

Informe sobre la Participación del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial en la Vigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/28)

(Santo Domingo, del 13 al 15 de marzo de 2012)

En ocasión de la celebración de la Vigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/28) de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (en lo adelante, "CLAC"), la cual tuvo lugar los días del 13 al 15 de marzo de 2012, en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana. En tal sentido, procedemos a presentar, el informe correspondiente a la participación que tuvo el **Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial** (en lo adelante el "Instituto"), el cual estuvo representado por el *Dr. José Luis Abraham* y la *Licenciada Paola Aimée Plá Puello*.

El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría de la CLAC, y dio inicio con la Cuestión 1, relativa a *Transporte y Política Aérea*. Es preciso indicar que por ser este, el tema en que el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, tuvo participación, es el que ocupa nuestra atención en el presente informe, por lo cual, transcribimos más abajo, la forma en que se desarrolló dicha cuestión, de conformidad al Informe elaborado por la CLAC. El resumen de los demás temas tratados, se encuentran en el Informe de la CLAC anexo.

Indicamos que hemos resaltado en negritas, la participación del Instituto, la cual estuvo a cargo de la Secretaría de la CLAC, con la presentación de la Nota de estudio **CLAC/GEPEJTA/27-NE/12** (anexa).

Destacamos el comentario realizado por el Experto de **Chile**, quien resaltó la importancia del documento promulgado por el Instituto, indicando que las conclusiones alcanzadas en las XXXIX Jornadas, son un real respaldo al trabajo realizado por la CLAC, cuestión esta que también formó parte de las Conclusiones de la Cuestión 1, así como, se instó a los Estados que no han firmado el "*Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC*", promuevan al interior de sus Administraciones la suscripción del mismo, lo antes posible.

Cuestión 1 del Orden del Día: Transporte y Política Aérea
Cuestión 1.1 del Orden del Día: Liberalización del transporte aéreo (Colombia)

La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/11 Corrigendum, recordando que en la reunión del GEPEJTA/27 (San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011) su país presentó una NE que contenía un análisis sobre la conectividad aérea entre los Estados miembros de la CLAC y los países de la región Asia Pacífico, haciendo un inventario de los Acuerdos de Transporte Aéreo, de conformidad con la información publicada en el página web de CLAC relativa a los derechos de tráfico. En aquella oportunidad, el GEPEJTA consideró pertinente que, dado que varios Estados tienen suscritos acuerdos con los países de la región Asia Pacífico, se hacía necesario verificar si dichos acuerdos habían sido implementados en su totalidad y/o parcialmente, esto para definir la realidad actual y las perspectivas de futuro.

Recordó asimismo, que el GEPEJTA acordó solicitar a los Estados que hagan llegar a Colombia, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, la información correspondiente a los derechos de

tráfico que se vienen explotando en función de los acuerdos bilaterales suscritos con los Estados de la región Asia Pacífico, estos Estados son: Argentina, Brasil, Chile, Guatemala, México, Paraguay, Perú y República Dominicana, habiendo recibido respuestas de siete de ellos, cuya información se presentaba en la propia NE.

Informó también que luego del análisis realizado por su Administración, en su calidad de Punto Focal de esta Macrotarea, se podría expresar que, si bien se encontraban dados los marcos regulatorios que permitirían generar conectividad de algunos países miembros de la CLAC con la región Asia Pacífico y se conocían iniciativas de Estados como Brasil y Argentina de incrementar vínculos con países de esa región, la efectividad y aplicabilidad de estos servicios era precaria, por lo que, por el momento, no se podía pensar en un Acuerdo multilateral de carácter liberal con otro bloque, lo cual resultaba bastante ambicioso. En sentido de lo expuesto, propuso al Grupo a tomar nota de la información presentada e intercambiar opiniones a efectos de adoptar la medida más apropiada sobre el tema.

Durante el debate, la Experta de República Dominicana informó que, además de Rusia, aprovechando la reunión del ICAN en octubre de 2011 suscribió un Acuerdo de Servicios Aéreos con India en el cual se otorgaba derechos de tráfico de hasta quinta libertad y designación múltiple, por lo que, estaban a la espera del inicio de operaciones por parte de aerolíneas de dicho país.

