



CLAC/GE57-NE/06

04/11/24

**QUINCUGÉSIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE CUESTIONES POLÍTICAS,  
ECONÓMICAS Y JURÍDICAS EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/57)**  
(12-14 de noviembre de 2024)

**Cuestión 3 de la**

**Orden del día: Transporte y política aérea.**

Sistema de autorización de vuelos entre los países de la Región.  
(Nota de estudio presentada por Brasil)

**Antecedentes**

1. Como parte del desarrollo de la iniciativa "Sistema Único de Autorización de Vuelos entre los Países de la Región" – que forma parte de la Macrotarea de Transporte y Política Aérea del Plan Operativo aprobado en GEPEJTA/52 – presentamos, en el evento siguiente, GEPEJTA/53, del 27 al 28 de abril de 2023, un cuestionario respecto a la autorización/habilitación de empresa aérea extranjera para operar servicios aéreos e invitamos a los integrantes de este grupo a incentivar a las Autoridades Aeronáuticas de sus países a completarlo, así como, en su momento, a compartir sus buenas prácticas en la materia.
2. Recibimos respuestas muy prontas de Aruba, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, República Dominicana y Venezuela e identificamos algunos puntos en los que podemos trabajar para mejorar nuestra integración regional a partir de las respuestas dadas.
3. A su vez, en el documento GEPEJTA/56, en busca de una muestra más representativa de informaciones sobre las diferentes regulaciones para la autorización o habilitación de líneas aéreas extranjeras para operar servicios aéreos, solicitamos a la Secretaría que volviera a enviar el cuestionario a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados Miembros que aún no lo habían completado.
4. En vista de las respuestas dadas hasta el momento pudimos pasar a un análisis inicial de los aportes de datos recibidos para avanzar en la construcción de un sistema único de autorización de vuelos entre los Estados miembros de CLAC, que sin duda contribuirá enormemente al desarrollo de la aviación en nuestros países y al incremento de la competitividad de nuestras aerolíneas y del

tráfico aéreo en nuestra región, con beneficios directos al desarrollo del comercio y el turismo entre nuestros países.

### **Análisis**

5. Las Autoridades Aeronáuticas de Aruba, Brasil, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, República Dominicana y Venezuela contribuyeron con los datos recabados en esta breve encuesta realizada respecto a la autorización o habilitación de líneas aéreas extranjeras para operar servicios aéreos bajo la normatividad vigente en sus respectivos países.
6. Entre todos los Estados que respondieron, sólo una autoridad declaró claramente que no establecía una diferencia de trato normativo entre las líneas aéreas extranjeras que pretendían operar operaciones regulares y las que pretendían operar operaciones no regulares con respecto al otorgamiento de autorización o habilitación para operar estos servicios.
7. Casi todos los Estados demandados también adoptan algún procedimiento previo que obliga a las aerolíneas extranjeras a obtener autorización o habilitación para realizar vuelos no regulares hacia/desde sus respectivos territorios, con una única excepción.
8. Adicionalmente, alrededor de la mitad de estos países no exigen, además de la autorización o habilitación previa de las empresas extranjeras para explotar servicios regulares, la presentación de una nueva solicitud de autorización o calificación para realizar futuras operaciones no regulares.
9. Entre los diez países que respondieron a la encuesta, cuatro Estados Miembros de la CLAC manifestaron que otorgan autorizaciones o habilitaciones por un periodo determinado, sin necesidad de presentar una nueva solicitud para cada nueva operación.
10. De acuerdo con la normatividad vigente en tres de los países que respondieron al cuestionario, es necesaria alguna manifestación por parte de la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la empresa extranjera para que ella solicite autorización o habilitación para realizar operaciones no regulares hacia/desde puntos en los territorios de estos tres países. En cuanto a uno de los Estados consultados, existe una divergencia entre las respuestas proporcionadas y no quedó clara la necesidad de la manifestación en cuestión.
11. Respecto a la necesidad de traducción de documentos extranjeros para la solicitud de dicha autorización o habilitación de una empresa extranjera para operar servicios regulares o no regulares, dos países han informado que las solicitudes de ambos tipos de operación no requieren la legalización, apostillamiento o traducción de estos documentos. Para otros, la legalización, apostillamiento o traducción de documentos en un idioma extranjero es necesaria solo para la autorización o calificación de las aerolíneas regulares.

