



E/CEPAL//CDCC/46
8 de agosto de 1978

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
Oficina para el Caribe
COMITE DE DESARROLLO Y COOPERACION DEL CARIBE

INFORME SOBRE LA PRIMERA REUNION DE EXPERTOS EN
AVIACION CIVIL

(31 de julio al 1º de agosto de 1978, Puerto España, Trinidad)

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
5780 SOUTH CAMPUS DRIVE
CHICAGO, ILLINOIS 60637

RECEIVED

1. Lugar, duración y mandato

1.1 La Primera Reunión de Expertos en Aviación Civil del Comité de Desarrollo y Cooperación del Caribe (CDCC) se celebró del 31 de julio al 1º de agosto de 1978 en la Oficina para el Caribe de la Comisión Económica para América Latina, con sede en Puerto España, Trinidad. Dicha reunión se celebró en cumplimiento del mandato formulado por el CDCC en su segundo período de sesiones que se llevó a cabo entre el 16 y el 22 de marzo de 1977, y reconfirmado en su tercer período de sesiones que tuvo lugar entre el 12 y el 18 de abril de 1978.

2. Asistencia

2.1 Asistieron a la reunión los siguientes expertos nombrados por sus gobiernos respectivos:

Sr. Kingsley Clark - Barbados
Sr. John Blair - Jamaica
Sr. Robert Roberts - Guyana
Sr. John Velox - Islas Leeward y Windward
Sr. K. Miranda - Suriname
Sr. Ralph Crouch - Trinidad y Tabago

2.2 También se invitó a la reunión al Sr. Frank de Matas, representante de la British West Indian Airways Limited (BWIA). El Sr. Peter Wickenden, oficial de asuntos económicos de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), ofició de moderador y asesor de la reunión, secundado por el Sr. E. Pérez Castro, oficial de transporte aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

3. Temario

3.1 La reunión aprobó el temario siguiente:

1. Sesión inaugural
2. Examen de los documentos de trabajo
3. Definición de estrategias alternativas
4. Otros asuntos
5. Fecha de la próxima reunión

4. Sesión inaugural

4.1 La alocución inaugural estuvo a cargo del Sr. Hamid Mohammed, Director Adjunto de la Oficina para el Caribe de la CEPAL; quien explicó al grupo como se había establecido el CDCC. A continuación, el Sr. Peter Wickenden manifestó que el CDCC había decidido que debían estudiarse las posibilidades de mejorar el transporte aéreo y que, por lo tanto, se había iniciado un estudio del transporte aéreo en los países del CDCC con posterioridad al segundo período de sesiones de dicho Comité.

4.2 Se tomó conocimiento de que la primera parte del estudio se ocupaba de la recopilación de datos, tarea realizada en forma conjunta por la OACI y el CDCC, y cuyos resultados constaban en los documentos de trabajo que se sometían ahora a consideración de los participantes.

4.3 Asimismo, se tomó nota de que la segunda parte se refería a la evaluación de dichos datos y a la definición de estrategias alternativas para mejorar el transporte aéreo en la región. Se esperaba que el grupo iniciara esta labor durante la reunión, a fin de completarla en una o dos reuniones más.

5. Examen de los documentos de trabajo y decisiones

5.1 WP/1 : Rutas y servicios aéreos que conectan los principales centros del Caribe

5.1.1 Se tomó nota de que en dicho documento se consignaban las rutas y servicios aéreos existentes que conectaban mediante itinerarios regulares los principales centros del Caribe entre sí y con el resto del mundo. Se tomó nota, asimismo, de los pormenores relativos a los servicios no regulares que figuran en WP/2.

5.2 WP/2 : Breve descripción de transportistas regulares y no regulares de países del Caribe

5.2.1 Durante el examen de este documento, que fue preparado con información obtenida del Registro Mundial de Aerolíneas, se observó que parte de la información sobre esta materia estaba atrasada y, por lo tanto, se recomendó a los gobiernos que enviaran a la Secretaría del CDCC un informe actualizado sobre sus transportistas nacionales. El CDCC se comprometió a obtener los últimos suplementos de la sede de la OACI.

/5.3 WP/3 :

5.3 WP/3 : Breve análisis del movimiento del tráfico aéreo de pasajeros y de carga entre los países del Caribe y de la participación de las aerolíneas regionales en dicho movimiento

5.3.1 Se examinó el documento que contenía un breve análisis del movimiento del tráfico aéreo de pasajeros y de carga entre los países del Caribe. Se observó que como los gobiernos del CDCC carecían de datos actuales era necesario estimar los datos correspondientes al mes de septiembre de 1976.

5.3.2 Con respecto a las aerolíneas internacionales registradas fuera de la región, se estimó que la repercusión de las aerolíneas registradas en la zona del Caribe, como Air Guadeloupe y Prinair, debía ser diferente al de las aerolíneas registradas en Europa o América del Norte y que, por lo tanto, había que tomar en cuenta esta diferencia en cualquier estudio ulterior.

