

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: www.lima.icao.int/clacsec
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

POLÍTICA AÉREA VI-NE/03
10/02/03

**GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS
DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA)**

SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECÍFICO DE POLÍTICA AÉREA

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 24 de febrero de 2003)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Revisión de las notas de estudio que se presentarán durante la Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (AT Conf/5) (24 al 29 de marzo de 2003) y estrategia a seguir.

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Seminario previo a la Conferencia mundial de transporte aéreo

1. Como se recordará, durante la quinta reunión del Grupo específico de política aérea (Asunción, Paraguay, 7 de noviembre de 2002), los Expertos consideraron necesario gestionar la participación de un expositor por parte de la región, el mismo que debería presentar la posición regional en materia de flexibilización del transporte aéreo.

2. En ese sentido, la Secretaría envió una comunicación a la sede de la OACI, solicitando la posibilidad de que un experto de la región participe como expositor en el referido Seminario, siendo informados por la OACI que en dicho evento participarán tres Expertos de la región. La señora Mayda Molina de Cuba, expondrá sobre el “Acuerdo General sobre el comercio de servicios (GATS)”; el señor Kenneth Rattray de Jamaica, sobre “Salvaguardias y sostenibilidad”; y, el señor Juan Emilio Posada de Alianza Summa, sobre el “Futuro de la liberalización”.

Guía de Orientación

3. Por otro lado, durante la referida reunión del Grupo, los Expertos también pasaron revista a cada uno de los puntos de la “Guía de Orientación sobre el posicionamiento de la CLAC para la Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (AT Conf/5) (24 al 29 de marzo de 2003)”, elaborada por la Secretaría, en la que se habían incluido los comentarios recibidos de Brasil, Colombia, Ecuador y República Dominicana, los puntos del Orden del Día de la Conferencia, el proyecto de Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo, las sugerencias presentadas por IATA en la reunión anterior y las conclusiones que se alcanzarán durante el Seminario sobre liberalización del transporte aéreo (Santo Domingo, República Dominicana, 1° al 3 de octubre de 2003).

4. Como en oportunidades anteriores, la Secretaría llevará a Montreal, para la reunión de coordinación de la CLAC, la Guía de Orientación con las instrucciones pertinentes para que los Estados miembros que participen en la Conferencia Mundial, lo hagan de manera consensuada, sobre la base de la “Directriz de procedimiento para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI”, aprobada por el Comité Ejecutivo de la CLAC, en su LVI Reunión (Quito, Ecuador, mayo de 2000).

Notas de estudio

5. De igual manera, tal como se acordara en dicha oportunidad, la Secretaría ha elaborado notas de estudio en base a las cuestiones 1 y 2 del Orden del Día de la Conferencia, las mismas que se acompañan para su análisis y comentarios (**Adjuntos 1 y 2**). Al respecto, cabe señalar que para la elaboración de las citadas notas de estudio se han tomado en cuenta las Decisiones de la CLAC, las exposiciones y conclusiones del Seminario de liberalización del transporte aéreo (Santo Domingo, República Dominicana, 1-3 de octubre de 2002), el Informe de la décima reunión del Panel de regulación del transporte aéreo (Montreal, 13 – 17 de mayo de 2002) y las posiciones reflejadas en la Guía de Orientación.

6. Con relación a las cuestión 3 del Orden del Día, la OACI todavía no ha publicado la versión en español del Modelo de Acuerdo de Servicios Aéreos (MASA) y, con relación a la cuestión 4, no ha producido notas de estudio, En ese sentido, estamos a la espera de que recibamos la información pertinente y anuentes a receptor los comentarios de los Expertos, a efectos de elaborar notas de estudio.

7. Por otro lado, se tiene conocimiento que Cuba presentará a la Conferencia cuatro notas de estudio: “Designación y la autorización de explotación”, “Acuerdo General de Comercio de Servicios (AGCS)”, “Desarrollo gradual del transporte aéreo: Una experiencia” y “El usuario como objetivo principal” (**Adjuntos 3 al 6**), todas dentro de la cuestión 2 del Orden del Día. Sería conveniente discutir en el seno del Grupo dichas notas de estudio y, conocer si algún otro Estado presentará notas de estudio para obtener el apoyo de los Estados de la región, si así lo estiman conveniente.

Medidas propuestas al Grupo

8. Se invita al Grupo a:
- a) Tomar conocimiento de la información presentada.
 - b) Analizar y apoyar las notas de estudio presentadas en los adjuntos.
 - c) Acordar posiciones y distribuir responsabilidades de procedimiento (puntos focales).

**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

**ANTECEDENTES DE LA LIBERALIZACIÓN Y EXPERIENCIA DE LA REGIÓN
LATINOMERICANA**

(Nota presentada por los 21(*) Estados miembros de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

El objetivo principal de esta nota es presentar a la comunidad aeronáutica internacional una visión general de la situación de Latinoamérica respecto a los temas de liberalización del transporte aéreo.

REFERENCIAS

Res. A15-5 de la CLAC - “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”.

Rec. A13-3 de la CLAC – “Proyecto de cláusula modelo para evitar prácticas de competencia desleal”.

Exposiciones y conclusiones del Seminario de liberalización del transporte aéreo (Santo Domingo, República Dominicana, 1-3 de octubre de 2002).

ATRP/10 – Informe de la décima reunión del Panel de regulación del transporte aéreo (Montreal, 13 – 17 de mayo de 2002).

Informe de la II Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (Santiago, Chile, 2 de abril de 2002).