12. En seis Estados encuestados, la solicitud de autorización o habilitación para operar servicios aéreos no regulares puede ser iniciada directamente por una empresa extranjera. Por otro lado, en los demás la solicitud debe ser presentada por un intermediario calificado en estos países.

13. La mayoría de los países que respondieron a la encuesta exigen que la aerolínea que solicita autorización o calificación para operar vuelos no regulares hacia/desde sus respectivos territorios tenga un representante legal o apoderado en el país. Entre estos, sólo dos autoridades aeronáuticas consultadas manifestaron que los documentos que otorgan poderes a representantes y apoderados no requerían legalización, apostillamiento, traducción o algún otro trámite notarial para su efectividad.

14. La ausencia de un acuerdo sobre servicios aéreos con el país de origen de la empresa extranjera que tenga la intención de explotar servicios aéreos no regulares hacia/desde el territorio de los países que respondieron al cuestionario no es un impedimento para el cumplimiento de la solicitud. Por otra parte, la existencia de ASA o MoU, mismo que no contemple normas sobre servicios aéreos no regulares, no implica distinción alguna en el análisis de las solicitudes para todos estos mismos países.

15. Con respecto a los derechos de tráfico que se pueden solicitar en caso de operaciones no regulares, observamos que cinco Estados otorgan derechos de al menos 5ª libertad para operaciones no regulares y que, entre estos Estados, dos otorgan derechos de hasta 6ª libertad para operaciones mixtas y hasta 7ª libertad para servicios exclusivos de carga, mientras que dos, entre los otros tres, otorgan derechos de hasta 5ª libertad para operaciones mixtas o de transporte exclusivo de carga y uno otorga derechos de hasta 4ª libertad para operaciones mixtas y hasta 7ª libertad para servicios exclusivos de carga.

16. En lo que se refiere a los demás participantes en la encuesta, informó que otorgaba los derechos de tráfico que se consideraban en el instrumento bilateral respectivo y otro participante, en el mismo sentido, indicó que esos derechos no estaban establecidos *a priori*. Hubo también respuestas a la encuesta que no dejaban claro qué normativa estaba en vigor en alguno de los países participantes en la encuesta.

17. Respecto a la definición de un número definido de operaciones dentro de un período de tiempo determinado que, de ser superado, hace que las operaciones no regulares se consideren regulares, observamos que sólo dos Estados encuestados informaron haber establecido límites en cantidades predefinidas de operaciones.

## **Conclusión**

18. Son bastante evidentes las dificultades que enfrentan las aerolíneas de los Estados miembros de CLAC al tener que operar bajo diferentes reglas para la autorización de vuelos internacionales en nuestra región.

19. Al igual que con las normas de seguridad operacional (*safety*), es posible armonizar procedimientos que se ocupan de la autorización de vuelos entre países CLAC con el fin de facilitar y así estimular el desarrollo de rutas internacionales entre nuestros países, lo que generará mayores oportunidades de crecimiento para el sector de transporte aéreo, tan afectado por la crisis económica provocada por la pandemia del COVID-19, cuyo control es aún muy reciente.

20. En este sentido, creemos que la creación de un grupo de trabajo compuesto por expertos designados por los países para proponer la simplificación y armonización de los procesos de autorización de vuelos en la región favorecerá el pleno desarrollo del potencial de las relaciones aerocomerciales ya establecidas entre nuestros países, y puede fortalecer y ampliar el intercambio técnico, cultural, turístico y comercial en nuestra región. Además, el grupo de trabajo también evaluará la posibilidad de implementar un sistema unificado de registro de vuelos entre los estados miembros de la CLAC, que permita compartir eficientemente información sobre vuelos autorizados entre países.