El Representante de la IATA destacó que la iniciativa de la CLAC respecto de analizar la conectividad con otras regiones era de suma importancia. En ese sentido, expresó que los acuerdos bi y/o multilaterales les parecía que siempre serían una valiosa contribución, pues se dejaban abiertas las posibilidades de conectividad y las líneas aéreas podrían explotar dichas vías, por lo que, exhortó a que la CLAC continúe trabajando en esta materia que desde todo punto de vista era positiva.

El Experto de Chile, al tiempo de excusarse porque su país no había respondido la consulta, informó que ese país tenía acuerdos con varios países de la región asiática e informó que disponían de conexiones efectivas tan solo con Australia y Nueva Zelanda en el Pacífico Sur. De igual forma, hizo notar que también los países de Asia con los cuales tenían varios convenios vigentes tampoco estaban, por el momento, explotando los servicios acordados. Informó asimismo, que tenían un acuerdo suscrito con la India. Continuó informando que su país había suscrito un convenio multilateral vigente para la liberalización del transporte aéreo que fue suscrito con los países de la Cuenca del Pacífico (MALIAT, por sus siglas en inglés), mediante este acuerdo los Estados firmantes se otorgan todos los derechos de tráfico y existe también un protocolo de cabotaje para los países que estén abiertos a incorporarse. Destacó asimismo, que al momento aproximadamente 12 países ya se habían adherido al Convenio.

Por otro lado, hizo notar que el futuro la región como un todo partiendo del Convenio Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC podría vincularse con toda la Cuenca del Pacífico y disponer de varios países interconectados, tanto de nuestra región como de la región Asia-Pacífico.

El Representante de Brasil por su parte, recordó que en los años 90 la conectividad de su país con Estados del Asia era importante y expresó que solo VARIG tenía como destinos Japón, Hong Kong, Bangkok y Osaka, eso sin considerar un punto en China, desafortunadamente después del 11 septiembre del 2001 el tráfico disminuyó y una de las razones de eso se debió a que los Estados Unidos de Norteamérica comenzaron a exigir visas de tránsito, eliminándose por tanto un

flujo importante de pasajeros étnicos. Sin embargo, se ha observado que líneas aéreas asiáticas han vuelto a operar como es el caso de Korean Airlines, así como, la nueva operación de Singapore Airlines y China Air. Destacó asimismo, que la operación entre las dos regiones depende mucho del comportamiento del comercio y se esperaba que en el futuro mejore la conectividad, por lo que, consideró que mantener abiertas las vías, en función de los acuerdos de transporte aéreo era prudente y objetivo.

La Experta de Cuba concordó con las conclusiones de la NE/11, en el sentido que, por el momento, no era necesario concertar un acuerdo multilateral con Asia Pacífico pues en el régimen bilateral existían acuerdos que aún no habían sido explotados. También informó que su país había suscrito acuerdos bilaterales con países de esa región; además, tenían acuerdo con Rusia que se venía explotando, así como, uno con China y otro con Dubái. Por último, expresó que si bien la política de transporte aéreo de su país no era de cielos abiertos, era flexible y gradual.

El Experto de Argentina manifestó que su país concordaba con la posición expresada por los especialistas que le antecedieron en la palabra pues sería demasiado ambicioso plantear la búsqueda de un acuerdo multilateral entre las dos regiones. De todos modos, su país venía procurando desarrollar una apertura en la conectividad a través de acuerdos bilaterales.

A continuación, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/12, mediante la cual, entre otras cosas, se informaba que el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio había desarrollado sus XXXIX jornadas y como parte del Orden del Día de este evento se había analizado el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, resaltando la importancia del mismo y resolviendo lo siguiente:

Primera.- Considerando que la tendencia a la liberalización del transporte aéreo internacional parece irreversible, que el Convenio Multilateral de Cielos Abiertos para la región de la CLAC constituye una evidente fuente de integración, y que resulta del todo inconveniente marginar o aislar a algún país latinoamericano de tales procesos, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial recomienda a los Estados de la CLAC la suscripción, ratificación o adhesión del mencionado Convenio.