(*) 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

1. INTRODUCCION

1.1 La globalización económica, la integración del comercio, el desarrollo subregional de los procesos de integración y la proyección de alcanzar acuerdos de libre comercio a nivel regional, han obligado a que se desarrollen foros regionales en los que se coordinan y concilian posiciones para caminar hacia una flexibilización de manera ordenada y eficiente en materia de transporte aéreo.

1.2 En materia de comercio e integración, cabe destacar el avance alcanzado a nivel subregional, donde se puede observar el trabajo desarrollado por el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA), de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), del Mercado Común Centro Americano (MCCA), del Mercado Común del Cono Sur (MERCOSUR) y del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), cuyos procesos han avanzado, en algunos casos, con mayor celeridad y en otros más despacio, debido a los problemas de orden económico que se han presentado en la región, especialmente en la economía de algunos países que han sufrido procesos de devaluación fuertes.

1.3 Paralelamente, en materia de transporte aéreo, las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico continúan avanzando impulsados por autoridades aeronáuticas y de comercio, como es el caso del Acuerdo de Fortaleza, las Decisiones de la CAN, y 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, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

1.4 La CLAC trata de impulsar este tipo de procesos 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, no sólo de los países desarrollados, sino principalmente salvaguardando el interés de los países de menor desarrollo.

1.5 Cabe señalar que, 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, 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 privados de aeropuertos y los entes reguladores.

1.6 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 fructíferos. 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.

1.7 Como fruto de su trabajo ha promulgado varias Resoluciones entre las que se destaca una que contiene criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo, la misma que es regularmente evaluada para ir poniendo a tono en función a los cambios que se dan en el mercado, teniendo como horizonte futuro la flexibilización del transporte aéreo a todo nivel y en toda la región. Es así que, entre las consideraciones se señala que “dicha política debe tender a 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”.

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

(Montreal, 24 – 29 de marzo de 2003)

Cuestión 2: Examen de los aspectos claves de la reglamentación en la liberalización

(Nota presentada por los 21(*) Estados miembros de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

El objetivo principal es presentar a la comunidad aeronáutica internacional la posición de los Estados miembros de la CLAC sobre cada uno de los temas que encierra el examen de los aspectos claves de la reglamentación en la liberalización, fundamentándose en los estudios ya efectuados por la Comisión sobre cada uno de los temas a tratarse dentro de este punto de la agenda.

REFERENCIAS

Res. A7-2 de la CLAC – “Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales”
 Rec. A10-5 de la CLAC – Cláusula a introducir en acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo para eliminar la doble tributación”
 Rec. A13-3 de la CLAC – “Proyecto de cláusula modelo para evitar prácticas de competencia desleal”.
 Rec. A14-2 de la CLAC – “Derechos del usuario”.
 Res. A15-5 de la CLAC - “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”.
 Res. A15-7 de la CLAC – “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.
 Res. A15-13 de la CLAC – “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”
 Rec. A15-2 de la CLAC – “Armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación”.
 Rec. A15-4 de la CLAC – “Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos”
 Exposiciones y conclusiones del Seminario de liberalización del transporte aéreo (Santo Domingo, República Dominicana, 1-3 de octubre de 2002).
 ATRP/10 – Informe de la décima reunión del Panel de regulación del transporte aéreo (Montreal, 13 – 17 de mayo de 2002).

 (*) 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

1. PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

1.1 La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) considera que los conceptos de “propiedad y control” de los transportistas aéreos y de “acceso a los mercados” no deben tratarse aisladamente. Estos conceptos no se encuentran en el Convenio de Chicago y no existe definición que sea multilateralmente aceptada. Aunque la liberalización de la “propiedad y el control” han sido extensamente debatidas, no se ha logrado una solución aceptable para la mayoría, debido a la dificultad de llevar a cabo una extensa renegociación de los convenios bilaterales.

1.2 Si bien la tendencia se dirige hacia un concepto más flexible de “propiedad y control”, en un buen número de países, se continúa manteniendo disposiciones en sus acuerdos aerocomerciales que apuntan al concepto del “establecimiento y domicilio principal de la aerolínea”, como criterio básico para determinar la nacionalidad.

1.3 Por otro lado, la CLAC considera que las medidas que algunos Estados, en forma unilateral, han tomado en relación a la seguridad operacional y el panorama incierto que se presenta en materia de seguridad aeroportuaria, derivando en mayores exigencias de los estándares técnicos, amerita dar un tratamiento especial, a los efectos y tendencias de la liberalización del transporte aéreo, para que se desarrollen en forma armónica con la realidad económica de los países en desarrollo, pues puede causar efectos restrictivos sobre las posibilidades reales de acceso al mercado.

1.4 Existen varios elementos correlacionados con la “propiedad y control” de los transportistas aéreos, que deben ser tomados en cuenta:

- a) El derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos, deducidos los gastos locales, a cualquier país además del de su origen, con aplicación de las leyes del Estado en que se recaudaron.
- b) Respecto a la nacionalidad de los transportistas aéreos, los Estados deberían reconocer a aquellas constituidas en el país que efectuó la designación, considerando para tal efecto, la legislación aplicable del país que aceptó la designación
- c) Se debería reconocer el derecho de los transportistas a mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación a la legislación de los Estados en que residan.
- d) Se deberá prestar especial atención al transporte de carga y su gradual liberalización.
- e) La Conferencia debería estudiar las mejores alternativas para que los Estados permitan el intercambio de aeronaves con mayor flexibilidad.

2. ACCESO A LOS MERCADOS

2.1 En materia de acceso a los mercados, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ha venido trabajando en la armonización de las diferentes tendencias subregionales, esto es: la Comunidad Andina de Naciones (CAN), la Asociación de Estados del Caribe (AEC) y los países miembros del Acuerdo de Fortaleza, con el propósito de flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo. La CLAC, al impulsar este tipo de procesos, desempeña un rol de coordinación y amalgamamiento de políticas, de tal forma, que se satisfaga los intereses, no sólo de los países desarrollados, sino principalmente salvaguardando el interés de aquellos de menor desarrollo.

