

PILOTOS AVIADORES

Piden salvaguarda en acuerdo aéreo

Las aerolíneas del país se verían en desventaja si se aprueban las quintas libertades

POR MIRIAM PAREDES

miriam.paredes@gimm.com.mx

La liberación de las quintas libertades aéreas ilimitadas dentro del Convenio Bilateral Aéreo entre México y Estados Unidos pondría en desventaja a la industria nacional, ya que ésta no cuenta con las mismas condiciones para competir con sus pares extranjeras, aseguró Miguel Ángel Valero, presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México (CPAM).

En una entrevista, expli-

có que los organismos del sector aéreo habían logrado incluir salvaguardas naturales, como no permitir las quintas libertades ilimitadas y revisar una por una aquellas que se pudieran adjudicar, dentro del documento que se negoció entre los dos gobiernos a finales del año pasado.

Sin embargo, el convenio que se enviará al Senado para su ratificación durante el siguiente mes no las contiene, lo que pone en riesgo a la industria.

Agregó que aún y sin un convenio bilateral actualizado, las compañías extranjeras controlaron el mercado de pasaje entre México y Estados Unidos en 2014, al

quedarse con 75 por ciento de participación.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes detalló a finales del año pasado que en el convenio se acordó terceras y cuartas ilimitadas y mantener la quinta libertad en los términos actuales.

Cabe recordar que dentro de las libertades que se otorgan para prestar el servicio aéreo internacional, la quinta libertad consiste en "el privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante, y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios".

CONVENIO AÉREO BILATERAL

Preocupa apertura de los cielos con EU

POR MIRIAM PAREDES

miriam.paredes@gimm.com.mx

La posibilidad de que el Convenio Bilateral Aéreo entre

México y Estados Unidos se ratifique por el Senado sin que contenga salvaguardas como evitar la quinta libertad

ilimitada o revisar una por una aquellas rutas en las que esta se pudiera aprobar, ha generado alerta entre los trabajadores del sector.



Fecha 23.09.2015	Sección Dinero	Página 1-9
----------------------------	--------------------------	----------------------

COBERTURA

Miguel Ángel Valero, presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México (CPAM), dijo que la industria local no contaría con las mismas condiciones para competir que tienen sus pares extranjeras ya que estas cuentan con mayor capacidad. Preció que aún y sin convenio bilateral actualizado, las compañías extranjeras controlaron el mercado de pasaje entre ambos países en 2014, al quedarse con 75% de participación. De hecho, American Airlines ostenta 23.8% de ese mercado.

“Las compañías estadounidenses controlan tres de cada cuatro vuelos en el mercado entre los dos países”, dijo.

Valero destacó que el convenio ha sufrido otros com-

promisos que no fueron previamente pactados en las reuniones que tuvieron los gobiernos de México y EU a finales del año pasado, como ha sucedido con las cartas que se han enviado entre autoridades aeronáuticas de los dos países en donde México acepta los elementos del DOT Order 92-8-13, donde se contiene la definición de Cielos Abiertos (Open Skies).

PREMISA

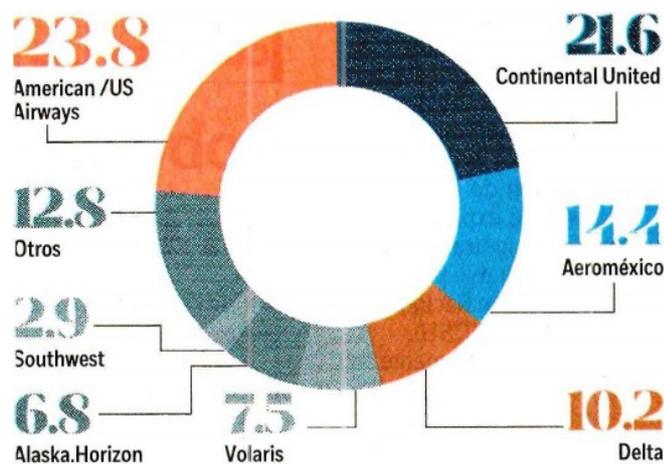
Según el documento “asimismo, y dadas las tendencias que muestra la aviación civil internacional, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) confirma que dado el acuerdo alcanzado la relación de los servicios aéreos entre los dos países, incluyendo el Acuerdo, debe en-

tenderse de forma definitiva y formal por el Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT), como un (entendimiento) que provee todos los elementos del DOT Order 92-8-13 y, por consecuencia, todo análisis realizado sobre acuerdos de alianzas entre las **aerolíneas** y las futuras solicitudes que involucren a firmas de los dos países deben tener esto en cuenta como premisa”.

Según la información de la SCT, la actualización del convenio, que entraría en vigor a partir del 1 de enero de 2016, sólo acreditaba las terceras y cuartas libertades ilimitadas y mantener la quinta terminal en los términos actuales, es decir, para ciertas rutas que actualmente no son explotadas por los operadores.

PARTICIPACIÓN DE MERCADO, MÉXICO-E.U

(Porcentaje por aerolínea)



Fuente: DGAC

Fecha 23.09.2015	Sección Dinero	Página 1-9
----------------------------	--------------------------	----------------------

LIBERTADES AÉREAS

Cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes las siguientes Libertades del aire, respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo.

Primera. El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar.

Segunda. Permiso de aterrizar para fines no comerciales.

Tercera. La autorización de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Cuarta. Oportunidad de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Quinta. El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante, y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios.

Fuente: DGAC.