

# Acuerdos bilaterales y multilaterales para promoción de la integración en América del Sur

**Jaime Binder**

Secretario General

Junta de Aeronáutica Civil - Chile

# Acuerdos aerocomerciales de Chile



- Acuerdos de transporte aéreo con más de 55 países.

**GRADO DE APERTURA DE RUTAS AEROCOMERCIALES  
SEGÚN ACUERDOS ENTRE CHILE Y PAÍSES DEL  
CONTINENTE AMERICANO**

PAIS	AÑO	Entre territorios de las Partes 3ª y 4ª libertad	Entre territorio de la contraparte y terceros países 5ª y 6ª libertad	Desde territorio contraparte a terceros países 7ª libertad	Dentro del territorio contraparte Cabotaje
1. Paraguay	2005	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Cielos abiertos
2. Uruguay	2003	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Cielos abiertos
3. El Salvador	2012	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Ci.abiertos (carga)	Cielos abiertos
4. Honduras	2012	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Sin derechos
5. Barbados	2010	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Ci.abiertos (carga)	Ci.abiertos (carga)
6. Rep. Dominicana	2007	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Ci.abiertos (carga)	Sin derechos
7. Jamaica	2006	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Ci.abiertos (carga)	Sin derechos
8. Estados Unidos	2002	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Ci.abiertos (carga)	Sin derechos
9. Guatemala	1999	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Ci.abiertos (carga)	Sin derechos
10. Panamá	1997	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Ci.abiertos (carga)	Sin derechos
11. Ecuador	2007	Cielos abiertos	Cielos abiertos <sup>(1)</sup>	21 vuelos (carga)	Sin derechos
12. Brasil	2010	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Sin derechos	Sin derechos
13. Aruba	1999	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Sin derechos	Sin derechos
14. Costa Rica	1999	Cielos abiertos	Cielos abiertos	Sin derechos	Sin derechos
15. Colombia	1993	Cielos abiertos	Cielos abiertos <sup>(2)</sup>	Sin derechos	Sin derechos
16. Argentina	1996	Cielos abiertos	Cielos abiertos <sup>(3)</sup>	Ci.abiertos (carga)	Sin derechos
17. Canadá	2001	Cielos abiertos	14 vuelos sem.	Sin derechos	Sin derechos
18. México	2012	Cielos abiertos	Sin derechos <sup>(4)</sup>	Sin derechos	Sin derechos
19. Bolivia	1998	Cielos abiertos	Sin derechos	Sin derechos	Sin derechos
20. Cuba	1995	Cielos abiertos	2 puntos	Sin derechos	Sin derechos
21. Perú	2011	84 vuelos sem	14 vuelos sem.	Ci.abiertos (carga)	Sin derechos
22. Venezuela	1992	2 vuelos sem.	2 vuelos sem.	Sin derechos	Sin derechos
		<b>Cielos abiertos con 20 países</b>	<b>Cielos abiertos con 16 países</b>	<b>Cielos abiertos Con 13 países</b>	<b>Cielos abiertos con 3 países</b>

**Cielos abiertos:** sin limitación del número de vuelos ni puntos de operación.

<sup>(1)</sup> Cielos abiertos dentro de Latinoamérica; hasta 15 frecuencias fuera de la región.

<sup>(2)</sup> Cielos abiertos dentro de Latinoamérica; hasta 3 frecuencias fuera de la región.

<sup>(3)</sup> Cielos abiertos en 6ª libertad de pasajeros; sin derechos en 5ª libertad.

<sup>(4)</sup> Cielos abiertos en la región latinoamericana para vuelos regulares cargueros.