2.2 En función de lo expuesto, la Comisión ha promulgado una serie de lineamientos y directrices, que reflejan la posición de la región en esas materias. En ese orden de ideas, a continuación se presenta varios elementos que deberían ser tomados en cuenta durante la Conferencia:

- a) Se debería propiciar la armonización de normas que faciliten el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Respetando la política de cada Estado, se debería facilitar el otorgamiento de los derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad a favor de los transportadores aéreos en un esquema de sana competencia, partiendo en principio de una base subregional y regional, gradual y ordenadamente.
- c) Respetando la política de los Estados, se debería impulsar el otorgamiento de autorizaciones para el transporte aéreo no regular de pasajeros y/o carga y/o correo, siempre que no afecten los vuelos regulares.
- d) Se deberían crear las condiciones necesarias para impulsar la realización de vuelos regionales dentro del marco regulatorio pertinente entre aeropuertos no tradicionales y sobre la base de la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una mayor liberalización.
- e) Se debería brindar a los transportistas aéreos las facilidades para escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si existiera fijación de tarifas, estos deberían ser razonables, basados en costos, brindando un trato justo, uniforme y no-discriminatorio.
- f) La explotación del transporte aéreo, a través de alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, debería ser objeto de previa aprobación gubernamental y, cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se apliquen a dichos acuerdos, no debería ponerse objeciones insalvables, de tal forma que se mantenga la cooperación entre los transportistas, incluida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.
- g) Se debería propiciar la rapidez y no-discriminación en la asignación de turnos en los aeropuertos congestionados.

2.3 Por otro lado, debe considerarse como asunto prioritario, correlacionado al acceso universal e igualitario y la preservación de la soberanía de los Estados, el establecimiento de un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa. Asimismo, reconociendo la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes, es de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional.

3. COMPETENCIA EQUITATIVA Y SALVAGUARDIAS

3.1 En materia de competencia equitativa y salvaguardias, los Estados miembros de la CLAC coinciden en que la mejor alternativa para apoyar a los países de menor desarrollo en materia de transporte aéreo, es a través de la búsqueda de salvaguardias para el proceso de liberalización del transporte aéreo y

medidas preferenciales para permitir que los países en vías de desarrollo de la región mantengan una participación sustancial del transporte aéreo, así como oportunidades de competencia justas y equitativas en la provisión de los servicios de transporte aéreo en el proceso de liberalización. Para lograr dicho propósito, se hace necesario:

- a) Establecer condiciones de reciprocidad en los acuerdos, considerando una equivalencia de oportunidades amplias para los transportadores. Asimismo, se debe apuntar a propiciar condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas, utilizando mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.
- b) Abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o a los transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales y rechazo a dichas medidas cuando sean impuestas por otros países.
- c) Reconocer el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos los servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen, siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.
- d) Manifestarse contrarios a la utilización de “subsidios” a modo de asistencia a sus transportistas.
- e) Asimismo, deberían reconocer que los impuestos y cargos a los usuarios constituyen una creciente carga sobre las líneas aéreas y los usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.
- f) Se debería estudiar especialmente el hecho de las crecientes cargas tributarias en el transporte aéreo, lo que en un ambiente de liberalización constituye un factor negativo a la competitividad.
- g) Proteger a los consumidores y usuarios (pasajeros y carga) en el contexto de la liberalización y salvaguardar la competencia, combatiendo contra conductas desleales y demás distorsiones del mercado.

3.2 En materia de costos y tarifas de los servicios aeroportuarios, la CLAC promulgó la Resolución A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”, la misma que recomiendan fijar los valores de las tasas y derechos de los servicios aeronáuticos sobre la base de una metodología de costos y que el producto de las mismas sea reinvertido en la propia actividad aeronáutica; asimismo, estos costos deben establecerse con absoluta transparencia para conocimiento de todos los interesados.

4. INTERESES DE LOS CONSUMIDORES

4.1 El transporte aéreo tiene un carácter de servicio público. Los Estados deben velar porque se logre este objetivo, exigiendo el cumplimiento de las normas y regulaciones por parte, tanto de las líneas aéreas, como de las instalaciones aeroportuarias y otras entidades que se relacionen directamente con los usuarios. El rápido desarrollo del transporte aéreo debe corresponder a las expectativas y necesidades de los

usuarios. En ese sentido, se hace necesario efectuar un seguimiento riguroso a este desarrollo y corregir sus posibles efectos adversos.

4.2 En un entorno de creciente liberalización, las líneas aéreas están sometidas cada día más a las leyes de competencia en el mercado. La presión por la reducción de los costos para mantener los márgenes de ganancia o evitar la quiebra, no puede ir en detrimento del servicio al usuario, ni de la seguridad de este.

4.3 El control del cumplimiento de las normas de la OACI, en cuanto a seguridad operacional es una responsabilidad ineludible de los Estados entre sus ciudadanos. Especial atención se debe prestar también a los sistemas de reserva por computadora, instrumento de comercialización que influye en el grado y eficacia del acceso al mercado. Si bien facilitan el servicio a los pasajeros, pueden constituirse en un impedimento de índole estructural, que pudiera conducir a prácticas competitivas desleales. Esta actividad debe ser necesariamente transparente a los pasajeros durante la búsqueda de información, la reservación y la adquisición de sus boletos. Las tarifas deben ser justas y proporcionales al servicio brindado.