5.3.3 Se acordó que debían incluirse los siguientes factores en el informe que se presentaría al CDCC:

- a) la posibilidad de establecer servicios aéreos intrarregionales entre países receptores de volúmenes máximos y mínimos de tráfico extrarregional;
- b) la necesidad de apoyar con mayor eficacia a las aerolíneas regionales a fin de que puedan establecer nuevas rutas intrarregionales, o aumentar la capacidad de las existentes. Este tema se analizará en la próxima reunión;
- c) la necesidad de establecer en el plano regional, un mecanismo de consulta entre las autoridades aeronáuticas, con la participación de representantes de las aerolíneas regionales, lo que permitiría coordinar las actividades y tomar decisiones conjuntas en cuestiones de aviación civil, como el establecimiento de servicios aéreos regionales, la capacidad y frecuencia que deben tener los servicios, los niveles de tarifas, etc. Después de la próxima reunión se formularán recomendaciones detalladas.

5.4 WP/4 : Situación económica y financiera de aerolíneas regulares y los determinantes de sus costos

5.4.1 El asesor de la CEPAL expresó que dada la falta de respuesta de los transportistas regionales no había sido posible completar el documento con el análisis económico y financiero de las aerolíneas regionales regulares, análisis que se presentaría durante la próxima reunión del grupo siempre y cuando se recibiera información.

5.5 WP/5 : Tarifas de pasajes y fletes en los servicios regionales

5.5.1 Para tratar este punto del temario se examinaron, además de este documento, las circulares de la OACI 131-AT/39 y 138-AT/44. Durante el estudio de la circular 138-AT/44, se convino en que si bien comparadas con otras regiones las cifras promedio pasajero/carga parecían ceñirse a las normas definidas por OACI/IATA, era preciso reconocer que este rendimiento promedio no tenía por qué darse en operaciones de aerolíneas económicas, como instrumento de desarrollo regional de otra índole o en el turismo dentro de la zona del CDCC.

5.5.2 Se acordó instar a la OACI a que, al analizar y comparar diferencias regionales de tarifas y costos contara con una división más detallada de la zona del Caribe, por rutas o subzonas.

5.6 WP/6 : Condiciones existentes de la infraestructura del transporte aéreo

5.6.1 Se tomó nota de que este documento, que estudiaba las condiciones existentes de la infraestructura del transporte aéreo, no se presentaba a discusión debido a que la Oficina Regional de la OACI tenía otros compromisos urgentes que cumplir. Sin embargo, la Oficina estimaba que el informe del Banco Mundial sobre transporte en el Caribe trataba el tema en forma adecuada.

5.7 WP/7 : Políticas gubernamentales relacionadas con la operación de servicios aéreos regulares y no regulares

5.7.1 Se examinó este documento que contenía un análisis de los 51 acuerdos bilaterales firmados por países miembros del CDCC entre sí o con otros países. Se acordó que si por algún motivo no se podía negociar un acuerdo bilateral entre países del CDCC, se debían estudiar otros mecanismos como los memorandos de entendimiento o las cartas de acuerdo.

5.7.2 Además, como la preparación de los acuerdos bilaterales imponía procedimientos prolongados y costosos para los gobiernos de la región y algunos de ellos probablemente no poseían experiencia suficiente en este campo, y habida cuenta del espíritu de cooperación e integración que anima al CDCC, se decidió que debía examinarse la posibilidad de concertar un acuerdo multilateral sobre servicios aéreos entre los países del CDCC.

/Dicho acuerdo

Dicho acuerdo contendría los principios básicos para intercambiar derechos comerciales en los servicios aéreos regulares y no regulares, dejando en manos de acuerdos bilaterales ulteriores la determinación de rutas aéreas individuales y la capacidad y frecuencia que debían ofrecer.

5.7.3 Además, el grupo acordó estudiar durante su próxima reunión el texto provisional del acuerdo multilateral propuesto a fin de presentarlo al cuarto período de sesiones del CDCC para su aprobación.

5.8 WP/8 : El desarrollo del tráfico turístico en la región

5.8.1 Se examinó este documento que se ocupa del desarrollo del tráfico turístico en la región indicando los orígenes y destinos. Se llegó a las siguientes conclusiones:

- a) Hay varios factores que afectan la afluencia de turistas al Caribe;
- b) Los turistas preferirían destinos que poseen la reputación de ser estables;
- c) Una vez que los turistas tropiezan con problemas o advierten que los tendrán se suelen omitir estos destinos individuales y pasan varios años antes de que regresen;
- d) A primera vista, no hay pruebas de que los problemas experimentados por los servicios aéreos de la empresa LIAT en el Caribe Oriental hayan de por sí frenado el turismo, aunque resulta difícil estimar cuantos visitantes potenciales no llegaron debido a las malas conexiones aéreas o bien al consejo de los agentes viajeros que tratan de evitar zonas problema ya que procuran conservar clientes regulares; y
- e) Es difícil predecir el tráfico turístico ya que la región tiene que competir con otras regiones del mundo en esta materia y, por lo tanto, está sujeta a los caprichos de la moda o experimenta los resultados de circunstancias que escapan con mucho al control de la región.