### **Medidas propuestas**

21. Se invita el GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio.
- b) Crear un grupo de trabajo integrado por expertos designados por los Estados Miembros para proponer la simplificación y armonización de los procesos de autorización de vuelos en la región y evaluar la posibilidad de implementar un sistema unificado de registro de vuelos entre los estados miembros de la CLAC, que permita compartir eficientemente información sobre vuelos autorizados entre países.
- c) Continuar contribuyendo con las respuestas al cuestionario, a fin de facilitar la identificación de los puntos comunes ya existentes entre los reglamentos internos vigentes de los Estados Miembros de la CLAC.

## Cuestionario respecto a la autorización/ habilitación de empresa aérea extranjera para operar servicios aéreos

- 1- En la regulación de su país cuanto a la autorización/habilitación de empresas aéreas extranjeras, existe tratamiento distinto entre empresas que buscan realizar operaciones regulares de las que buscan realizar operaciones no regulares? Caso exista tal distinción, por favor comentar cual es. (citar las regulaciones aplicables y el enlace de internet donde es posible accederlos)
  
- 2- En su país existe algún procedimiento previo que obliga la autorización/ habilitación de las empresas extranjeras que buscan realizar vuelos no regulares desde/hacia su país?  
 Sí.  
 No.
  
- 3- Si la empresa interesada en realizar servicios no regulares desde/hacia su país ya detiene la autorización/habilitación para operar servicios regulares, deberá así mismo someterse a un pedido de autorización/habilitación para las operaciones no regulares?  
 Sí.  
 No.
  
- 4- Si la empresa extranjera obtuvo autorización/habilitación para realizar servicios no regulares desde/hacia su país para una determinada operación, esta autorización/habilitación sirve para otras operaciones futuras? ¿Caso sí, por cuánto tiempo? Si no, deberá someter una nueva solicitud de autorización/habilitación para cada nueva operación?
  
- 5- Cuáles son los documentos necesarios a la debida instrucción de un pedido de autorización/habilitación por una empresa aérea extranjera para servicios regulares y no regulares?
  
- 6- ¿Es necesaria alguna manifestación como: de acuerdo, declaración, aprobación o designación por parte de la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la empresa extranjera que busca autorización/habilitación para operar servicios no regulares en su país? ¿Caso positivo, esta manifestación se hace necesaria para cada una de las solicitudes?
  
- 7- En caso de documentos extranjeros para la instrucción del pedido de autorización/habilitación de empresa extranjera para operar servicios aéreos, deben ellos contar con legalización o

apostillamiento y traducción? ¿La misma regla se aplica en caso de autorización/habilitación en servicios no regulares?

- 8- ¿La solicitud de autorización/habilitación para operar servicios aéreos no regulares puede ser iniciada directamente por empresa extranjera, o deberá ella tramitar por algún intermediario calificado en su país?
- 9- ¿La empresa aérea extranjera que busca autorización/habilitación para operar vuelos no regulares desde/hacia su país necesitan contar con representante legal (apoderado)? ¿Dichos poderes necesitan contar con legalización/apostillamiento y traducción o algún otro trámite notarial en su país?
- 10- La **existencia** de un ASA o MoU vigente entre el país de origen de la empresa extranjera que solicita operación **no regular y su país, mismo que no contemple servicios no regulares**, ¿implica en alguna distinción para el análisis de la solicitud?
- 11- ¿La **inexistencia** de ASA o MoU sobre servicios aéreos entre su país y el país de origen de la empresa aérea extranjera que busca realizar operaciones **no regulares** es un impeditivo que se atenda a la solicitud?
- 12- ¿Cuáles derechos de tráfico pueden ser solicitados en caso de operaciones **no regulares**?
- 13- ¿Existe un límite de cantidad de operaciones en el tiempo que obligaría que las operaciones no regulares pasasen a ser regulares? ¿Caso positivo, que límite es y como se lo aplicaría?