4.4 Los Estados deben garantizar al usuario como destinatario del servicio público y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial. En ese sentido, deben procurar asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarios y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente. Bajo este criterio, la CLAC ha promulgado la Recomendación A14-2 “Derechos del Usuario.

4.5 De igual manera, a fin de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel, es necesario facilitar el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, y tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos. En esta materia, la CLAC ha promulgado la Resolución A15-7 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”, la misma que está en nuestra página web: www.lima.icao.int/clacsec.

4.6 En relación con los derechos y deberes de los usuarios, se debe brindar las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria; asimismo, promover el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo.

4.7 De igual manera, los Estados deberían procurar que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen.

4.8 Las operaciones de códigos compartidos deben ser claras e informar de ello a los viajeros. En ese sentido, se deben crear las cláusulas adecuadas para incluirlas en los acuerdos bilaterales y multilaterales en materia de transporte aéreo.

4.9 Con relación a los seguros, la protección de los pasajeros, así como de terceros, es deber de las líneas aéreas en correspondencia a lo establecido y reconocido en el ámbito internacional.

4.10 La disponibilidad de suficiente capacidad aeroportuaria, es un elemento fundamental para una mayor y mejor facilitación en la atención a los pasajeros. La ampliación de las instalaciones para responder al incremento del volumen de pasajeros, los retos del ruido y las emisiones de gases nocivos y la necesidad de planificación, son áreas en las cuales el usuario debe ser el máximo beneficiado.

4.11 La privatización o comercialización de las instalaciones aeroportuarias no debe afectar a usuario, ni al servicio, ni a la seguridad. Debe lograrse un equilibrio entre estos factores.

5. DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS

5.1 Con relación a este tema, los Estados deberían utilizar el código de conducta de la OACI e incluir una cláusula modelo para los Sistemas de Reserva por Computadora (SRC) en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

5.2 De igual manera, tal como se señala en la Recomendación A15-4 de la CLAC “Sistema de registro electrónico de tarifas”, los Estados deberían realizar el registro electrónico de tarifas por medio de *internet* y páginas web, a fin de que se tenga el acceso por parte de todos los usuarios del transporte aéreo.

6. TRANSPARENCIA

6.1 Los Estados deben aplicar plenamente el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el que se estipula la obligación de los Estados contratantes de registrar inmediatamente en el Consejo de la OACI, todo acuerdo, el cual se hará público con la mayor brevedad posible.

6.2. En el marco de la CLAC, ésta es una tarea que se realiza continuamente dentro lo que estipula la Resolución A7-2 “Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales”. De esta manera, se facilitaría el examen permanente de los instrumentos relacionados con la situación del transporte aéreo internacional.

7. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

7.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de la presente e intercambiar puntos de vista y considerar las sugerencias presentadas por la CLAC.

2. LA LIBERALIZACIÓN Y EXPERIENCIA DE LA REGIÓN LATINOMERICANA

2.1 La flexibilización, como tendencia irreversible del transporte aéreo en América Latina, probablemente se inició con la eliminación de las empresas aéreas estatales y de las economías centralizadas, en las que muchas de esas empresas estatales se sustentaban. La autoridad aeronáutica se hizo más flexible. Esto trajo como consecuencia la necesidad de asumir criterios más liberales en materia de nacionalidad de las empresas aéreas.

2.2 Las autoridades empezaron a negociar derechos de tráfico en otro esquema, ya no lo hacían para empresas estatales, sino para privadas, las que en algunos casos tenían capital extranjero. Fue entonces, que se introdujeron nuevos elementos para determinar la nacionalidad de las empresas aéreas, tales como la oficina principal, la sede de los negocios, la sede real y efectiva, la base de operación de los aviones en el territorio nacional, y otros vínculos sólidos con el país, criterios éstos que han reemplazado en alguna medida a las exigencias tradicionales de nacionalidad mayoritaria, tanto del capital como de la administración de la empresa aérea.

2.3 Empujado por la tendencia mundial, el Estado comenzó a desregular temas que anteriormente tenían esquemas rígidos, como es el caso de la oferta y el sistema tarifario, los que pasaron a depender de las fuerzas del mercado. Todo ello primero lentamente y luego con mayor decisión política. Estas actividades las fue asumiendo el mercado y la capacidad reguladora que éste tiene.

2.4 Este proceso ha tenido distintos ritmos en los países de la región. Para algunas autoridades aeronáuticas la liberalización de los mercados de transporte aéreo aún significa riesgos de competencia ruinosa y prefieren el sistema tradicional de regular la oferta y fijar los precios. Otras están convencidas 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. También están aquellas autoridades que han optado por la opción de ir flexibilizando progresivamente sus políticas, adaptándose gradualmente a los nuevos escenarios.

2.5 El proceso de flexibilización no ha sido fácil en la región. Se ha debido contar con un entorno que ofrezca mejores condiciones y con algunas herramientas. Una de estas herramientas es la adopción de cláusulas de salvaguardia en los convenios bilaterales de corte más liberal, destinadas a evitar las prácticas de competencia desleal. Estas cláusulas deben estar destinadas a tomar resguardos respecto de conductas desleales y anticompetitivas de algún transportador, porque dichas conductas son las que distorsionan al libre mercado, tales como el exceso de oferta o las tarifas bajo los costos. Al respecto, la CLAC promulgó la Recomendación A13-3, sugiriendo la introducción de una cláusula modelo en los acuerdos aerocomerciales liberales, para evitar las prácticas de competencia desleal. Esta Recomendación constituye una herramienta de flexibilización muy útil, que identifica no solo las prácticas desleales sino también sus características.