5.8.2 En consecuencia, se consideró que la calidad de los servicios aéreos en el Caribe era sólo un factor vinculado con el crecimiento o declinación del turismo.

5.9 WP/9 : La facilitación del transporte aéreo internacional en la región

5.9.1 Se examinó este documento que trata de los principales problemas de la facilitación del transporte aéreo internacional en la región. Se

/observó que

observó que el crecimiento del tráfico ha copado la capacidad de muchas terminales aéreas en la zona del CDCC y que era necesario introducir múltiples mejoras.

5.9.2 Asimismo, se acordó que los pasajeros en tránsito o que trasbordaban debían contar con comodidades mínimas durante su estada en los aeropuertos del CDCC; cosa que no ocurría en la actualidad. Algunos miembros del grupo expresaron grave preocupación por las medidas de seguridad que se aplicaban en algunos aeropuertos de la región e insistieron en la necesidad de establecer una buena coordinación entre los programas de facilitación y seguridad.

5.9.3 En general, se acordó formular una enérgica recomendación a los gobiernos del CDCC pidiéndoles que reconocieran la importancia vital de la facilitación en el campo de la aviación civil y la necesidad de que tomaran medidas adecuadas para eliminar las barreras que se oponen al libre desplazamiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, y que compatibilizaran los reglamentos y prácticas nacionales de cada gobierno del CDCC con las normas internacionales y prácticas recomendadas en el anexo 9 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944). Se acordó someter a consideración del CDCC una lista de determinadas zonas críticas.

6. Definición de estrategias alternativas

6.1 Con respecto a la definición de estrategias alternativas (según lo encomendado por los gobiernos del CDCC a los expertos en aviación civil), se decidió que la evaluación de posibilidades para establecer, ampliar o mejorar los servicios aéreos regionales debía tomar en cuenta el estudio de la capacidad adicional que se requiere actualmente en algunas rutas intrarregionales y el establecimiento de nuevas rutas que conectaran los principales centros de recepción turística con otros puntos vecinos, tales como el caso Kingston-La Habana.

6.2 Además, se acordó que debía insistirse en la evaluación de las necesidades y requisitos para ampliar y modernizar las aerolíneas regionales incluida la necesidad de incrementar la cooperación técnica y comercial entre las aerolíneas de la región, y que debían examinarse todas las

formas de cooperación incluso cuestiones tales como la mancomunación de derechos de tráfico, el uso conjunto de computadoras, acuerdos de mantenimientos similares al tipo de acuerdo KSSU y cualquier otra forma de cooperación.

6.3 Con respecto al desarrollo futuro de la carga aérea en la región, se analizó con detalle la tendencia actual de las rutas regionales en este rubro, incluyéndose el problema común de la direccionalidad de la carga, y los servicios regulares exclusivamente de carga versus los no regulares, y se concluyó que éste es un problema grave sin solución práctica por ahora. Se tomó nota que Guyana Airways había sido designada transportista regional de la CARICOM. Después de la próxima reunión se formularían recomendaciones detalladas.

6.4 Se tomó conocimiento del estudio preparado por el Banco Mundial que se ocupa del transporte en el Caribe y de que, sobre la base de este estudio, podrían financiarse algunos aeropuertos e instalaciones de aeronavegación.

6.5 Se decidió que el párrafo (V) de las estrategias alternativas que trata de la liberalización de los acuerdos de transporte aéreo y de la celebración de consultas regulares o periódicas entre los gobiernos del CDCC, quedaba considerado en debida forma con la acción recomendada en los párrafos 5.3.3 y 5.7.2 del presente informe.

7. Otros asuntos

7.1 Se tomó nota de la necesidad de allegar fondos para reequipar la empresa LIAT. Con tal fin se estudiaban varias posibilidades. Al parecer LIAT prestaría mejores servicios con aeronaves de tipo STOL en vez del equipo actual. El Banco de Desarrollo del Caribe (BDC) había ofrecido financiar un estudio sobre estructura de rutas y tipos de aeronaves y la OACI había ofrecido su cooperación técnica. Este tema figuraba también en la iniciativa del Banco Mundial por lo que todos los grupos debían trabajar unidos para resolver este problema a la brevedad. La solución de corto plazo parecía ser el arriendo de aeronaves.

8. Fecha de la próxima reunión

8.1 Los expertos en aviación civil decidieron sostener una segunda reunión en noviembre de 1978. La sede se determinará posteriormente, pese a que la OACI ofreció auspiciar esta reunión en Ciudad de México. En dicha reunión se elaborará una lista de recomendaciones para ser presentada en el cuarto período de sesiones del CDCC que se celebrará en 1979.