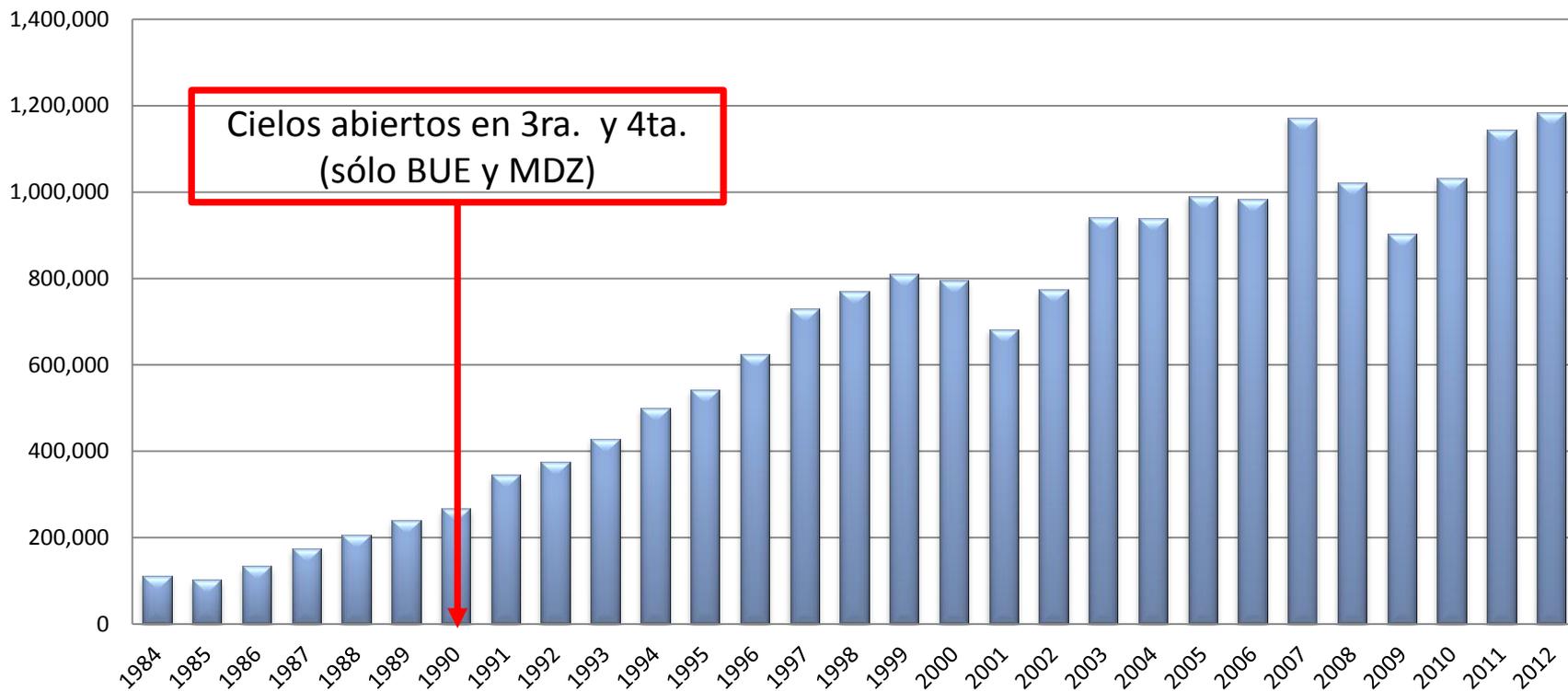
# NIVELES DE INTEGRACIÓN AEROCOMERCIAL ENTRE CHILE Y LOS PAÍSES DEL CONTINENTE AMERICANO



-  = Primer Nivel (cielos abiertos en las 9 libertades del aire, incluye cabotaje)
-  = Segundo Nivel (cielos abiertos en 3era, 4ta, 5ta, 6ta, y 7ma libertad en carga, sin límite geográfico)
-  = Tercer Nivel (cielos abiertos hasta la 5ta y 6ta libertad, sin límite geográfico)
-  = Cuarto Nivel (cielos abiertos hasta la 5ta y 6ta libertad con límite geográfico, y/o número de vuelos limitados para 5ta libertad)
-  = Quinto Nivel (cielos abiertos sólo en 3era y 4ta libertad, y/o número limitado de vuelos en 3era y 4ta libertad, también en 5ta libertad)

# SANTIAGO – BUENOS AIRES

## Nº de Pasajeros



# Negociaciones aerocomerciales

El transporte aéreo a nivel mundial tiene como base los acuerdos bilaterales.

Los acuerdos multilaterales sobre derechos de tráfico aerocomercial son de menor alcance aún en el mundo.

1. Las negociaciones aerocomerciales se originan por la necesidad de intercambiar derechos de tráfico, que son escasos.
2. La escasez de derechos de tráfico se debe al proteccionismo generalizado con que se originó el sistema a nivel mundial.
3. El proteccionismo se mantiene en muchos países actualmente, en diferentes grados.