2.6 Otra dificultad a la que han debido enfrentarse las autoridades aeronáuticas ha sido la concentración de la oferta. Los transportadores han buscado alianzas y acuerdos de cooperación, ya sea para ahorrar costos, para poder crecer, o para poder acceder a otros mercados antes que lo hagan los demás competidores. Las autoridades han observado este proceso, sin poner mayores obstáculos, por el temor de que otras empresas aéreas competidoras que ya se han aliado, saquen del mercado a sus transportadores, si estos últimos no unen sus fuerzas con alguien. Las grandes alianzas tienden a consolidarse y a fortalecerse.

2.7 Después del 11 de septiembre de 2001, varios Gobiernos de países desarrollados adoptaron medidas que, de alguna manera, distorsionaron el mercado, brindando asistencia financiera directa a sus empresas aéreas, en forma de desembolsos monetarios. Asimismo, varios Gobiernos proporcionaron apoyo a sus transportistas cubriendo los riesgos que quedaron sin protección como resultado de la decisión adoptada por el sector de seguros después de dicha fecha, medidas que los Estados de la región Latinoamericana no pudieron aplicar por sus limitaciones económicas y que obviamente afectaron a las líneas aéreas de la región.

2.8 En un entorno cada día más flexible y en tránsito hacia la plena liberalización, basado en la competencia y en el libre mercado, el otorgamiento de apoyo estatal, como ventajas financieras o de otra índole, por parte de los Gobierno a sus propios transportistas, y que por cierto no reciben los competidores en los mismos mercados internacionales, podría distorsionar el comercio de los servicios aéreos internacionales.

2.9 Otra cuestión que han debido enfrentar las autoridades es la necesidad de 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. Esta necesidad surge porque los transportistas aéreos requieren ampliar sus fuentes de financiamiento y porque la inversión en líneas aéreas extranjeras ha adquirido importancia fuera y dentro de la región y puede adquirir aún mayor protagonismo.

2.10 A los esfuerzos legítimos para impedir que un Estado que no es parte de un acuerdo de transporte aéreo obtenga beneficios no recíprocos, y a los esfuerzos tradicionales por establecer claridad en la relación entre la línea aérea y el Estado que la designa, las autoridades han debido agregar esfuerzos para adoptar criterios y definir los conceptos de “oficina principal”, de “vínculos sólidos”, de “control reglamentario efectivo”, y de “control comercial”. En este aspecto, están en juego dos derechos muy importantes de las autoridades. Por una parte, el derecho a designar las líneas aéreas para que utilicen los derechos de tráfico que conceden los acuerdos bilaterales y para que accedan a los mercados; y por la otra, el derecho de rechazar una designación, por la parte que la recibe, como medida legítima de control y de protección.

2.11 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, 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. Dentro del marco de la Asociación de Estados del Caribe (A.E.C.), 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 aprobó el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Aéreo.

2.12 Con relación al Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos Subregionales en el marco del Acuerdo de Fortaleza, se continúa impulsado la homologación en materia de otorgamiento de permisos de operación de todos los vuelos subregionales. En cuanto al avance respecto al tema de los servicios subregionales, se está considerando eliminar la superposición de dos marcos regulatorios, el de los acuerdos bilaterales y el del sistema subregional; asimismo, se ha creído conveniente la liberalización de los derechos de tráfico.

2.13 Por su parte, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), con base en el principio de “cielos abiertos”, ha venido desarrollando un transporte aéreo infrarregional de libre acceso por parte de las líneas aéreas de sus Estados miembros. Sin embargo, no han alcanzado flexibilización a nivel extrarregional.

2.14 La flexibilización del transporte aéreo latinoamericano se está dando lentamente, a través de los acuerdos subregionales y bilaterales. La CLAC, como organismo especializado, ha seguido de cerca todos estos acontecimientos, brindando todo el apoyo posible y 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, ya que considera que la política de transporte aéreo debe tender a la liberalización en forma gradual, debido a que este se ha convertido en un proceso irreversible.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1. Instar a la Conferencia a tomar conocimiento de la información proporcionada y discutir sobre los temas señalados, con el fin de permitir una liberalización gradual, salvaguardando a los países de menor desarrollo.

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AEREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA
LIBERALIZACION**

(Montreal 24-29 de marzo de 2003)

Cuestión 2 del

Orden del Día: Examen de aspectos claves de la reglamentación en la liberalización.

- 2.1- Propiedad y control de transportistas aéreos: diversos criterios para la designación y la autorización; inversiones directas del extranjero; derecho de establecimiento, nacionalidad de aeronaves.**

Designación y la autorización de explotación.
(Nota presentada por la República de Cuba)

REFERENCIA

- **Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional- Documento 9626 Primera Edición**
- **Perspectivas del Transporte Aéreo hasta el año 2010 Circular 281 AT/118.**
- **Convenio sobre Aviación civil Internacional- Documento 7300/8.**
- **Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (IASTA-1944, Doc. 9587, Parte 1)**

1- INTRODUCCION

- 1.1-** La Convención de Chicago de 1944 salvaguarda los principios de la soberanía del espacio aéreo, la igualdad de oportunidades, la no discriminación y los derechos de los países a designar la aerolínea nacional para operar servicios aéreos internacionales.
- 1.2-** Los servicios domésticos han sido regulados por un sistema de licencias y los derechos de cabotaje dentro de cada país se han reservado exclusivamente para las aerolíneas nacionales.
- 1.3-** Los criterios discrecionales para autorizar determinados servicios aéreos internacionales basados en la propiedad de las líneas aéreas suponen un doble examen para determinar:
 - quien tiene propiedad mayoritaria; y
 - quien ejerce el control efectivo.
- 1.4-** El acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA-1944 Documento 9587, Parte I) le concede a las aeronaves que se utilicen en servicios regulares el derecho de sobrevuelo y de aterrizaje sin fines comerciales.
- 1.5-** En la Sección 5 del Artículo 1 del Acuerdo IASTA se dispone que un Estado puede denegar o revocar estos derechos si considera que gran parte de la propiedad y el control efectivo de una empresa de transporte aéreo de otro Estado, no están en manos de ese Estado contratante parte en el acuerdo o sus nacionales.

