



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional

EVOLUCIÓN DE LA LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS  
DE TRANSPORTE AÉREO EN LOS ESTADOS MIEMBROS  
DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA  
DE AVIACIÓN CIVIL — CLAC

(Nota de estudio presentada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil<sup>2</sup>)

RESUMEN	
En esta nota se informa a la comunidad aeronáutica internacional sobre los avances en los procesos de liberalización de los servicios de transporte aéreo en la región latinoamericana de conformidad a la Declaración y resultados de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, los objetivos estratégicos de la OACI y el trabajo que se viene desarrollando en el seno de la CLAC.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico D.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Conferencia mundial de transporte aéreo — Retos y oportunidades de la liberalización, Montreal, 24 – 29 de marzo de 2003 (Atconf/5) <i>Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i> (Doc 9587) <i>Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional</i> (Doc 9626) <i>Informe de la Comisión Económica del 35º período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 9847) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004)</i> (Doc 9848) Objetivos estratégicos de la OACI para 2005-2010 — Declaración de visión y misión refundida (A35-18)

<sup>1</sup> Versiones en español e inglés proporcionadas por la CLAC.

<sup>2</sup> Nota presentada por 20 Estados contratantes (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela).

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos años se ha progresado considerablemente en la liberalización con respecto al acceso a los mercados, en particular a escala regional y subregional. Lo más importante es el hecho de que, en general, los Estados se han vuelto más abiertos y receptivos respecto a la liberalización, ajustando muchos de ellos sus políticas y prácticas para responder a los desafíos que plantea la industria aérea a escala mundial.

1.2 La experiencia del último decenio ha confirmado que los regímenes de reglamentación bilaterales, regionales y multilaterales basados en los principios del Convenio de Chicago pueden coexistir, y de hecho lo hacen, del mismo modo que pueden adaptarse a diferentes enfoques respecto a la reglamentación del transporte aéreo. Estos regímenes siguen proporcionando una plataforma viable y flexible para que los Estados persigan la liberalización de acuerdo con sus necesidades, objetivos y circunstancias.

1.3 Un hecho destacado en la tendencia liberalizadora es el aumento considerable en los acuerdos bilaterales que incluyen disposiciones de acceso a los mercados sin restricciones. En el marco internacional, para mayo de 2007 (Nota de estudio A36-WP/16), ascendían a 127 los acuerdos bilaterales de cielos abiertos con la participación de 90 Estados. En esos acuerdos, además de países desarrollados, se hicieron parte un número creciente de países en desarrollo. Con respecto al acceso a los mercados, estos acuerdos generalmente prevén derechos de ruta y de explotación sin restricciones, al igual que los derechos de la tercera a la quinta y de la sexta libertad del aire. Muchos de ellos otorgan también derechos de la séptima libertad a los servicios exclusivamente de carga. Algunos prevén una introducción progresiva o por etapas. Aunque cada día hay más aceptación, el intercambio de derechos entre los Estados para un acceso más amplio a los mercados, o pleno, todavía depende mucho de cada país. Esto se ha reflejado en el hecho de que la mayoría de los Estados que han concertado acuerdos bilaterales de cielos abiertos, como política general, no los celebraron o ni siquiera consideraron celebrarlos con todos sus socios aeronáuticos, sino que desarrollaron y adelantan sus acuerdos caso por caso.

## 2. EVOLUCIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN EN LA REGIÓN LATINOAMERICANA

2.1 Durante los últimos años, se prosiguió consolidando el movimiento integracionista entre los países que conforman las subregiones en Latinoamérica, a través de la firma de acuerdos más liberales, considerando que el transporte aéreo constituye una herramienta básica en la consecución de los objetivos integracionistas. Por ello la suscripción de acuerdos multilaterales de transporte aéreo en la región aportan a la integración regional, la cual ha sido declarada objetivo común de la misma.

2.2 En materia de transporte aéreo, 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, las Decisiones de la CAN, y el trabajo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC). Todos ellos, con el objetivo de armonizar políticas para flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico y el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

2.3 A continuación, se ilustran brevemente los avances en los procesos de integración dentro de los diferentes foros regionales:

2.3.1 Comunidad Andina de Naciones (CAN): Es preciso recordar que en el marco de la Comunidad Andina, en mayo de 1991, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela adoptaron, a través de la Decisión 297, un régimen de liberalización en el mercado de transporte aéreo. Como complemento, en 1992, con las Decisiones 320 y 360, y en 1994, con la Decisión 361, se precisaron algunos conceptos (múltiple designación, vuelos regulares y no regulares, entre otros) y se fijaron plazos y requisitos para el

otorgamiento de los permisos de operación. Posteriormente, en mayo de 2004, la Comisión de la Comunidad Andina de Naciones, CAN, expidió la Decisión 582, mediante la cual se unifican las normas que rigen el transporte aéreo entre los países miembros, previendo un esquema de cielos abiertos andinos

2.3.2 La Decisión 582 de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) es 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.

