



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 49: Liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional

AVANCES DE LA REGIÓN LATINOAMERICANA EN EL PROCESO DE LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por los 22² Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

La presente nota informa a la Asamblea sobre los avances alcanzados en el proceso de liberalización de los servicios de transporte aéreo en la región latinoamericana, en el marco de la CLAC.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se refiere al Objetivo estratégico D — Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Plan Estratégico de la CLAC Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos CLAC

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La liberalización, como tendencia del transporte aéreo en América Latina, se inició con el término de las empresas aéreas estatales y de las economías centralizadas, en las que muchas de esas empresas estatales se sustentaban. A partir de entonces la liberalización ha ido aumentando su presencia regional y convive con políticas aéreas más conservadoras o en tránsito hacia la liberalización.

1.2 En varios países de la región y como consecuencia de una tendencia mundial, el Estado dejó de administrar empresas aéreas y empezó a regular cada vez menos la oferta y las tarifas y las actividades que fue abandonando el Estado las fue asumiendo el mercado.

1.3 Este proceso ha tenido distintos ritmos en los países de América Latina y no ha estado exento de problemas.

¹ Versiones española e inglesa proporcionados por la CLAC.

² Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

1.4 Para algunas autoridades aeronáuticas la liberalización de los mercados de transporte aéreo aún significa riesgos de competencia ruinosa y quisieran seguir manteniendo el sistema tradicional de regular la oferta y fijar los precios. Otras se han convencido 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. Y entre unas y otras, están aquellas autoridades que han optado por ir flexibilizando progresivamente sus políticas, de modo de irse adaptando gradualmente a los nuevos escenarios.

1.5 En este proceso las autoridades aeronáuticas han procurado no interferir con regulaciones y restricciones excesivas o innecesarias, que entraben el funcionamiento del mercado y, por su parte, los transportadores aéreos, no hacerlo con conductas desleales, tales como las tarifas bajo los costos o los excesos de oferta.

1.6 En la Región también ha sido necesario revisar el criterio de “propiedad sustancial y control efectivo” para otorgar, denegar o revocar una autorización de explotación a una línea aérea extranjera designada por otro país.

1.7 En el entorno de una economía global, ha sido conveniente disminuir las restricciones al acceso al capital internacional, es decir, eliminar o morigerar la condición o exigencia de propiedad como criterio único o principal de designación y autorización, de modo tal que las líneas aéreas puedan determinar sus estructuras con libertad, basándose en sus necesidades de capital y estrategias. Sin embargo, la eliminación de dichas restricciones no ha comprometido la capacidad de las autoridades designantes de ejercer sus controles reglamentarios, especialmente en materia de seguridad de la aviación y seguridad operacional.

2. Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos

2.1 Por último, durante el año 2010 se materializó una iniciativa muy importante en Latinoamérica. En el seno de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se constituyó un Grupo *Ad Hoc* para que propusiera a la Región un “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos”. Dicho Grupo estuvo integrado por Chile, como Ponente, y por Brasil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Panamá y República Dominicana.

2.2 El proyecto fue elaborado por el Ponente sobre la base de un texto preparado originalmente por la Secretaría y Panamá en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea sobre “Transporte y Política Aérea”, teniendo siempre a la vista el modelo de convenio multilateral de corte liberal elaborado por la última Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, con las adaptaciones que requiere la realidad latinoamericana y teniendo muy presente los aportes recibidos de parte de Brasil, Guatemala, República Dominicana y Uruguay, todos muy valiosos y los que en gran medida fueron incorporados al proyecto.

2.3 El proyecto consta de un Preámbulo y 40 artículos.

2.4 En materia de designaciones prevé la múltiple designación de empresas. Para designar empresas aéreas no se exige la propiedad sustancial y el control efectivo de las mismas, con el fin de no dificultar la inversión extranjera, sino que las líneas aéreas estén constituidas en el territorio del Estado Parte que la designa, que tengan su oficina principal en el territorio de dicho Estado, que estén bajo el control normativo de aquella Parte y que esta última cumpla las disposiciones sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación. Las mismas causales se requieren para negar, revocar o limitar una autorización.

2.5 En materia de capacidad, en este proyecto las Partes permiten que las líneas aéreas designadas sean las que determinen libremente la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrecen, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.

2.6 En materia de competencia el proyecto establece que, en el marco de las leyes sobre competencia de cada una de las Partes, las líneas aéreas designadas deben gozar de un entorno de competencia sana y leal al explotar rutas en virtud del Acuerdo.

2.7 En lo que dice relación con las tarifas, las líneas aéreas designadas podrán fijar libremente sus tarifas para el transporte aéreo, basándose en consideraciones comerciales de mercado.

2.8 El proyecto contempla todas las facilidades y oportunidades comerciales propias de los Acuerdos liberales en materia de: venta y comercialización de servicios de transporte aéreo, conversión de divisas y transferencia de ganancias, empleo de personal no nacional, acceso a los servicios locales, utilización de los servicios de escala, acuerdos de código compartido y de cooperación entre compañías aéreas, cambio de capacidad en la ruta, contratos de utilización de aeronaves y uso de otros modos de transporte.

2.9 El proyecto incluye el derecho a formular reservas, en la convicción de que ello constituye una ventaja porque probablemente facilitará la ratificación y la adhesión al Acuerdo. Se tuvo presente, por otra parte, que las reservas que se formulen al firmar, ratificar o adherir al Acuerdo se pueden levantar en cualquier momento, lo que otorga flexibilidad a esta fórmula.

2.10 Por último, en materia de derechos de tráfico se otorgan plenos derechos de tráfico entre los Estados Partes y con terceros países, esto es, hasta la sexta libertad. En párrafos separados se otorga la séptima libertad para los servicios de carga exclusiva; la séptima libertad para los servicios combinados de pasajeros y carga; y el derecho a cabotaje, esto es, la octava y novena libertad.

2.11 Recientemente el Comité Ejecutivo de la CLAC aprobó el proyecto preparado por el Grupo *Ad hoc* y lo presentará a consideración de la próxima Asamblea de la CLAC, en noviembre de este año.

2.12 Se espera que los países de la Región que actualmente cuentan con políticas aerocomerciales liberales firmen este Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos en cuanto sea aprobado por la Asamblea de la CLAC, y que aquellos países que hoy no pueden hacerlo, adhieran al mismo en el futuro, cuando la liberalización del transporte aéreo internacional, que continúa expandiéndose por el mundo, no contravenga sus legítimas políticas aéreas.