2. CONSIDERACIONES.

- 2.1-** La práctica internacionalmente generalizada para la designación y autorización de transportistas aéreos internacionales, estipulados en los Acuerdos sobre Servicios Aéreos, ha sido la de otorgar el derecho de designar a una o varias líneas aéreas para que exploten los servicios convenidos y fijar las condiciones limitadas del acuerdo que permitan a la otra parte denegar la autorización de explotación a dichos transportistas.
- 2.2-** Actualmente, las condiciones por las que se puede denegar (e incluso suspender) una autorización de explotación suelen consistir en que la parte que designa o sus nacionales, no ejerzan la propiedad sustancial o el control efectivo; no demuestren suficiente disposición para obedecer las leyes y los reglamentos de la parte receptora o la capacidad para cumplir con determinados requerimientos de orden técnico.
- 2.3-** Ahora bien, teniendo en cuenta los cambios que se han producido en las reglamentaciones de los Estados contratantes, referidas al transporte aéreo internacional, así como las experiencias acumuladas en este sector, resulta necesario considerar las nuevas propuestas que ofrece la OACI para continuar desarrollando la industria del transporte aéreo en forma segura, ordenada, gradual y eficiente ante los nuevos desafíos.

3.- MEDIDAS QUE SE PROPONEN A LA CONFERENCIA.

- 3.1-** Se Insta a la Conferencia, a que:
 - a) Durante la elaboración de la Declaración de principios, considere lo expresado en el numeral 2.3 de la presente nota de estudio.

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AEREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACION

(Montreal, 24-29 de marzo de 2003)

**Cuestión 2 del
Orden del día:**

Examen de aspectos claves de la reglamentación en la liberalización

2.2: Acceso a los mercados.

ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS (AGCS)

(Nota presentada por la República de Cuba)

RESUMEN

En esta nota se exponen nuestras reflexiones y experiencias acerca del comportamiento y el impacto que ha tenido la inclusión de servicios de transporte aéreo en el AGCS. Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 5

REFERENCIAS

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626).
- Informe de la Conferencia mundial de transporte sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: presente y futuro (Doc. 9644).
- Resoluciones de la 33 Asamblea de la OACI
- Criterios y texto de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587).
- Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios.
- OMC. Consejo del Comercio de Servicios S/C/W/59, 120, 129; 163, 188, 41, 59,42 , 92 y Job. 2451.
- Ponencia presentada por Cuba en la Comisión de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos. Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) Reunión de Expertos en Servicios de Transporte Aéreo Ginebra, 21 a 23 de junio de 1999.

1.- **INTRODUCCIÓN.**

- 1.1. Queremos exponerles nuestras consideraciones y experiencias acerca del comportamiento y el impacto que ha tenido para Cuba la inclusión, en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), de varios servicios de transporte aéreo internacional.
- 1.2. Nos referiremos a los servicios que brindan los Sistemas de Reservas por Computación (SRC), servicio este incluido en el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS (en lo adelante Anexo), junto con otros dos servicios, los de Reparación y Mantenimiento de Aeronaves y la Venta y Comercialización del transporte aéreo. También nos referiremos a una controversia donde la OACI fungió como intermediario y que esta muy relacionada con este tema.
- 1.3. Antes de hablar de estas experiencias, quisiéramos reflexionar con Uds. lo que pensamos sobre la ampliación de los servicios de transporte aéreo dentro del Anexo y al papel que le otorgamos a la OACI en este ámbito.

2.- **EXAMEN DE LA EFICACIA DEL ANEXO CON VISTA A SU AMPLIACION.**

- 2.1. La tendencia actual de los servicios de transporte aéreo y su marco regulatorio está dirigida hacia una proyección de liberalización, globalización y privatización.
- 2.2. Esta tendencia mundial, entre otros elementos, ha resultado ser una de las bases para que en un primer momento el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), que se firmó en la ciudad de La Habana, Cuba el 24 de marzo de 1948, comenzará a considerar la actividad de los servicios y entre ellos, parcialmente, la del transporte aéreo. Tal consideración concluyó con la firma del AGCS formándose así, con este nuevo acuerdo, la Organización Mundial del Comercio (OMC).
Dentro del AGC existe un Anexo sobre los servicios de transporte aéreo.
- 2.3. Durante el examen de este Anexo se ha constatado que aún existen serias dudas de lo que se consideran servicios de transporte aéreos relacionados directamente con el ejercicio de los derechos de tráfico. Con relación a estos servicios no existe una definición que resulte operacionalmente indiscutible, para excluirlos de la aplicación del AGCS, entonces no conocemos cuáles no están relacionados, por lo que no sabemos tampoco con cuáles servicios ampliaremos el Anexo de servicios.
- 2.4. En relación con las exenciones aplicadas al principio de la Nación Más Favorecida (NMF), observamos que existen dos en los servicios de mantenimiento y reparación, diecisiete a los de ventas y comercialización y dieciséis a los de servicios de reservación por computadoras.
- 2.5. Estas exenciones, en total 35 en solamente tres servicios, evidentemente limitan un acceso real a los mercados, entonces de ¿qué liberalización estamos hablando dentro de la OMC con la aparición de estos nuevos obstáculos que se suman a los ya existentes?.

