



CLAC/GEPEJTA/43-NE/10

08/07/19

**CUADRAGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/43)**

(Lima, Perú, 16 y 17 de julio de 2019)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:** **Transporte y política aérea**

**Cuestión 1.7 del
Orden del Día:** **Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos**

(Nota de estudio presentada por Chile)

Antecedentes

1. En Punta Cana, República Dominicana, entre el 2 y el 5 de noviembre de 2010 se abrió a la firma el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (en adelante el “Acuerdo Multilateral”). El acuerdo entró en vigor el presente año al haber sido ratificado por tres países (Uruguay, Panamá y Brasil) dándose cumplimiento a lo prescrito en su artículo 40 sobre entrada en vigor. Por su parte, a la fecha, otros seis países lo han firmado o se han adherido, encontrándose pendiente su ratificación. Cinco de los países que aún no han ratificado resolvieron aplicar provisionalmente las disposiciones del Acuerdo Multilateral.

2. En su artículo 2 los Estados Partes del Acuerdo Multilateral otorgan derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo por las líneas aéreas de los otros Estados Partes. Dentro de lo estipulado, la concesión de derechos puede llegar hasta la novena libertad.

3. Por otro lado, en su artículo 37 el Acuerdo Multilateral permite a los Estados hacer reservas, sin establecerse limitaciones expresas a éstas y en el marco del principio general de no afectar el objeto y fin del tratado. De los países que han ratificado, firmado o adherido al Acuerdo Multilateral, siete han hecho uso de la facultad de plantear reservas, en especial respecto de los alcances del artículo 2 sobre otorgamiento de derechos, limitando el grado máximo de libertad del aire concedida a las líneas aéreas de los demás Estados Partes.

Problema detectado

4. En sus 40 artículos, el Acuerdo Multilateral no contempla disposiciones respecto a su relación con los acuerdos bilaterales ya existentes entre Estados Partes que versen sobre las mismas materias. Este asunto es de suma importancia considerando el gran número de acuerdos ya existentes entre los distintos Estados Miembros de la CLAC.

5. Aplicando los principios generales establecidos en la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, debiera entenderse que las disposiciones del Acuerdo Multilateral como tratado posterior prevalecerían, mientras que las disposiciones del acuerdo bilateral anterior se aplicarían únicamente en la medida en que sean compatibles con las del Acuerdo Multilateral.

6. Lo anterior, en principio, no debiera generar problemas. Sin embargo, considerando que el Acuerdo Multilateral contempla la opción de formular reservas a sus disposiciones, y en especial que los Estados que han ratificado, firmado o adherido, han formulado reservas al artículo 2 sobre otorgamiento de derechos, se puede generar la situación en que un acuerdo bilateral otorgue un grado mayor de libertades del aire que aquellas aceptadas por una parte de dicho tratado bilateral en el marco del Acuerdo Multilateral.

7. En el caso anterior, el Acuerdo Multilateral vendría a crear un marco regulatorio más restringido entre los dos Estados afectados. En este sentido, al considerar que el espíritu del Acuerdo Multilateral, expresado en su preámbulo, es el de expandir las oportunidades de los servicios aéreos, no pareciera ser la intención de las Partes reducir el grado de libertad otorgada entre los Estados Miembros. Por este motivo, debieran tomarse los resguardos pertinentes para no crear entre dos Estados Partes del Acuerdo Multilateral un marco regulatorio que restrinja las actividades que en virtud de un acuerdo bilateral eran posibles.

Soluciones a considerar

8. Se vislumbran tres posibles soluciones para el problema detectado, siendo la última de estas la que pareciera ser más eficiente:

1. Modificación del Acuerdo Multilateral. La opción más lógica implicaría la modificación del Acuerdo Multilateral mediante la introducción de un artículo relativo a la relación entre este acuerdo y los acuerdos bilaterales, en el sentido que el Acuerdo Multilateral no debiera entenderse como una limitación a los acuerdos bilaterales que contemplen mejores oportunidades de expansión de los servicios aéreos en la región.

Sin embargo, esta opción requeriría un largo tiempo de tramitación y dificultaría los procesos de ratificación que se llevan adelante en los distintos Estados firmantes o adherentes, además de hacer que los Estados que ya han ratificado el acuerdo tengan que volver a analizarlo.

2. Acuerdo especial de modificación entre dos partes afectadas. De conformidad al Artículo 41 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, dos o más partes en un tratado multilateral podrán celebrar un acuerdo que tenga por objeto modificar el tratado únicamente en sus relaciones mutuas. En este sentido, solo los Estados que determinen que en su relación bilateral previa al Acuerdo Multilateral se contemplaba un marco regulatorio más positivo para la expansión de los servicios aéreos podrían firmar un acuerdo que permita modificar los efectos del Acuerdo Multilateral únicamente entre ellos. De este modo, el objetivo final del Acuerdo Multilateral se mantendría intacto.

3. Texto de las reservas. El problema detectado se produce principalmente al existir reservas a las disposiciones del Acuerdo Multilateral. En este sentido, la solución más simple que se vislumbra es salvaguardar estas situaciones al momento de redactarse las reservas al tratado.

Medidas propuestas al Grupo

4. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la situación presentada y analizar la relación entre sus acuerdos bilaterales vigentes y el Acuerdo Multilateral;

- b) Recomendar a las autoridades de sus respectivos Estados considerar tomar este asunto al momento de firmar o de ratificar el Acuerdo Multilateral con reservas, de modo que se tomen los resguardos para evitar que la reserva reduzca los derechos ya otorgados a nivel bilateral, generando un perjuicio la objeto y fin liberalizador del Acuerdo Multilateral.