



CLAC/GEPEJTA/57-NE/08

5/11/24

**QUINCUAGÉSIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN
ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/57)**

(Brasilia, Brasil, 13 y 14 de noviembre de 2024)

Cuestión 3 del

Orden del Día: Transporte y política aérea.

Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC

(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 2019 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 Parte del Acuerdo Multilateral se otorgan recíprocamente derechos para la provisión de servicios de transporte aéreo por las aerolíneas designadas de los otros Estados Parte. 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, pero teniendo presente el 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 concedida a las líneas aéreas de los demás Estados Parte.

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 Parte 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 algunos Estados suscriptores 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 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 Parte 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:

- I. 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 de 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.

- II. 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.

- III. 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. En otras palabras, es deseable que los Estados que adopten el Acuerdo multilateral con reservas que impliquen reducir el espectro de derechos que ya han concedido a otros Estados de la CLAC en acuerdos o entendimientos específicos, hagan expresa declaración de que dicha reserva no afectará las libertades acordadas previamente en acuerdos bilaterales.

Medidas propuestas

9. 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 que consideren tomar en cuenta 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 al objeto y fin liberalizador del Acuerdo Multilateral.

 - c) Incorporar la prevención descrita en el párrafo 8.3 de la presente Nota de Estudio en la Resolución A20-27, particularmente en la tarea “Revisión y modernización de las resoluciones de Transporte y Política Aérea” llevada a cabo por el punto focal de transporte aéreo.