

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO:
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 1 del

orden del día: Panorámica

1.1: Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto

DESARROLLO GRADUAL DEL TRANSPORTE AÉREO: UNA EXPERIENCIA

(Nota presentada por la República de Cuba)

NOTA DE INFORMACIÓN

RESUMEN

Esta nota tiene por objeto brindarles una síntesis de nuestra experiencia en el desarrollo gradual del transporte aéreo. Un proceso necesario en el camino de la liberalización.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Nuestra experiencia en la actividad del transporte aéreo se ha manifestado, entre otras cosas, por la concertación de acuerdos bilaterales flexibles, buscando la competencia leal en todos los aspectos del mercado, además un equilibrio de oportunidades en condiciones justas para las líneas aéreas tanto nacionales como extranjeras.

1.2 Esta política ha proporcionado un mayor acceso a nuestros mercados y con ello un mayor desarrollo de nuestras líneas aéreas y la de los países que operan hacia y desde Cuba.

1.3 Quintas libertades, parada de estancias, múltiple designación, tarifa del país de origen, doble desaprobación tarifaria, operaciones chárteres a nuestra capital, autorizaciones de códigos compartidos entre líneas aéreas de terceros países, y otros, que estaban especialmente restringidos, se han plasmado en los Acuerdos y Memorando de entendimiento que se han negociado y suscrito.

1.4 Hemos firmado Acuerdos o Memorando de entendimiento bilaterales de transporte aéreo con más de 80 países. Estos acuerdos reflejan nuestra política en un ámbito de intercambio recíproco y de mutuo beneficio.

1.5 En el año 1995 hacia y desde nuestro país operaban 43 líneas aéreas extranjeras en operaciones regulares y chárteres. Hasta el año 2002 habían operado 79 de ellas, lo cual representó un crecimiento del 54% en el transcurso de apenas siete años. Se han ampliado para estas líneas aéreas las facilidades con la intención de que puedan brindar sus servicios de una forma segura y eficiente.

1.6 Nuestras líneas aéreas, en ese período, han experimentado un crecimiento en la transportación de pasajeros de un 11 %, y en el de carga de un 23%.

1.7 Los volúmenes de crecimiento que han alcanzado nuestros aeropuertos internacionales debido a la transportación de pasajeros y carga de las líneas aéreas extranjeras, que operan el destino Cuba, están en el orden de 16,8 % y 15% respectivamente.

1.8 En cuanto a la infraestructura aeroportuaria, podemos decir que sólo en el año 2002 se han puesto en explotación, en el aeropuerto Jardines del Rey en Cayo Coco, una nueva terminal aérea con su nueva torre de control, una nueva torre de control en el aeropuerto Jose Martí, y un nuevo Centro de control del tráfico aéreo de la República de Cuba que próximamente entrará en explotación.

1.9 Todos estos objetivos que nos propusimos se han logrado no obstante al criminal bloqueo económico-comercial impuesto por los Estados Unidos a Cuba hace ya 42 años. En el ámbito del transporte aéreo, esto ha significado, entre otros, el no acceso a los sistemas de reserva por computadora y el arrendamiento de aeronaves.

1.10 Este crecimiento y evolución continua del transporte aéreo en nuestro país, se ha obtenido debido a la aplicación de una política de desarrollo gradual flexible en las negociaciones que hemos llevado a cabo, basándonos sobre todo, en las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. En el orden interno, hemos incorporado estos cambios en la normativa nacional, atemperando éstas a las necesidades del desarrollo económico del país.

1.11 En la actualidad se está elaborando un acuerdo multilateral de transporte aéreo en el marco de la Asociación de Estados del Caribe, que lo componen 24 países, entre ellos Cuba. Este es un acuerdo con, que recoge las experiencias del transporte aéreo de todos estos países, cuyas estructuras económicas poseen distintos niveles de desarrollo. Consideramos que deberíamos tenerlo muy en cuenta a la hora de elaborar el modelo de acuerdo de servicios aéreos.

2. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA

2.1 Se invita a la Conferencia a:

- 2.2
- a) tomar nota de esta información;
 - b) asegurarse que el modelo de acuerdo de servicios aéreos, que se propone en el punto 3.1 del orden del día de esta Conferencia, esté basado en cambios de la reglamentación de una forma gradual y uniforme, teniendo en cuenta las diferencias de infraestructuras aeronáuticas de los países miembros.