

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/27-NE/02
CORRIGENDUM
08/09/11

**VIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/27)**

(San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:** **Transporte y Política Aérea.**

**Cuestión 1.1 del
Orden del Día:** **Liberalización del Transporte aéreo.**

(Nota de estudio presentada por Colombia - Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

**CONECTIVIDAD AÉREA ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y LOS
PAISES DE ASIA PACÍFICO**

Introducción

1. Dada la relevancia que viene adquiriendo la región Asia Pacifico en el contexto del comercio internacional y la economía global, y de acuerdo a la publicación anual de la División de Comercio Internacional e Integración de la CEPAL, Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2010-2011, Asia Pacifico se ha convertido en el mejor socio comercial de América-Latina y el Caribe. Atendiendo a este hecho, y a la importancia que tiene el transporte aéreo para dinamizar los flujos de comercio y turismo en el mundo, consideramos oportuno realizar un análisis del estado actual de las relaciones aerocomerciales entre los Estados miembros de la CLAC y las posibilidades de su conectividad hacia esa región, aprovechando el nuevo entorno de la política aérea comercial que viene evolucionando hacia esquemas de mayor flexibilidad y liberalización del transporte aéreo.

2. En efecto, vale la pena señalar que si bien aún persisten políticas de mayor regulación y control de acceso al mercado, la región latinoamericana no ha sido ajena a las tendencias internacionales de mayor liberalización y flexibilización en las negociaciones de derechos de tráfico aéreo que se viene dando desde fines de los ochenta, y acentuadas en la última década. De esta manera, a partir de los años noventa se vienen adoptando en la región Acuerdos Aéreos Comerciales (AAC), tanto bilaterales como multilaterales, bajo esquemas mucho más liberales que los pre-

existentes. Merecen especial atención las normas de transporte aéreo internacional adoptadas por los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones, CAN , dado su carácter obligatorio al ser normas supra-nacionales, que conformaron un espacio aéreo ampliado para el libre ejercicio de los derechos de tráfico aéreo entre los países miembros. Otras iniciativas como el Acuerdo de Transporte Aéreo abierto a firma entre los países miembros de la Asociación de Estados del Caribe, o el llamado Acuerdo de Fortaleza, si bien no tuvieron el mismo alcance del esquema adoptado por la CAN, si representaron pasos hacia modelos multilaterales más flexibles en la negociación de derechos de tráfico aéreo . En esta misma línea de apertura, a finales del 2010 los Estados miembros de la CLAC formularon y abrieron a firma un Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, que viene siendo suscrito paulatinamente por los diferentes Estados y que a la fecha ha sido firmado por los siguientes seis países: Chile, Colombia, Guatemala, Panamá, Paraguay y República Dominicana.

Cuenca del Pacífico Latinoamericano y los Países del Asia Pacifico

3. El Foro sobre la Iniciativa de la Cuenca del Pacífico Latinoamericano, conocido como el Arco del Pacífico Latinoamericano, constituye básicamente:

- a) Un espacio informal de coordinación y concertación de alto nivel para la identificación e implementación de acciones conjuntas dirigidas a generar sinergias entre los países participantes en dicha Iniciativa en materia económica y comercial, teniendo en cuenta su interés común de fortalecer sus relaciones con las economías del Asia Pacífico.
- b) Una plataforma de diálogo político y proyección coordinada de los países de la Cuenca del Pacífico Latinoamericano hacia la región del Asia Pacífico, propiciando la incorporación al sector privado (académicos y empresarios).

4. La Iniciativa de la Cuenca del Pacífico Latinoamericano está liderada conjuntamente por los Ministerios de Relaciones Exteriores y los Ministerios a cargo del comercio exterior de los once países latinoamericanos de la Cuenca del Pacífico. (Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Perú).

5. Los Ministros se reúnen cada seis meses en Foros Ministeriales. Las labores técnicas se desarrollan mediante Grupos de Trabajo. Las decisiones se adoptan por consenso.

6. Los Grupos de Trabajo del Arco del Pacífico Latinoamericano

- a) Convergencia comercial e integración;
- b) Promoción y protección de las inversiones;
- c) Infraestructura, logística y facilitación del comercio.
- d) Cooperación económica y técnica para la mejora de la competitividad.

7. En el caso específico de los once países ARCO del Pacífico de la región latinoamericana (LATAM), aún no han alcanzado una convergencia total en su política aérea comercial, coexistiendo esquemas diversos de regulación del mercado de transporte aéreo internacional, desde modelos de cielos abiertos declarados (como Chile, Panamá, Costa Rica y otros países de Centroamérica), esquemas multilaterales con liberación de derechos de tráfico aéreo de alcance parcial (como el vigente en Perú, Ecuador y Colombia, en el marco de las normas de la CAN), y esquemas de mayor regulación y control (como México). Sin embargo, en su relación aérea comercial con Estados Unidos, la gran mayoría de los once países ya ha avanzado hacia Acuerdos Aéreos Comerciales muy flexibles, incluso hasta los denominados de cielos abiertos, como ha sucedido con los países centroamericanos, Chile, Perú y recientemente Colombia.