3.- **UNA EXPERIENCIA SOBRE OBSTÁCULOS PARA UNA LIBERALIZACIÓN GRADUAL Y REAL DEL TRANSPORTE AEREO.**

- 3.1. El bloqueo que se impone por los Estados Unidos contra Cuba es un obstáculo y una de las contradicciones de quienes proclaman el libre acceso al mercado como filosofía, mientras bloquean, presionan e impiden que nuestro país en desarrollo, ejerza su derecho.

- 3.2. En la actualidad las líneas aéreas cubanas no tienen acceso a los SRC más importantes del mundo como SABRE y GALILEO debido, en primer lugar, a ese bloqueo y en segundo lugar porque en su lista de compromisos específicos EE.UU, ha planteado una exención al trato NMF para el acceso de estos sistemas.
- 3.3. Lo expresado en los numerales 3.1 y 3.2 está en franca contradicción con los principios del AGCS y sus artículos, ya que limita y restringe los objetivos de este Acuerdo, respecto a la eliminación progresiva de los obstáculos que interfieren la liberalización del comercio de servicios.
- 3.4. El Consejo de la OACI adoptó un Código de Conducta para los SRC el 25 de junio de 1986, el cual fue consultado con los Estados, transportistas, agentes de viajes, proveedores de SRC y organizaciones internacionales como la OMC, la cual cuenta también con un código de conducta para estos sistemas que recogen en principio, la necesidad de una participación justa y sin discriminación en los mismos.
- 3.5. Existen entonces dos organizaciones diferentes que regulan la misma actividad, lo que puede crear conflicto y confusión al diferenciar en un mismo marco las relaciones entre los Estados. En nuestro caso, esta problemática no la podemos analizar en la OMC al existir esa exención; pero también consideramos que no existe madurez en esa organización en el tratamiento de estos asuntos, por lo que hemos preferido analizarlo en el seno de la OACI, donde el enfoque en relación con el transporte aéreo, tiene en cuenta los problemas de desarrollo y establece peculiaridades con vista a lograr una participación justa, uniforme y equitativa en correspondencia con lo estipulado en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- 3.6. En ese sentido tenemos la experiencia de cómo la OACI, en función mediadora y aplicando los principios, sus regulaciones, normas y estructura pudo solucionar una controversia entre Cuba y los EE, UU referida a la discriminación de que eran objeto nuestras líneas aéreas al no permitírseles sobrevuelos por el territorio de ese país en sus rutas hacia Canadá, siendo ambos firmantes del Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales.
- 3.7. Una vez más quedó demostrada la capacidad de entendimiento y la competencia que posee la OACI en los asuntos relacionados con los servicios del transporte aéreo y su papel rector, la autoridad y el prestigio de la misma en el campo de la aviación civil y la vigencia del Convenio de Chicago.

4. CONCLUSIONES

- 4.1. La OACI ha creado todo un sistema, a través de sus más de 50 años de fundada, de regulaciones, orientaciones sobre las políticas económicas para la reglamentación del transporte aéreo internacional, lo que ha permitido, en estrecha coordinación y colaboración conjuntamente con la IATA, un gran desarrollo del transporte aéreo desde su fundación,
- 4.2. Hoy en día la OACI está compuesta por 188 Estados. Son cientos las aerolíneas que brindan sus servicios a más de 1,5 billones de pasajeros anuales, apoyándose a la vez en una extensa red de acuerdos bilaterales (mas de 3500) que es una importante herramienta que utilizan nuestros países en las negociaciones.
- 4.3. Consideramos que no deben existir dos organizaciones, la OMC y la OACI, que regulen un mismo sistema de reglamentación del transporte aéreo internacional. Estamos convencidos que la OACI debe continuar guiando los destinos de esta actividad.

- 4.4. El AGCS, como resultado del examen realizado, no ha llegado a un consenso en cuanto a si debería emprenderse la tarea de ampliar el Anexo y la forma en que se realizaría, lo que resulta evidente por la complejidad de esta actividad tratada en un marco puramente comercial. Consideramos que el Anexo no se debe ampliar.
- 4.5. En el marco de la OACI se dan los pasos para la liberalización del transporte aéreo de forma gradual, progresiva, ordenada, preservando intercambios para el acceso al mercado, equilibrándose adecuadamente con los intereses de los Estados para mantener una efectiva y sustancial participación.
- 4.6. No podemos aceptar el acceso a nuestros mercados de forma automática (aplicación del principio de NMF, postulado básico de la OMC) lo que no siempre equivale al potencial y a la magnitud de los recursos económicos – comerciales de las líneas aéreas de los países en desarrollo.
- 4.7. El presente y el futuro del transporte aéreo está dentro de la OACI, organización competente para asumir los complejos desafíos y aprovechar las enormes oportunidades que nos brinda el transporte aéreo en el desarrollo de las economías de nuestros países. Esta 5ta. Conferencia es una muestra palpable de ello.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA.

5.1. Se invita a la Conferencia a:

- a) Examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 4.
- b) Accionar con los gobiernos para mantener el liderazgo de la OACI en los asuntos del Transporte Aéreo Internacional.
- c) Tomar las medidas pertinentes para asegurar la participación efectiva de los países en desarrollo en el transporte aéreo internacional.

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AEREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACION

(Montreal 24-29 de marzo de 2003)

Cuestión 2 del

Orden del día: Examen de aspectos claves de la reglamentación en la liberalización.

2.4: Intereses de los consumidores.

USUARIO COMO OBJETIVO PRINCIPAL

(Nota presentada por la República de Cuba).

RESUMEN

Esta nota presenta algunas ideas relacionadas con la protección al pasajero cuando los mismos son transportados por las líneas aéreas y su paso a través de las instalaciones aeroportuarias en un contexto de liberalización.