2.3.3 El Acuerdo de Servicios Aéreo Subregionales, comúnmente conocido como el Acuerdo de Fortaleza, es una de las instancias multilaterales en la región para perseguir el desarrollo de nuevos servicios aéreos en rutas diferentes a las regionales que estaban siendo operadas en virtud de acuerdos y tratados bilaterales, con el fin de promover y desarrollar nuevos mercados y atender las demandas de los usuarios del cono sur. En esencia, este acuerdo liberaliza el acceso a rutas no servidas entre los territorios de los países firmantes, con el propósito de estimular una descentralización de los servicios de transporte aéreo, excluyendo del marco de liberalización el acceso a rutas ya servidas.

2.3.4 Dentro del marco de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), se suscribió el Acuerdo de Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe. Dicho Acuerdo Multilateral constituye un instrumento básico para liberalizar los servicios aéreos entre los Países Miembros. El objetivo que persigue es instar a las aerolíneas regionales a que presten más servicios intra-regionales a un costo más bajo y estimular los viajes dentro de la región en función del comercio, la inversión y el turismo.

2.3.5 En el seno de la CLAC, en la XVII Asamblea (Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 9 de noviembre de 2006) se aprobó un nuevo Plan estratégico de actividades de la CLAC, cambiando la estructura tradicional de trabajo para ser más operativo al Organismo, en el sentido de que cada Estado miembro del Comité Ejecutivo (Presidente y Vicepresidentes) lidere uno de los temas esquematizados con el apoyo de los Grupos de Expertos y la Secretaría. En este sentido, se definió el macro tema Transporte y política aérea, donde una de las actividades a desarrollar es la actualización de la Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” (Res A16-15), avanzando a la liberalización intrarregional.

2.4 A nivel bilateral, muchos Estados, impulsados por las tendencias mundiales en materia de transporte aéreo, iniciaron procesos de desregulación en temas que anteriormente tenían enfoques rígidos, como la oferta de servicios aéreos y las tarifas, los que pasaron a depender de las fuerzas del mercado. Este proceso ha tenido diversos ritmos en los países de la región. Para algunas autoridades aeronáuticas, la liberalización de los mercados de transporte aéreo aún significa riesgos de competencia, y prefieren el sistema tradicional de regular la oferta e ir liberalizando en forma paulatina. Otras están convencidas de que las regulaciones y restricciones frenan el crecimiento, en tanto que la libre competencia estimula a los transportadores a mejorar los servicios y a crear nuevos mercados.

2.5 En términos generales, se podría decir que la liberalización del transporte aéreo latinoamericano se viene dando paulatinamente; asimismo, 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 continúen flexibilizando progresivamente las políticas de regulación de transporte aéreo, adaptándose gradualmente a los nuevos escenarios de mayor liberalización.

### 3. LABOR FUTURA

3.1 Aunque se percibe una tendencia mayoritaria a la liberalización del mercado de transporte aéreo, puede afirmarse que algunos Estados todavía seguirán estructurando su política aérea, en materia de derechos de tráfico, con base en el principio de reciprocidad e igualdad de oportunidad y bajo los principios del Convenio de Chicago.

3.2 Otros países, aún reconociendo las tendencias de mayor liberalización, se inclinan por procesos graduales, y basados siempre en el reconocimiento de la soberanía y del principio de reciprocidad.

3.3 En la gran mayoría de Estados, se reconoce la importancia del transporte aéreo para la integración y el desarrollo económico, especialmente en la región latinoamericana, por lo que puede considerarse viable seguir avanzando hacia procesos de mayor liberalización regional que estimulen y fortalezcan los servicios de transporte aéreo, especialmente en los países latinoamericanos. Para ello puede ser necesario ajustar los marcos normativos y políticas aéreas de cada país a fin de armonizarlas con las nuevas tendencias, asegurando que haya un equilibrio entre los intereses de todas las partes involucradas.

3.4 Se reconoce la necesidad, conveniencia y utilidad de que la Región Latinoamericana cuente, en materia de transporte aéreo, con un conjunto de criterios comunes de política aerocomercial que le permita desenvolverse en el nuevo entorno de flexibilización y apertura de los mercados de una manera segura, eficiente y económica.

3.5 La labor futura de la industria aérea en la región latinoamericana, deberá considerar, dentro de las tendencias para facilitar la liberalización, aspectos tales como: la propiedad y control de líneas aéreas, cargos impositivos, intereses de los consumidores, competencia, negociaciones sobre servicios aéreos, conectividad, entre otros. La privatización de las aerolíneas y las tendencias hacia las alianzas globales en el sector aéreo son otros factores a tener en cuenta, y como contraprestación el interés de las aerolíneas deberá reflejarse en la contribución que le hacen a los países en materia de generación de empleo, pago de impuestos y conectividad.