8. Ahora bien, puede afirmarse que históricamente los países de la región latinoamericana han tenido una relación aérea comercial escasa con los países del Asia Pacífico (AP), que se evidencia tanto en los pocos acuerdos formales de transporte aéreo que existen con esta zona del planeta, como en los flujos de tráfico aéreo aún incipientes para sustentar un mayor nivel de vuelos directos. Sin duda, las grandes distancias geográficas que separan los países del ARCO-LATAM con sus homólogos en la otra orilla de la cuenca, representan una barrera natural para la expansión de conexiones aéreas directas. No obstante, el crecimiento dinámico de muchas de las economías asiáticas y su consecuente protagonismo cada vez mayor en el comercio internacional y en los flujos de turismo internacional, plantean la necesidad de revisar las políticas y modelos actuales para estimular un mejoramiento de esta baja conectividad. De hecho, ya se aprecia una tendencia cada vez mayor de parte de los países ARCO-LATAM en buscar la formalización de Acuerdos Aéreos Comerciales con los países AP, y es apreciable el crecimiento de los flujos de intercambio comercial hacia esta zona del mundo.

9. Las estadísticas de tráfico aéreo destacan la importancia creciente de la zona Asia Pacífico, ya que de acuerdo con los reportes de la IATA, las aerolíneas de esta región, conformada por Australia, Bangladesh, Cambodia, India, Indonesia, Japón, Corea, Malasia, Nepal, Nueva Zelanda, Paquistán, Filipinas, Singapore, Sri Lanka, Tailandia y Vietnam; y la región China y Asia del Norte, conformada por China, China Taipei y Hong Kong, representan el 28% del tráfico aéreo mundial de pasajeros y el 43% del mercado de carga aérea mundial. En conjunto estos países registraron crecimientos importantes en sus volúmenes de tráfico aéreo en el año 2010, con una tasa del 9% que resultó superior a la tasa media de la industria (8.2%) y a la tasa de crecimiento de América Latina. Sin duda, este gran dinamismo del transporte aéreo en la región Asia Pacífico plantea oportunidades para los países del ARCO-LATAM que deben ser evaluadas y capitalizadas, como una alternativa importante para la diversificación de su desarrollo económico y social, propiciando políticas que incentiven una mayor conectividad aérea con esta región.

Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico “APEC”

10. El Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico o APEC, es el mayor espacio para facilitar el crecimiento económico, la cooperación, el comercio y las inversiones en la región de Asia Pacífico. APEC, fue creado en 1989 por iniciativas de gobierno de Japón y Australia, integra a 21 economías. Además, es el único foro que integra el Pacífico latinoamericano y el Pacífico asiático. Sus objetivos apuntan a Liberalización de comercio, Liberalización de las inversiones y Facilitación del comercio.

11. APEC es la única agrupación intergubernamental relevante en el mundo que opera sobre la base de compromisos no vinculantes, diálogo abierto y respeto igualitario para los puntos de vista de todos los que integra.

12. En el continente americano cinco economías: EE.UU., Canadá, México, Chile, y ahora Perú. Se destaca que de este hacen parte países latinoamericanos como México, Perú y Chile.

13. En el continente asiático, dieciséis economías: Japón; los Cuatro Tigres: Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong (ahora parte de China), Singapur; los países de ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático): Malasia, Tailandia, Indonesia, Filipinas, Brunei; China, Papua Nueva Guinea, Nueva Zelanda, Australia, Rusia y Vietnam.

14. En materia de Transporte Aéreo dicho foro cuenta con un Acuerdo Multilateral sobre Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT) y un protocolo del referido Acuerdo. Han suscrito el MALIAT países como Nueva Zelanda, Brunei, Chile, Islas Cook, Samoa, Singapur, Tonga y los Estados Unidos

15. Chile es signatario del acuerdo MALIAT (Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional). Este Acuerdo prevé sistema de rutas abiertas, derechos de tráfico ilimitados entre cada país conforme a la tercera, cuarta, quinta y sexta libertad del aire, así como también derecho de tráfico ilimitados conforme a la séptima libertad en relación a los vuelos de carga exclusivamente, capacidad abierta, designación múltiple de aerolíneas, opción de un tercer país de código compartido, sistema de presentación de tarifas mínimas, un protocolo que permite a las Partes intercambiar derechos de libertad del aire referente a pasajeros y derechos de cabotaje y opción de acceder a carga solamente.

