



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/196
EC/28
20/9/04
Español e inglés
únicamente¹

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

SITUACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN DE LOS SERVICIOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO EN LOS ESTADOS LATINOAMERICANOS Y DEL CARIBE

(Nota presentada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)²

NOTA DE INFORMACIÓN

RESUMEN

La presente nota informativa tiene por objetivo dar a conocer los avances del proceso de liberalización en la región latinoamericana, de conformidad a la Declaración y resultados de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo y el trabajo que viene desarrollando el Grupo de política aérea en esa materia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La CLAC como organismo especializado en materia de aviación civil ha enfocado su tarea 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.

1.2 Como producto de este trabajo, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) promulgó la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, la cual es regularmente evaluada a fin de actualizarla en función a los cambios que se van dando, teniendo como horizonte futuro la flexibilización del transporte aéreo a todo nivel y en toda la región. Así, entre las consideraciones, se señala que “dicha política debe tender a

¹ Las versiones en español e inglés fueron suministradas por la CLAC.

² Presentada por los 21 miembros de la CLAC (Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela).

liberalizar la prestación de servicios de transporte aéreo comercial en la región..., bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente”.

1.3 La globalización económica, la integración del comercio, el desarrollo subregional de los procesos de integración y la proyección de alcanzar acuerdos de libre comercio en el nivel regional han obligado a que se desarrollen foros subregionales en los que se coordinan y concilian posiciones para caminar hacia una flexibilización de manera ordenada y eficiente en materia de transporte aéreo. En la región, las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico continúan avanzando impulsadas por autoridades aeronáuticas y de comercio, como es el caso del Acuerdo de Fortaleza, la Comunidad Andina (CAN), y la Asociación de Estados del Caribe (AEC). Estos organismos subregionales vienen trabajando, con el objetivo de armonizar políticas para flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

2. ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE³ (AEC)

2.1 En el marco de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), se ha adoptado una Resolución sobre “Criterios de Política Común sobre Transporte Aero comercial en la AEC”; asimismo, continúan los esfuerzos para desarrollar un documento vinculante que permita “unir al Caribe por aire y por mar”, y se ha firmado un Acuerdo, mediante el cual, se flexibilizan los derechos de tráfico con el otorgamiento de las cinco libertades del aire. Hasta el momento, lo han firmado siete países (Cuba, Nicaragua, República Dominicana, Panamá, Venezuela, Surinam y Barbados) y se contempla que entrará en vigor cuando nueve países lo hayan ratificado. De igual manera, en la AEC también se viene trabajando en la armonización de los requisitos para obtener permisos de operación.

3. COMUNIDAD ANDINA⁴ (CAN)

3.1 La Comunidad Andina (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. El Comité de Autoridades Aeronáuticas de la Comunidad Andina unificó las Decisiones 320, 360 y 361, habiendo promulgado la Decisión 582 relativa al “transporte aéreo en la Comunidad Andina”, considerada muy importante para el proceso de integración económica, ya que consolida en una única norma las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea, actualizándolas en consideración a las exigencias de los cambios socioeconómicos, tecnológicos y de organización empresarial, registrados en los últimos años. En términos generales, la Comunidad Andina, desde hace algún tiempo, ha liberalizado su transporte aéreo intrarregional. Por otro lado, también se ha avanzado en el estudio de un reglamento común para obtener los permisos de operación. Asimismo, se está explorando la posibilidad de negociar como grupo con el MERCOSUR (Acuerdo de Fortaleza) para ampliar el ámbito de flexibilización en el otorgamiento de derechos aerocomerciales a la región sudamericana.

³ Antigua y Barbuda, Antillas Neerlandesas, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Francia, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam, Trinidad y Tabago y Venezuela.

⁴ Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

4. ACUERDO DE FORTALEZA⁵

4.1 Con relación al Acuerdo de Servicios Aéreos Subregionales en el marco del Acuerdo de Fortaleza, se continúa impulsando la homologación en materia de otorgamiento de permisos de operación de todos los vuelos subregionales. En cuanto al avance respecto al tema de los derechos de tráfico, se está considerando eliminar la superposición de dos marcos regulatorios, el de los acuerdos bilaterales y el del sistema subregional. Dicho Acuerdo se aplica exclusivamente a aquellas rutas que no estaban siendo operadas en función de los acuerdos bilaterales. Asimismo, se ha establecido un grupo de trabajo que pretende modificar el Acuerdo, de manera tal, de convertirlo en un convenio atractivo para los países y compañías aéreas de la subregión y propender a la liberalización.

4.2 En términos generales, se podría decir que en la región se viene observando una marcada tendencia a la integración en materia de comercio y se camina hacia un mercado más amplio y económicamente más flexible. Siendo el transporte aéreo una importante herramienta de la integración comercial y del desarrollo económico, social y político, se espera que en el mediano plazo se liberalice la política de transporte aéreo.

5. LA CLAC Y LA LIBERALIZACIÓN

5.1 La CLAC impulsa los procesos señalados anteriormente, desempeñando un rol de armonización y coordinación, permitiendo el amalgamamiento de políticas y el desarrollo del transporte aéreo, de tal forma que satisfaga los intereses de la región latinoamericana, no sólo de los países desarrollados, sino principalmente salvaguardando el interés de los países de menor desarrollo. El trabajo desarrollado por 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 muy fructíferos.

5.2 La liberalización del transporte aéreo latinoamericano se viene dando lentamente y la CLAC, como organismo especializado, ha seguido de cerca todos estos acontecimientos, brindando todo el apoyo posible, y en la actualidad, se encuentra abocada en la concertación de posiciones de los diferentes grupos subregionales con miras a delinear una política general que ampare a todas las subregiones.

5.3 Tomando en cuenta que el objetivo de la región es llegar a una liberalización del transporte aéreo de manera paulatina, bajo los principios de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, la CLAC continúa trabajando en la armonización y búsqueda de sinergias que permitan la integración de las políticas subregionales. En ese sentido, el Comité Ejecutivo, en su reciente reunión (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1 de julio de 2004), aprobó someter a la próxima Asamblea que se llevará a cabo en noviembre de este año, un proyecto de Decisión que actualiza la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, a la luz de los resultados de la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (Montreal, Canadá, 24 al 29 de marzo de 2003) (ATConf/5), y de las nuevas tendencias de integración. Esta nueva Decisión contiene políticas en relación a la seguridad operacional, seguridad de la aviación civil, facilitación, derechos del usuario, acceso a los mercados, aspectos comerciales, intereses convergentes, aspectos jurídicos y aspectos financieros del transporte aéreo.

⁵ Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

5.4 En esa misma vía de camino a la liberalización, la CLAC está impulsando la integración del transporte aéreo, en base al reforzamiento de un “criterio conjunto” y un “sistema integrado”, en donde participan todos los actores que intervienen en la aviación civil latinoamericana, esto es, autoridades aeronáuticas, entes reguladores, explotadores de aeropuertos y líneas aéreas.

5.5 En ese sentido, el Comité Ejecutivo resolvió desarrollar un proyecto de resolución para que la próxima Asamblea de la CLAC apruebe el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo”, con un “enfoque regional común” y con el objetivo cuantitativo de incrementar en 10% el tráfico aéreo intrarregional. Este sistema de integración regional considerará no sólo los derechos de tráfico, sino otros elementos como son la infraestructura, medio ambiente, mantenimiento, capacitación, seguridad, etc.

— FIN —