

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**Octava Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/8)**

(Buenos Aires, Argentina, 23 al 25 de abril de 2003)

(Preparada por la Secretaría)

**Cuestión 1 del**

**Orden del Día: Análisis del nuevo escenario del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana**

**Resumen**

Esta nota de estudio pone a consideración de las autoridades aeronáuticas de aviación civil de la Región Sudamericana información actualizada sobre la situación del transporte aéreo en la Región después de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001. De la misma forma, se informa sobre las actividades que están siendo desarrolladas en el Comité Regional de Competitividad del Transporte Aéreo (Comité Post-Coloquio) en relación con la solución de las dificultades por las que atraviesa el transporte aéreo regional.

**Referencias:**

- Informe Reunión RAAC 7
- Informe de la XI y XII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno
- Informes de las reuniones de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina
- Informes de las reuniones del Comité de alto nivel Post-Coloquio
- Informe de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC

**1. Antecedentes**

1.1 Con motivo de la séptima reunión de autoridades aeronáuticas de la región SAM (RAAC/7) realizada en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, entre el 1º y 3 de julio de 2002, al tratar la cuestión 1 del orden del día, relativa al nuevo escenario regional en el transporte aéreo, las autoridades presentes, fueron informadas sobre el trabajo desarrollado por la Oficina Regional en materia de flexibilización del transporte aéreo y privatización de aeropuertos. De igual manera, se tomó conocimiento de las acciones adoptadas por la OACI, así como del cumplimiento de las conclusiones alcanzadas en aquella oportunidad, por las autoridades aeronáuticas, observando que todas ellas se desarrollaron en un marco amplio de coordinación entre la OACI y la CLAC y en el contexto de la globalización económica, la integración del comercio y el trabajo desarrollado por foros interinstitucionales a nivel regional.

1.2 Por otro lado, la reunión examinó los procesos de integración comercial de las Américas, destacando el rol de armonización y coordinación que adoptó la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en el amalgamamiento de políticas para un desarrollo ordenado del transporte aéreo que satisfaga los intereses de todos los involucrados.

1.3 Al pasar revista al nuevo escenario del transporte aéreo, también se destacó el trabajo originado en el coloquio OACI/CLAC/BID/IATA/AITAL y el trabajo que venía desarrollando el Comité de Alto Nivel Post-Coloquio en la adopción de medidas que contribuyan al desarrollo del transporte aéreo regional.

## 2. **Procesos de integración comercial en las Américas**

2.1 Durante el último año, se prosiguió consolidando el movimiento integracionista entre los países que conforman las subregiones en América del Sur, a través de la firma de acuerdos más liberales, reuniones de coordinación y estudios realizados para el establecimiento de políticas comunes, enfatizándose que el transporte aéreo constituye una herramienta básica en la consecución de los objetivos integracionistas. En ese orden de ideas, el Acuerdo de Servicios Aéreos Subregionales del Acuerdo de Fortaleza continúa impulsando la homologación en materia de otorgamiento de permisos de operación de todos los vuelos subregionales y, en lo concerniente a los servicios subregionales, se está considerando eliminar la superposición de dos marcos regulatorios, el de los acuerdos bilaterales y el del sistema subregional y se comenzó a trabajar en un camino hacia la liberalización de los derechos de tráfico entre los Estados que forman parte de este Acuerdo.

2.2 Por su parte, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), con base en el principio de “cielos abiertos”, ha venido desarrollando un transporte aéreo intrasubregional de libre acceso por parte de las líneas aéreas de sus Estados miembros. Sin embargo, no han alcanzado flexibilización a nivel extrasubregional y, en la actualidad, el Grupo de Trabajo de Transporte Aéreo de dicha Comunidad viene desarrollando un Proyecto de Decisión que reemplazará a las vigentes 297, 320, 360 y 361. Por otro lado, la CAN viene estudiando las Decisiones de la CLAC a fin de incorporarlas a la legislación comunitaria.

2.3 La Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en estrecha coordinación con la CLAC, ha debido también impulsar este tipo de procesos desempeñando un rol de armonización y coordinación que permita el amalgamamiento de políticas y el desarrollo del transporte aéreo, de tal forma que satisfaga el interés de todos los actores (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y líneas aéreas) y de los usuarios del transporte aéreo.

## 3. **Nuevo escenario del transporte aéreo**

3.1 Con la implementación de políticas económicas de mayor apertura por parte de los Estados de la región y, dentro de los esquemas de modernización en la gestión político-económica de los Gobiernos, tal como se informó el año pasado, durante la última década aparecieron en el mercado aeronáutico nuevos actores y, ya no sólo se debía tomar en cuenta a las autoridades aeronáuticas y a las líneas aéreas como referentes de esta actividad, sino también considerar en el nuevo escenario la participación de los operadores de aeropuertos y los entes reguladores.

3.2 El trabajo que están desarrollando los organismos especializados en materia de aviación, deberá tomar muy en cuenta la opinión de todos cuantos intervengan en la actividad, sin descuidar y dándole mayor énfasis a la participación del consumidor, entendiéndose como tal, no sólo al usuario del transporte aéreo, sino también al de los aeropuertos.