# Negociación bilateral

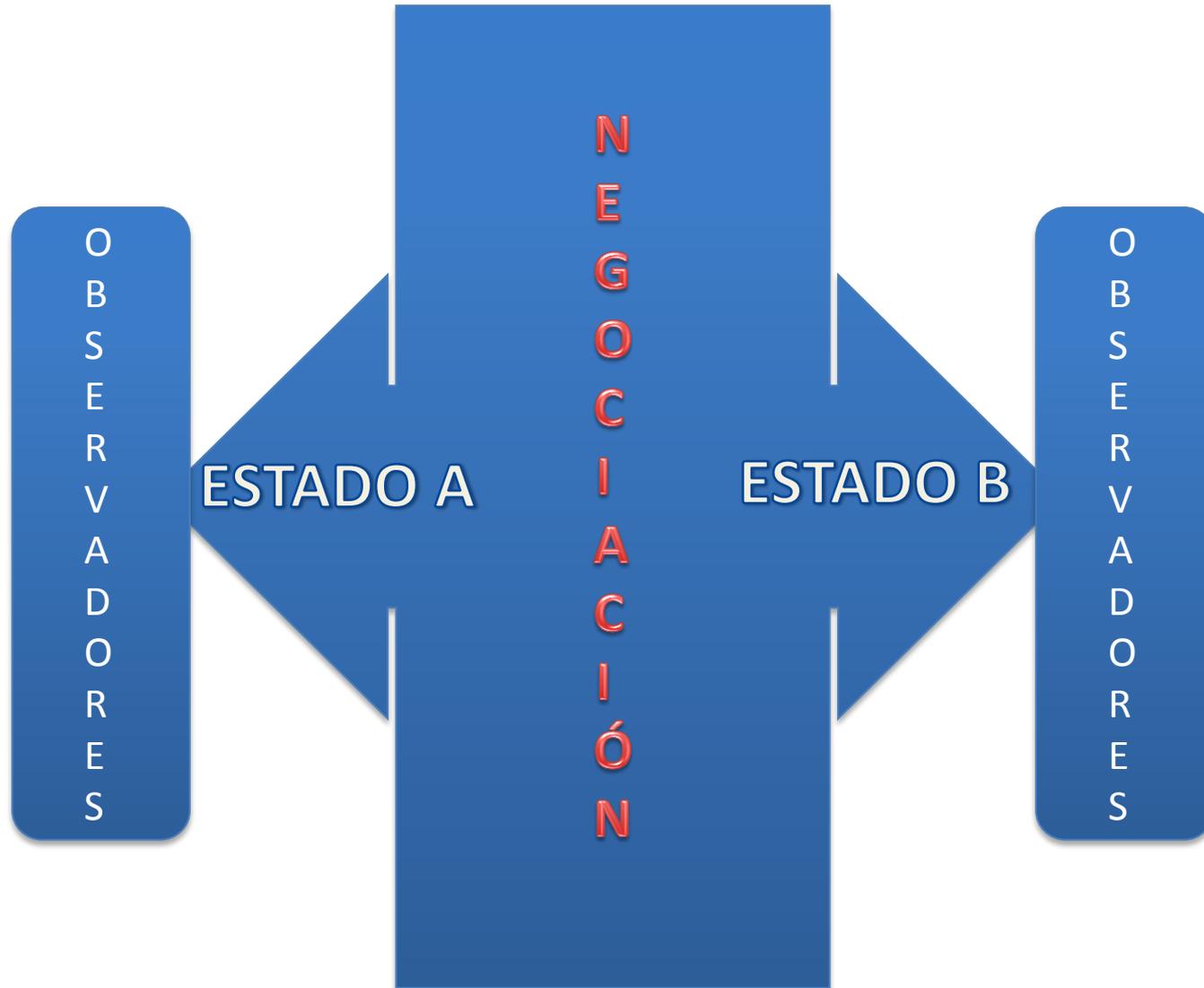
Chile propone acuerdos de cielos abiertos totales a las autoridades aeronáuticas de los otros países.

Por medio de contacto directo entre autoridades aeronáuticas (reuniones, foros, etc.). O a través de la Cancillería (encuentros de Jefes de Estado, de Cancillerías, y otras autoridades de Gobierno).

Existe un acuerdo tipo concordado con Subsecretaría de Transportes, con participación de la industria nacional.



# Reunión de Consulta entre Estados



**PREFERENCIAS PAÍS  
LIBERAL:**

1.-Cielos abiertos totales.

2.-Cielos abiertos hasta  
séptimas libertad carga.

3.-Cielos abiertos en  
quinta libertad.

4.-Cielos abiertos en terceras  
y cuartas libertades/ No llegar a  
acuerdo

**PREFERENCIAS PAÍS  
PROTECCIONISTA:**

1.-Rutas restringidas en  
tercera y cuartas libertades.

2.-Cielos abiertos en terceras y  
cuartas libertades.

3.-Rutas restringidas en  
quintas libertades.