Análisis de las Oportunidades de Conectividad de los Estados de la CLAC con las Economías del Asia Pacífico

16. El cuadro que se **Adjunta** se elaboró con los insumos disponibles en la página web de la CLAC, en lo relativo a los derechos de tráfico de cada Estado para los servicios mixtos de pasajeros correo y carga.

17. Como resultado de este ejercicio se puede afirmar: Cinco (5) Estados (Argentina, Brasil, Chile, México y Perú) son los países que más han desarrollado oportunidades de conectividad aérea con las economías de Asia Pacífico, estableciendo Acuerdos de servicios aerocomerciales para los servicios mixtos.

18. Tres de estos países (Chile, México y Perú) hacen parte tanto del Foro de la Cuenca del Pacífico Latinoamericano "Arco Pacífico" como del Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico o APEC.

19. Estos tres países tienen Acuerdos con los Estados del Asia Pacífico así: Chile: con siete (7) países (Australia, Brunei, China, Corea, Malasia, Nueva Zelanda y Singapur); cinco (5) de ellos con cielos abiertos; con China limitadas las quintas a 7 frecuencias semanales, pero sin restricciones en terceras y cuartas; con Australia se contemplan derechos hasta derechos de quinta libertad en 7 frecuencias semanales.

20. México: Acuerdos con Diez (10) Estados de Asia Pacífico (China, Corea, Filipinas, Hong Kong, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur, Tailandia y Taiwan); ocho de ellos con libertad en terceras y cuartas y con un régimen de quintas previo acuerdo entre autoridades aeronáuticas.

21. Perú: Acuerdo con cinco (5) economías del Asia Pacífico (Australia, China, Hong Kong, Singapur y Tailandia); dos (2) de ellos con cielos abiertos; con Hong Kong si bien prevé un régimen libre en terceras y cuartas, se limitan las quintas a 7 frecuencias semanales combinadas en dos puntos; con Australia se contemplan derechos en terceras y cuartas libertades limitado a 7 frecuencias semanales y con China cuenta con un régimen libre que contempla quintas libertades con una limitación en dos punto en quintas intermedias.

22. Los Otros dos países de la CLAC Argentina y Brasil que tienen un número relevante de Acuerdos son: Argentina con cinco (5) y Brasil con nueve (9).

23. En el caso de Argentina ha suscrito Acuerdos con Australia, China, Malasia, Nueva Zelanda y Singapur. El Acuerdo con Australia prevé en terceras y cuartas libertades hasta 2.800 asientos semanales máximo, en quintas libertades se autorizaron puntos en el pacífico y más allá de Buenos Aires.

24. Con China están pactadas 10 frecuencias semanales en terceras y cuartas y se conceden quintas entre puntos intermedios y más allá, exceptuando o limitando a Suramérica para la parte China y Asia para la parte Argentina.

25. Con Malasia tres frecuencias semanales en terceras y cuartas, en quintas tienen previsto para Argentina un punto en Australia y un punto en Nueva Zelanda y puntos más allá en el Sudeste Asiático, para Malasia un punto en el Océano Indico y puntos más allá en Sud América.
26. El Acuerdo de Argentina con Nueva Zelanda no limita la capacidad en terceras y cuartas, las quintas están previstas para algunos puntos.
27. Con Singapur tres frecuencias semanales en terceras y cuartas y quintas. Para Argentina se contemplan quintas en puntos intermedios en el Atlántico y Océano Índico y en puntos más allá en cualquier punto en el Sudoeste Asiático. Para Singapur en puntos intermedios en el Atlántico y en el Oc. Índico y puntos más allá en cualquier punto en Sudamérica.
28. En el caso de Brasil ha suscrito Acuerdos con Australia, China, Singapur, Corea del Sur, Hong Kong, Japón, Malasia, Nueva Zelanda y Tailandia. Los Acuerdos con Australia, China, Japón, Malasia, Nueva Zelanda y Tailandia prevé un régimen de tercera, cuarta y quinta libertad del aire, con un control de frecuencias que para el caso de Australia se prevé en 14 frecuencias semanales, con China 28 frecuencias, con Japón 10 frecuencias semanales, con Malasia dos frecuencias y con Nueva Zelanda y Tailandia 3 frecuencia semanales para cada parte.
29. Con Singapur y Corea del Sur tiene previsto un régimen de cielos abiertos.
30. Con Hong Kong cielos abiertos en terceras y cuartas y quintas limitadas a 7 frecuencias semanales.
31. De los restantes países de los que se pudo obtener información tenemos a Guatemala con un Acuerdo con Taiwán y Colombia un Acuerdo con Singapur, que contempla 7 frecuencias semanales con derechos hasta de quinta libertad del aire en puntos intermedios y más allá. También se evidencia la manifestación de Honduras de haber adoptado una política de cielos abiertos mediante Ley de la República y Paraguay que registra tener un Acuerdo Marco de 1997 que prevé derechos de terceras y cuarta libertad del aire a determinar según solicitud de las partes.
32. Los demás países de la CLAC no registran información, sobre el catastro de derechos de tráfico.
33. Sea la oportunidad para señalar que de los 22 Estados miembros de la CLAC, se encuentra disponible la información de solo doce (12) de ellos.
34. Así mismo, haciendo una correlación por algunos pares de países de la información que se aporta recíprocamente en el cuadro relativo al catastro de derechos de tráfico de los Estados miembros de la CLAC, se encontraron diferencias en el contenido de la información de uno y otro.
35. Por lo anterior, se hace un llamado a los Estados para que suministren y actualicen la información a la Secretaria de la CLAC. Así mismo, se solicita a la CLAC realizar la revisión correspondiente y en los casos que considere necesarios solicitar los ajustes pertinentes, toda vez que esta información constituye un valioso aporte a los Estados para sus negociaciones y el análisis en cuestión.