- 1.- La liberalización constituye un reto para el sistema mundial del transporte aéreo Internacional. El objetivo principal de los servicios de transporte aéreo son los usuarios, en este caso los pasajeros. El transporte aéreo y sus componentes, en regímenes más o menos liberalizados, tienen que garantizar, ante todo, el servicio seguro y eficiente a su razón de ser, el pasajero.
- 2.- Consideramos que el transporte aéreo tiene indiscutiblemente un carácter de servicio público. Cualesquiera que sean las circunstancias en que se desarrolle el transporte aéreo, el Estado como órgano regulador, debe velar por que se logre este objetivo, exigiendo el cumplimiento de las normas y regulaciones, tanto de las líneas aéreas, como de las instalaciones aeroportuarias y otras entidades que se relacionan directamente con los pasajeros.
- 3.- Uno de los puntales de la protección de los intereses fundamentales de los pasajeros lo constituye el boleto que, como contrato al fin, debe corresponderse con los servicios pagados y las condiciones en que se brindan éstos.
- 4.- En un entorno de creciente liberalización, las líneas aéreas están sometidas cada día más a las leyes de competencia en el mercado. La presión por la reducción de los costos para mantener los márgenes de ganancia o evitar la quiebra, no puede ir en detrimento del servicio al usuario ni de la seguridad de éste. El control del cumplimiento de las normas de la OACI en cuanto a la seguridad operacional es una responsabilidad ineludible de los Estados ante sus ciudadanos.

- 5.- Atención también debe prestarse a los Sistemas de Reserva por Computadora (SRC), poderoso instrumento de comercialización que influye grandemente en el grado y la eficacia de acceso al mercado. Si bien facilitan el servicio a los pasajeros, pudieran constituirse en un impedimento de índole estructural, que pudiera conducir a prácticas competitivas desleales. Esta actividad debe ser necesariamente transparente a los pasajeros durante la búsqueda de información, la reservación y la adquisición de sus boletos. Las tarifas deben ser justas y proporcionales al servicio brindado. La actual existencia de 4 ó 5 megaproveedores sustentados por las principales alianzas de líneas aéreas, han creado de hecho monopolios que no siempre van en favor de los intereses de los usuarios.
- 7.- Merecen especial atención las operaciones de códigos compartidos, donde deben estar claros y serle informado a los viajeros, los detalles de las rutas, escalas técnicas o comerciales, tipo y características de las aeronaves a utilizar en cada tramo y acerca de las responsabilidades de cada una de las líneas aéreas involucradas en esta modalidad comercial. En este sentido, la cláusula tipo recomendada por la OACI debiera ser acogida por los Estados para su aplicación.
- 8.- Es relevante el tema de los seguros. La protección de los pasajeros y sus familias, así como de terceros, es deber ineludible de las líneas aéreas en correspondencia con lo establecido y reconocido en el ámbito internacional. Teniendo en cuenta la política aplicada por parte de los aseguradores, como consecuencia de los lamentables hechos ocurridos en los EE.UU. el 11 de septiembre del 2001, la OACI en estos momentos se ocupa de este tema en el intento de dar un paliativo a las líneas aéreas que en definitiva, han sido las más afectadas. Apoyamos estas iniciativas, considerándolas una vía factible para resolver el problema que enfrentamos actualmente en este campo en el ámbito mundial.
- 9.- Otro aspecto relevante es lo relacionado con la organización de la actividad aeroportuaria, elemento fundamental para una mayor y mejor facilitación en la atención a los pasajeros.

MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA.

10.- Se invita a la Conferencia a:

- a) Reconocer el carácter indiscutible de servicio público que tiene el transporte aéreo.
- b) Recomendar medidas para la protección de los pasajeros en un contexto de liberalización.
- c) Tener en cuenta las reflexiones expuestas en la presente Nota.

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AEREO:
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACION.**

(Montreal 24-29 de marzo de 2003)

Cuestión 2 del

Orden del día: Examen de aspectos claves de la reglamentación en la liberalización.

2.2: Acceso a los mercados.

DESARROLLO GRADUAL DEL TRANSPORTE AÉREO: UNA EXPERIENCIA.

(Nota Informativa presentada por la República de Cuba).

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.- 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.
- 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.
- 3.- Quintas libertades, parada de estancias (stopover), múltiple designación, tarifa del país de origen, doble desaprobación tarifaria, operaciones charters 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 Memorándum de Entendimiento que se han negociado y suscrito.
- 4.- Hemos firmado Acuerdos o Memorándum 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.

- 5.- En el año 1995 hacia y desde nuestro país operaban 43 líneas aéreas extranjeras en operaciones regulares y charters. Hasta el año 2002 habían operado 79 de ellas, lo cual representó un crecimiento del 40% en el transcurso de apenas 7 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.
- 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%.
- 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.
- 8.- En cuanto a la infraestructura aeroportuaria, podemos decir que solo 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 José Martí, y un nuevo Centro de Control del tráfico aéreo de la República de Cuba que próximamente entrará en explotación.
- 9.- Todo estos objetivos que nos propusimos se han logrado no obstante al criminal bloqueo económico-comercial impuesto por los EE.UU 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.
- 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 la reglamentación y recomendaciones 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.
- 11.- En la actualidad se esta elaborando un acuerdo multilateral de transporte aéreo en el marco de la Asociación de Estados del Caribe, que lo componen 24 país, 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.

MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA.

12. Se invita a la Conferencia a:

- 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, este basado en cambios de la reglamentación de una forma gradual y uniforme, teniendo en cuenta las diferencias de infraestructuras aeronáuticas de los países miembros.