4.-Cielos abiertos en quintas  
libertades /No llegar a acuerdo

# Problemas Acuerdos Bilaterales

- Generan un sistema engorroso, pues cada acuerdo es distinto.
- No tienen adecuada publicidad, lo que dificulta el análisis e inicio de nuevas operaciones.
- La negociación bilateral es cara para los Estados.
- No son transparentes, no se conocen los criterios de cada negociación.
- El alcance bilateral, no favorece la integración de una región.

# Acuerdos Multilaterales de Transporte Aéreo

- Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional (MALIAT)
- Acuerdo de cielos abiertos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
- Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales (Acuerdo Fortaleza)
- Acuerdo de Cielos Abiertos de la Comunidad Andina
- Transporte aéreo en Alianza del Pacífico

## ACUERDO MULTILATERAL SOBRE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (MALIAT)

- ❑ En 2001 entró en vigor el Acuerdo Multilateral para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional, MALIAT, por sus siglas en inglés. Impulsado por Estados Unidos.
- ❑ El Maliat liberaliza hasta la 6ª libertad en pasajeros y hasta la 7ª libertad en carga para las líneas aéreas de los países firmantes: Estados Unidos, Chile, Nueva Zelandia, Brunei, Singapur. Posteriormente se adhirieron Islas Cook, Samoa y Tonga. Mongolia se adhirió, pero sólo para la carga.
- ❑ En un Protocolo aparte, se liberaliza la 7ª libertad en pasajeros y el cabotaje para los que se adhirieron además a ese Protocolo: Chile, Nueva Zelandia, Brunei y Singapur.
- ❑ Otras características son un cuadro de rutas abierto; capacidad sin restricciones; disposiciones sobre inversión en aerolíneas basadas en el control efectivo y centro de actividad principal; normas contra las banderas de conveniencia; múltiple designación de aerolíneas; códigos compartidos con terceros países; y un régimen mínimo de presentación tarifa.

## ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS (CLAC)

- ❑ El texto del proyecto se aprobó en la XIX Asamblea de la CLAC, en noviembre de 2010.
- ❑ El Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos ha sido firmado por Uruguay, República Dominicana, Guatemala, Paraguay, Panamá, Honduras, Brasil, Colombia y Chile y ratificado por Panamá.
- ❑ En materia de libertades del aire otorga plenos derechos de tráfico entre los Estados Partes y con terceros países, hasta la sexta libertad. En párrafos separados 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. Contempla la libertad tarifaria. No hay restricciones de capacidad. Para designar no exige la propiedad y el control de las empresas aéreas sino la oficina principal y el control reglamentario. Admite las reservas que no atenten contra el objeto y fin del tratado.

## **ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS SUBREGIONALES (ACUERDO FORTALEZA)**

- ❑ Suscrito con fecha 17 de diciembre de 1996, en la ciudad de Fortaleza, Brasil.
- ❑ Suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.
- ❑ El objeto del Acuerdo es permitir la realización de nuevos servicios aéreos subregionales regulares, en rutas diferentes a las regionales efectivamente operadas en el marco de los Acuerdos Bilaterales, a fin de promover y desarrollar nuevos mercados y atender debidamente a la demanda de los usuarios. Otorga sólo hasta la cuarta libertad. Las quintas y sextas libertades están sujetas al análisis particular de cada caso. No contempla los vuelos no regulares.

## ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS DE LA COMUNIDAD ANDINA DECISIÓN 297

- ❑ Suscrito en mayo de 1991, por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.
- ❑ Los Países Miembros se conceden el libre ejercicio de los derechos de terceras, cuartas y quintas libertades del aire, en vuelos regulares de pasajeros, carga y de correo, que se realicen dentro de la Subregión.
- ❑ Los Países Miembros adoptan un régimen de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas, que se realicen dentro de la Subregión.
- ❑ Los Países Miembros adoptan un régimen de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas, que se realicen entre países de la Subregión y terceros países.

## TRANSPORTE AÉREO EN ALIANZA DEL PACÍFICO

- ❑ En la Declaración de Cali, de 23 de mayo de 2013, los Presidentes de los países de la Alianza del Pacífico - Colombia, Perú, México y Chile - instruyeron concluir las negociaciones en materia de transporte aéreo y lograr *“en una primera etapa acuerdos para carga y pasajeros, con 3ras, 4tas y 5tas libertades en vuelos intraregionales entre los países de la Alianza sin restricciones.”*
- ❑ Pese a lo anterior no se logró acuerdo por cuanto las Autoridades Aeronáuticas de Colombia, Perú y México condicionaron el otorgamiento de la quinta libertad a una reciprocidad efectiva.