Reflexiones

36. El Asia Pacífico es una región que presenta grandes retos y oportunidades, aprovechando ese inmenso medio de conectividad que es el Océano Pacífico.

37. Un número importante de los Estados miembros de la CLAC (11) hacen parte de la iniciativa regional del Arco Pacífico, cuyos objetivos son la convergencia comercial e integración; la promoción y protección de las inversiones, la infraestructura, logística y facilitación del comercio y la cooperación económica y técnica para la mejora de la competitividad, en vista de un mayor acercamiento de este grupo de países latinoamericanos hacia Asia- Pacífico. El conjunto de estas actividades apunta a favorecer mejores perspectivas de vínculo económico y comercial con Asia, es así como dentro de sus múltiples tareas trabajan en elaborar un estudio que identifique las dificultades y oportunidades que se presentan en la conectividad aérea para la facilitación del comercio entre los países miembros de Arco y de éstos con el Asia Pacífico, con la cooperación de la CAF y han instado a las autoridades aeronáuticas competentes de los países del Arco para que actualicen y/o suscriban acuerdos en materia de transporte de carga aérea, incluyendo acuerdos de código compartido, con el fin de mejorar la conectividad entre los países del Arco y la región del Asia.

38. Del análisis preliminar que se ha ilustrado, se concluye que la conectividad aérea de los Estados miembros de la CLAC con las economías del Asia Pacífico es escasa. Dado que en las dos regiones se encuentran convergencias hacia una política aérea comercial más flexible, y ambas disponen de Acuerdos multilaterales de transporte aéreo bajo regímenes de cielos abiertos, puede tener sentido como mecanismo que fomente los vínculos entre las dos regiones, plantear el estudio, elaboración y formalización de un Acuerdo de Cielos Abiertos multilateral entre los Estados miembros de la CLAC y los países de la Región Asia Pacífico, para lo cual se deben analizar los instrumentos vigentes en ambas regiones y a partir de ellos elaborar un texto modelo para someterlo a consideración y debate del GEPEJTA.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

39. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada e intercambiar opiniones.

ANÁLISIS DE LAS OPORTUNIDADES DE CONECTIVIDAD DE LOS ESTADOS DE LA CLAC CON LAS ECONOMÍAS DEL ASIA PACIFICO

		Estados de la Región Asia Pacífico																
No.	Estados Miembros CLAC	Australia	Brunei	Indonesia	Japón	Corea del Sur	Malasia	Nueva Zelanda	Filipinas	Singapur	Tailandia	China Taipei	Hong Kong	China	Papua Nueva Guinea	Rusia	Vietnam	Subtotal Acuerdos por país
1	Argentina	x	No	No	No	No	x	x	No	x	No	No	No	x	No	No	No	5
2	Brasil	x	No	No	x	x	x	x	No	x	x	No	x	x	No	No	No	9
3	Chile	x	x	No	No	x	x	x	No	x	No	No	No	x	No	No	No	7
4	Colombia	No	No	No	No	No	No	No	No	x	No	No	No	No	No	No	No	1
5	Costa Rica	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	0
6	El Salvador	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	0
7	Guatemala	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	x	No	No	No	No	No	1
8	Honduras (1)	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	0
9	México	No	No	No	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	No	No	No	10
10	Paraguay	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	x	No	No	No	1
11	Perú	x	No	No	No	No	No	No	No	x	x	No	x	x	No	No	No	5
12	República Dominicana	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	0
13	Uruguay	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	NDA	0
Total Acuerdos Estados CLAC - Región Asia Pacífico																		39

Leyenda:

NDA: Registra información en la CLAC pero no tiene Acuerdos con la Región Asia Pacífico

Honduras (1) : Política de cielos abierto por Ley de la República - No registra información puntual de Acuerdos Aéreos