6. En cuanto al examen de esta cuestión, que ha venido siendo materia de discusión por el Grupo desde hace cinco años, se concluyó que siguen sin resolverse temas esenciales como el grado de derechos de tráfico a considerar en el acuerdo y la necesidad de incluir salvaguardias relativas a asuntos laborales y sociales. Lamentablemente, y dada la diferencia de opiniones en cuanto a si debe adoptarse una postura aspiracional o más bien una aproximación gradual a la liberalización, se constató la falta de consenso en el Grupo sobre el camino a seguir para lograr un acuerdo multilateral de acceso a los mercados.

No obstante, se recomendó utilizar el panel como un foro en el cual los Estados puedan compartir experiencias sobre la liberalización y sus impactos, participar en discusiones más interactivas sobre los problemas prácticos asociados con la liberalización y obtener un entendimiento sobre los problemas clave no resueltos.

## **Asistencia a los pasajeros en caso de interrupciones masivas del transporte aéreo**

7. Se sometió también a discusión del Grupo una proposición para que la OACI desarrolle algún tipo de reglamentación orientada a abordar las interrupciones masivas de transporte aéreo, en especial la forma y alcance que dicha reglamentación debería adquirir. La referencia es usualmente hecha a situaciones como huelgas generalizadas de personal aeroportuario o de líneas aéreas, crisis sanitarias o emergencias médicas, desastres naturales, suspensión abrupta de vuelos por problemas financieros u operacionales de una compañía, etc.

En el curso de la discusión se requirió la opinión del secretario del Grupo de Expertos sobre Facilitación (FALP), por estimarse que el tema podría corresponder a la esfera de sus competencias, sin embargo, ello fue descartado a la luz del Anexo 9. Igualmente, se hizo referencia a diversos manuales y material guía elaborados por el *Airports Council International* (ACI), los cuales fueron considerados de gran utilidad para ser tenidos en cuenta por los Estados.

Finalmente, el Grupo consideró que la asistencia a los pasajeros en casos de interrupciones masivas de aeropuertos o líneas aéreas no podía considerarse puramente como una cuestión de protección del consumidor, como tampoco un problema de facilitación ni una materia inserta en el Anexo 14, sino un tema transversal, que puede ser mejor abordado por los planes nacionales de emergencia de los Estados y los planes de contingencia de las aerolíneas y de los aeropuertos.

## **Medidas propuestas al GEPEJTA**

8. Se invita al GEPEJTA a:
- a) Tomar nota de la información presentada; y
  - b) Expresar los comentarios que estime pertinentes.