3.3 En el contexto del nuevo escenario, la OACI, a través de los Directores de las Oficinas Regionales de Lima y México, continuó participando y apoyando activamente al Comité de alto nivel Post-Coloquio y continuará apoyando al nuevo Comité que se denominará “Comité regional de competitividad del transporte aéreo”, en donde los Estados eliminarán los “cuellos de

botella” en materia de trámites, permisos y competencia para cumplir adecuadamente con los acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas que se han incorporado al trabajo de la CLAC y a su normatividad a través de la Resolución A15-1 “Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina”.

3.4 Después de los lamentables acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y del impacto causado a la aviación civil internacional, en el marco de la XI Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de Iberoamérica, realizada en la ciudad de Lima, entre el 23 y 24 de noviembre de 2001, los Presidentes, al reafirmar su voluntad de fortalecer la convergencia política, acordaron un conjunto de mandatos, entre los que se destaca el reconocimiento al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de los Estados, expresando su preocupación por las serias repercusiones que las acciones terroristas del 11 de septiembre de 2001 ocasionaron en la industria aérea. De igual manera, instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la Aviación Civil, para que se reúnan con el propósito de tratar el tema y establecer mecanismos de cooperación, especialmente en el ámbito iberoamericano, que aseguren una industria aérea competitiva y estable.

3.5 Se espera que en cumplimiento al mandato de los Presidentes y Ministros de Transporte, el Comité regional de competitividad del transporte aéreo elabore una estrategia para el seguimiento de aplicación de los acuerdos alcanzados. Esta estrategia, entre otras cosas, contempla la constitución de Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores y operadores de aeropuerto) que, liderados por la autoridad aeronáutica, impulsen estas tareas al interior de cada Estado. Estas medidas hoy adquieren mayor urgencia debido al agravamiento del sector producto de la guerra en Irak.

3.6 Para cerrar el círculo de la estrategia señalada, el trabajo de los Comités locales será monitoreado por el Comité regional de competitividad señalado en el párrafo anterior. Este Comité tendrá su primera reunión en la ciudad de Varadero, Cuba, el día 18 de junio de 2003, con motivo de la LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

3.7 En este mismo contexto, cabe señalar que los Jefes de Estado y de Gobierno de 21 países iberoamericanos se reunieron en la XII Cumbre realizada en la ciudad de Bávaro, República Dominicana, los días 15 y 16 de noviembre de 2002, y acordaron un conjunto de mandatos, entre los que se destaca, uno referente al transporte aéreo que textualmente expresa:

*“Firmemente convencidos de que el transporte aéreo es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de nuestras naciones, que en la actualidad se ve enfrentado a una profunda crisis, constatamos con satisfacción que, en cumplimiento del mandato dado en la XI Cumbre Iberoamericana realizada en Lima, se ha establecido un Foro de los Ministros de Transporte y se han efectuado varios encuentros técnicos con el objeto de generar las condiciones de competitividad que hagan sustentable el desarrollo del sector en la región. Instamos a los señores Ministros y a los demás estamentos involucrados en este proceso, para que continúen realizando con intensidad dichos trabajos, a fin de lograr la materialización de políticas públicas eficientes y el perfeccionamiento de los marcos institucionales y jurídicos requeridos para asegurar la generación de empleo y las condiciones de competitividad necesarias para el desarrollo del transporte aéreo.”*

3.8 Como se puede apreciar, el trabajo desarrollado por la Oficina Regional de la OACI, en coordinación con la CLAC, en esta materia ha sido intenso. Los pasos que se han dado para fortalecer el transporte aéreo regional y la coordinación que debe existir entre los diferentes actores en este nuevo escenario han sido fructíferos. No se puede desconocer que la OACI, como organismo especializado en materia de aviación civil, debe enfocar su tarea, en este nuevo escenario a robustecer la interrelación de las políticas económicas con los aspectos técnicos, impulsando decisiones políticas que satisfagan el interés de los consumidores y tengan como objetivo permanente la seguridad de este modo de transporte.

#### 4. **Conclusión**

4.1 Las conclusiones alcanzadas en la anterior Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la región SAM (RAAC/7) se han cumplido y es necesario que en este nuevo escenario del transporte aéreo, los Estados adopten las medidas pertinentes para impulsar:

- a) la cooperación intersubregional en materia de transporte aéreo, propugnando la integración de los Acuerdos de Fortaleza y de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), con el objetivo de alcanzar en el futuro un acuerdo de flexibilización regional sudamericano.
- b) el trabajo del Comité regional de competitividad del transporte aéreo como mecanismo de fortalecimiento del transporte aéreo regional; y,
- c) la coordinación entre los organismos especializados (OACI y CLAC) y brindar apoyo a otras iniciativas regionales que puedan surgir.

#### 5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la reunión a tomar conocimiento de la información suministrada en esta nota de estudio y adoptar las medidas sugeridas en el párrafo 4.1.

-----