Segunda.- El Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial aprecia que la circunstancia de que los países de la Región Latinoamericana pudieran tener normas y políticas lo más similares posibles en materia de transporte aéreo internacional, otorgaría mayor certeza jurídica a las relaciones aerocomerciales y facilitaría el desarrollo del transporte aéreo, por lo que insta a las autoridades de la región a promover las adecuaciones necesarias en esa dirección.

Tercera.- Los Tratados de Libre Comercio que se han celebrado entre los países latinoamericanos y los Acuerdos de Cartagena y Fortaleza constituyen un primer progreso en materia de integración, progreso que para continuar creciendo necesita imperiosamente del desarrollo del transporte aéreo internacional, por lo que el Convenio Multilateral de Cielos Abiertos para la región de la CLAC es complemento necesario y está en plena armonía con el marco internacional descrito.

Luego de abrir el debate, la Secretaría también se refirió a las tendencias que se venían observando en la región en cuanto al acercamiento de la Comunidad Andina con el Mercosur a

efectos de obtener un proceso de integración a futuro. Destacó asimismo, que el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas de la CAN había discutido este tema en su última reunión y se observaba que existiendo entre los países andinos un Acuerdo de Cielos Abiertos se podría buscar la forma de sumar esfuerzos para armonizarlo con el Acuerdo de Fortaleza, asunto que se podría superar si los Estados miembros de los dos Acuerdos suscriben el Acuerdo de la CLAC o armonizan sus posiciones con el mismo.

Por otro lado, informó que la Cancillería de Colombia había enviado una nota oficial a la Secretaría de la CLAC, mediante la cual se eliminaban algunas reservas hechas por ese país cuando suscribieron el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC lo que le daba mayor flexibilidad y ampliaba el espectro de los derechos de tráfico que otorgarían. Esta información la podrían encontrar en la página web de la Comisión.

La Experta de Colombia informó que su país tenía a cargo la Presidencia pro t mpore del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas y dio a conocer que el 29 de febrero los Estados miembros de dicho Comité habían mantenido una video conferencia en la cual su país había propuesto que se otorguen derechos de tráfico de quintas libertades dentro de la región latinoamericana, desafortunadamente no existe todavía consenso y esperaban que se pueda superar esto y en un futuro se logre esa aspiración.

El Experto de Chile, por su parte, al tiempo de felicitar a Colombia por haber alzado las reservas con que había firmado originalmente el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, lo que demostraba que afortunadamente el Grupo de Trabajo había acertado al introducir en el Acuerdo Multilateral la posibilidad de reservas pues éste era un método flexible y las mismas podían levantarse en cualquier momento, incluso después de la ratificación. En consecuencia, un convenio liberal como el de cielos abiertos de la CLAC con éste sistema permite que la liberalización del transporte aéreo en la región vaya caminando progresivamente, pues aquellos países que en un momento determinado tienen problemas pueden suscribir con reservas y más adelante, resuelto el problema o modificada la política de su gobierno, puede levantar las mismas.

Por otro lado, resaltó la importancia del documento promulgado por el INSTIBAEROSPA porque el análisis que realizó este Instituto sobre nuestro Acuerdo de Cielos Abiertos es estrictamente académico ya que allí hay juristas de toda Iberoamérica, es decir, España, Portugal, México, Centro América, El Caribe y por supuesto toda Sudamérica y, por tanto, los juristas que hicieron el análisis lo hicieron desde la óptica eminentemente académica y no política. En definitiva las conclusiones alcanzadas en las Jornadas son un real respaldo al trabajo realizado por la CLAC.

Conclusión

El GEPEJTA resolvió:

a) que, por el momento, no se avizoraba la necesidad de desarrollar un acuerdo multilateral con los países de Asia-Pacífico y, en todo caso, se debería seguir explotando los actuales convenios bilaterales y explorando la posibilidad de incluir en el programa de trabajo de la CLAC, como una tarea constante, la evolución de este tema, a efectos de disponer a futuro, ojala de un acuerdo multilateral entre las dos regiones; y,

b) resaltar la importancia de las conclusiones alcanzadas por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y solicitar a los especialistas de los Estados que no han firmado el “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC”, promuevan al interior de sus Administraciones la suscripción del mismo, lo antes posible.