



ASAMBLEA— 42º SESSION

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

CONVENIOS DE CIELOS ÚNICOS

(Nota presentada por Argentina apoyada por Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay.)

RESUMEN

El documento 9626, *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*, propone las condiciones en que se llevarán a cabo las negociaciones bilaterales y multilaterales en materia de servicios aéreos.

El propósito de la presente Nota de Estudio consiste en promover la suscripción de un instrumento multilateral de cielos únicos entre los Estados miembros de la Región Sudamericana (SAM) como primer paso, a los fines de ampliar y mejorar la conectividad entre dichos Estados, favoreciendo la libre competencia entre las distintas líneas aéreas.

En caso de que la propuesta encuentre una respuesta favorable por parte de la Asamblea, se deberían iniciar los estudios técnicos correspondientes y eventualmente elaborar una propuesta de memorando de entendimiento básico, que sirva de modelo para este tipo de negociaciones.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivos estratégicos de <i>Desarrollo económico</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Documento 9626, <i>Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional</i>

1. ANTECEDENTES

1.1 Entre los primeros acuerdos de servicios aéreos celebrados en el mundo, el fundacional y de mayor influencia inicial en el desarrollo de la reglamentación del transporte aéreo internacional fue el que se celebró en 1946 entre el Reino Unido y los Estados Unidos (hoy en día conocido como el Acuerdo de las Bermudas I), que pasó a ser el modelo predominante durante las cuatro décadas que siguieron. A mediados del año 1977, el Acuerdo de las Bermudas original fue reemplazado por el Acuerdo de las

¹La versión en español fue proporcionada por Argentina

Bermudas II, más complejo y pormenorizado; de este modo, el acuerdo original y los acuerdos basados en el mismo se conocen como Acuerdo de las Bermudas I y Acuerdo de tipo Bermudas II, respectivamente.

1.2 A lo largo de los años que siguieron, la liberalización conceptualizada por Alfred Kahn se generalizó por impulso de la industria, como resultado de los rápidos cambios reglamentarios y operacionales.

1.3 Los posteriores acuerdos de cielos únicos, tal como posee la Unión Europea, impactan de manera directa promoviendo la cooperación y alianza entre países, facilitando la movilidad de personas e intercambiando ideas y programas como mejores prácticas.

1.4 Asimismo, dichos acuerdos promueven de forma eficaz el acceso a los mercados, ya que los países que poseen mayor conectividad en la región facilitan a sus aerolíneas a expandir sus operaciones más allá de las fronteras nacionales.

1.5 Es por ese motivo, que resulta necesario, y a los fines de promover un mayor intercambio entre los distintos Estados de cada región de la OACI, confeccionar un modelo de memorando de entendimiento con características liberales de “cielos únicos”.

1.6 La República Argentina ha optado por una política de Cielos Abiertos y a tal fin, ha implementado reformas de 1era, 2da, y 3ra generación.

1.7 De esta manera, se ha modificado el Código Aeronáutico nacional, incorporando armónicamente institutos que reflejan aquella política.

1.8 A tal efecto, se han dictado más de una docena de decretos de segunda generación, entre ellos el 599/2024 de Acceso a los Mercados, que junto a otras normas han permitido terminar con el monopolio de los servicios de rampa. Asimismo, se están implementando reformas de 3ra generación manifestadas, por ejemplo, a través de resoluciones reglamentarias de la Autoridad de Aviación Civil.

2. ANÁLISIS

2.1. Es de público conocimiento que la celebración de acuerdos de cielos abiertos entre los distintos Estados miembro de la OACI tiene como uno de los principales beneficios el de mejorar la competencia, atento a que permite servicios sin restricciones por parte de las aerolíneas de los diferentes Estados, eliminando restricciones sobre las frecuencias de operación, el tipo de aeronaves que pueden utilizar y las tarifas.

2.2 Por otro lado, una completa integración de los mercados de aviación civil impulsará las inversiones y el desarrollo del sector, a semejanza de lo que ha ocurrido en Unión Europea con la creación de la zona común de aviación.

2.3 Todo lo anterior redunda en un mejor y más eficiente servicio para los pasajeros y destinatarios de las cargas aéreas, incrementándose las opciones y promoviéndose el ofrecimiento de mejores tarifas, multiplicando el impacto económico favorable de la aviación, conforme a antecedentes y estudios de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

2.4 Los ítems anteriores pueden ser considerados como medidas tácticas que confluyen en la estrategia de cielos únicos para los países del MERCOSUR y sus miembros asociados, con vocación a su extensión a todo el territorio sudamericano.

2.5 El éxito de nuestra política de cielos abiertos se ve empíricamente demostrado con una mayor conectividad en servicios de cabotaje e internacionales, fortaleciendo las conexiones internas del interior del país hacia la región y el mundo.

Así, por ejemplo, simplemente como manifestación de algunos de los resultados estadísticos oficiales, podemos destacar que en el periodo de un año se han efectivizado veintitrés rutas nuevas internacionales de las cuales solo nueve tienen como destino la ciudad de Buenos Aires. En este sentido, también se puede destacar que existe un cuarenta y cinco por ciento de incremento de pasajeros internacionales, que embarcan en ciudades del interior del país.

2.6 Como prueba de ello, se produjo un récord de pasajeros, nuevas y mejores rutas de conexión facilitando el intercambio económico, cultural y turístico dentro del país, y hacia el mundo, y reduciéndose el precio de los tickets. Esta característica resulta relevante para la República Argentina, octava nación en extensión de territorio del mundo a fines de evitar que ciudadanos del país, por ejemplo, tengan que recorrer en cabotaje más de 3.000 kilómetros para poder realizar una conexión regional o internacional.

A su vez, desde diciembre de 2024, al cumplirse un año de la implementación de las políticas públicas de cielos abiertos, se vienen sucediendo récords históricos en el transporte de pasajeros aéreos, registrándose los mayores índices de crecimiento de la historia, conforme estadísticas públicas y privadas.

2.7 Con respecto a los servicios de handling, más de una docena de empresas, entre ellas varios operadores globales, han solicitado y obtenido su autorización aerocomercial.

2.8 Es por ese motivo, y atento a la experiencia argentina, coincidente con la estadounidense de los años setenta, y con el paquete desregulador europeo, que en el ámbito regional de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), junto con Brasil, Uruguay, Paraguay y Chile, nos encontramos impulsando el esquema de cielos únicos para los países del MERCOSUR y sus miembros asociados, con la clara voluntad de extensión sudamericana ya referenciada.

2.9 A priori, la noción de cielos únicos guarda relación conceptual directa con el marco regulatorio de integración que previamente regule a los países firmantes.

2.10 Lo anteriormente expuesto no obsta a que autoridades y organismos aeronáuticos no puedan avanzar en distintos esquemas que permitan dicha noción de unicidad paralelamente a los diferentes esquemas de integración multilateral que puedan existir en el ámbito del derecho internacional público.

2.11 Se entiende que el alcance final de dicho proyecto estratégico deberá armonizar diferentes aspectos de la aviación y su facilitación entre las materias aduanera, migratoria, de controles fitosanitarios, y de seguridad de las personas, entre otros, todo ello en el marco de un fortalecimiento de la seguridad operacional.