



CLAC/A24-NE/13
02/03/22

XXIV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC
(Montevideo, Uruguay, 23 al 25 de marzo de 2022)

Cuestión 12 del
Orden del Día: Otros asuntos.

Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC
y el proyecto de Código Aeronáutico Latino Americano

(Nota de Estudio presentada por - ALADA)

Antecedentes

1. En el ámbito latino americano, el “Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los estados miembros de la CLAC”, aprobado en el año 2010 y ratificado hasta el momento por nueve Estados Miembros, supone la conformación de un instrumento normativo de carácter regional de enorme valía para los países que forman parte de la región, especialmente en el plano de la unificación legislativa de estos Estados.
2. La adopción de acuerdos bilaterales en materia de servicios de transporte aéreo internacional ha tenido un propósito concreto: sistematizar su tratamiento normativo en documentos específicamente ideados a esos efectos. Y por este camino se ha venido tramitando la negociación de los servicios aerocomerciales en América Latina, en sus distintas formas.
3. El Tratado de cielos abiertos supone un importante avance en la homogeneización del marco regulatorio respectivo el cual, por otra parte, sigue la clara tendencia registrada en todo el mundo en este aspecto.
4. El Proyecto de Código Aeronáutico Latino Americano, aprobado por ALADA el año 1985 y presentado a la CLAC en 1986, que en su momento fue la síntesis del pensamiento aeroturístico regional, ha resultado un interesante caso de fuente indirecta de uniformidad legislativa en América Latina, ya que países como Argentina, Bolivia, Perú, Panamá y Uruguay lo tuvieron en cuenta cuando modificaron todo o parte de sus legislaciones de fondo.
5. Debido al tiempo transcurrido y respondiendo al dinamismo que caracteriza al Derecho Aeronáutico, ALADA viene estudiando la actualización del citado Proyecto durante los últimos cinco años, el cual probablemente pueda ser aprobado en la próxima Asamblea de la Asociación, que tendrá lugar en octubre de 2022 (su texto puede consultarse en el sitio web de ALADA: www.alada.org, en la carpeta “Legislación aeroportuaria”).

6. Uno de los capítulos agregados al nuevo Proyecto se refiere a los servicios aéreos internacionales, tema que no se incluyó en el proyecto original de 1985. El articulado propuesto del mismo se orienta, en términos generales, en la misma doctrina aerocomercial del Acuerdo de la CLAC de 2010.

7. Es sabido que los Estados vienen utilizando los acuerdos bilaterales como herramienta adecuada para negociar sus servicios aéreos internacionales, debido a su flexibilidad y distintas formas legales de concreción. Asimismo, en el ámbito doctrinario de nuestra región hubo expresiones interesantes respecto de la noción del “servicio de transporte aéreo interno e internacional”, como fue el caso de la querida y recordada profesora Marina Donato en cuanto al pronto desplazamiento que sufriría el empleo de estos instrumentos bilaterales. Particularmente, por la tendencia al multilateralismo que se observa en el mundo¹ durante los últimos diez años hasta la pandemia. Un claro ejemplo de ello fueron las negociaciones de las relaciones aerocomerciales celebradas —tal como ejemplificara la profesora Donato— entre Estados Unidos de América y la Unión Europea, que llevaron a la adopción del Acuerdo bilateral entre ese país y los europeos.

Desarrollo

8. En ese multilateralismo, quizá en el futuro podría analizarse la actualización de algunos conceptos del Acuerdo de la CLAC, como por ejemplo las definiciones de los términos “capacidad”, “ruta” y “tarifa”, siguiendo modernas tendencias doctrinarias.² El proyecto de Código Aeronáutico Latino Americano en estudio³, contempla las sugerencias efectuadas en el marco del presente, en el sentido en que anteriormente se menciona. Un dato interesante y actual lo ofrece Colombia, ya que terminada la 13ª. “Conferencia internacional para la Negociación de Acuerdos Aéreos” (2021) organizada por la OACI, este país suscribió veintiún (21) acuerdos bilaterales con el objetivo de mejorar su conectividad internacional.⁴

9. En el campo de la armonización normativa regional es interesante destacar su impulso a través de la recomendación de la aplicación de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), efectuada mediante la creación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional por la OACI. Varios países de la región los vienen adoptando con diferentes modificaciones atinentes a sus realidades nacionales.⁵ Entre los beneficios que poseen los LAR pueden mencionarse: a) son desarrollados de acuerdo con los Anexos de OACI y normas internacionales; b) su metodología de validación está orientada a asegurar su vigencia y permite verificar la idoneidad de los

¹ Donato, Marina, “Perdurarán los acuerdos bilaterales como instrumentos de negociación del transporte aéreo?”, pub. en “Liber Amicorum en homenaje al profesor Ernesto Vásquez Rocha”, Bogotá, 2008, Universidad Externado de Colombia, pág. 51.

² Esta redacción fue oportunamente propuesta por el Dr. Mario O. FOLCHI, advirtiendo que el mecanismo que se adopte a los fines de la determinación de la capacidad que se ofrece, quedará sujeto a un mecanismo de control. Ambos los cuales, la adopción del mecanismo de capacidad y del control de capacidad ofrecida, constituyen expresiones *stricto sensu* de la política aerocomercial. Conf. Mario O. FOLCHI, “Tratado de Derecho Aeronáutico y política de la aeronáutica civil”, T. 2, Buenos Aires, ALADA-Astrea, 2015, págs.83 y 84.

³ Proyecto Código Aeronáutico Latinoamericano, Ed. 2019, en ALADA. Disponible en: <https://alada.org/proyecto-codigo/> [Fecha de consulta: 13/02/2022].

⁴ “Colombia closes air agreements with Africa, Middle East and South America”, en ‘AviaciónLine’, Disponible en <https://www.aviacionline.com/2021/12/Colombia-closes-air-agreements-with-africa-middleeast-and-southamerica/> (Fecha de consulta: 24/02/2022)

⁵ <https://www.impo.com.uy/bases/resoluciones-originales/376-2018> A/1.

requerimientos; c) son documentos soporte para los inspectores y documentos de orientación para la industria (CA).

10. El Proyecto de Código Aeronáutico Latino Americano que posiblemente se apruebe en octubre próximo, es seguro que incorporará algunas disposiciones para receptar también las nuevas tecnologías, que la pandemia del Covid-19 potenció de modo exponencial, de manera impostergable y transversal a las vidas de todos nosotros. Por ello, las nuevas normas vinculadas con la aviación civil y el derecho aeronáutico no pueden desconocerlas. Uno de los ejemplos más evidentes es la infraestructura digital conocida como “blockchain”, así como los medios de pagos usados actualmente, en base a los cuales se produce el intercambio de bienes, servicios e inversiones, entre ellos muchos vinculados a la aviación civil, mediante servidores denominados “exchanges” (BINANCE) y la utilización de las denominadas billeteras frías o calientes (“cold or hot wallet”). Son ejemplos de ello el pago de pasajes aéreos mediante el empleo de bitcoin y no solo de vuelos regulares sino de los realizados por la aviación privada o ejecutiva, así como la existencia de empresas como Flapz y QuickiPay, que admiten pagos de cualquier negocio en criptomonedas en países como Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Panamá y Perú.

Conclusión

11. La región latinoamericana se enfrenta, una vez más, al desafío de modernizar su legislación aeronáutica y ALADA compromete nuevamente su actividad académica para acompañar las futuras decisiones en esa ruta, en un todo de acuerdo con uno de sus objetivos estatutarios: la unificación legislativa en América Latina.