## NOTA DE ESTUDIO PARA EL ATRP/12

- ❑ **Tipo de acuerdo:** un acuerdo multilateral que **suplemente** o enmiende los ASA en vigor en cuestiones de importancia primordial. Sólo 7 artículos con lo esencial para la liberalización.
- ❑ **Alcance del acuerdo:** Todos los tipos de servicios, es decir, pasajeros y carga, exclusivamente de carga, regulares y no regulares.
- ❑ **Disposiciones básicas de fondo:** Liberalizar hasta la sexta libertad en servicios mixtos de pasajeros y carga, y hasta la séptima libertad en servicios exclusivos de carga. No limitar el número de líneas aéreas que podrían ser designadas; y éstas tendrían derecho a fijar libremente las tarifas.
- ❑ **Aplicación selectiva:** Admitir reservas respecto de la posibilidad de no quedar vinculado con un determinado Estado, y respecto de los artículos sobre designación y autorización, y sobre oportunidades comerciales, pero no para modificarlos sino sólo para excluirlos del acuerdo. El Depositario del Acuerdo sería la OACI.

# Inconsistencias

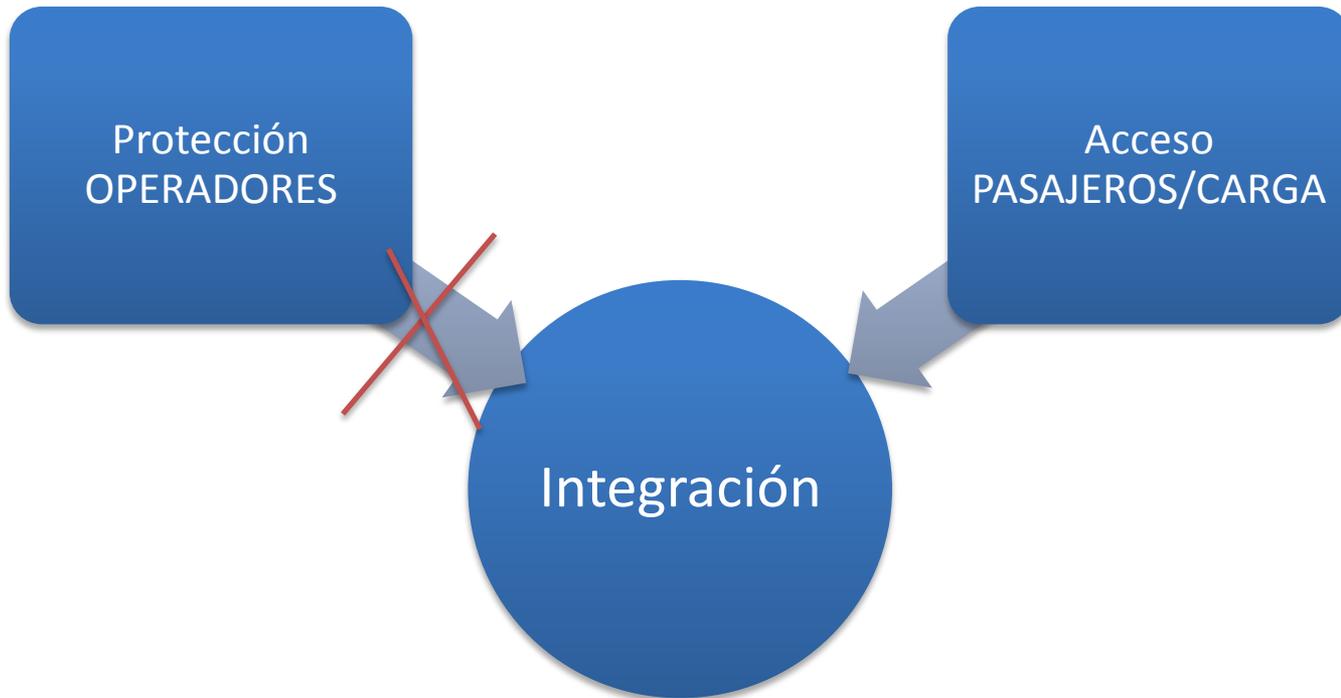
Protección  
OPERADORES  
AÉREOS

Concesiones  
de  
Aeropuertos

Promoción  
del  
Turismo

Discurso  
de  
integración

# Cambiar énfasis



# Promoción de la Integración

Cielo  
único

# Gracias

**Jaime Binder**  
**[jbinder@mtt.gob.cl](mailto:jbinder@mtt.gob.cl)**