

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/39-NE/04  
10/08/17

**TRIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/39)**

(San Salvador, El Salvador, 15 al 17 de agosto de 2017)

**Cuestión 1 del  
Orden del día:**

**Transporte y Política Aérea**

**Cuestión 1.4 del  
Orden del día:**

**Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la  
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

(Nota de estudio presentada por Chile)

**Antecedentes**

1. Como obra en conocimiento del GEPEJTA, durante la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC se aprobó la Resolución A 19-03, en virtud de la cual se exhortó a los Estados a suscribir, ya sea de forma inmediata o gradual, el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos cuyo texto se adjuntó a la misma Resolución, al tiempo que se encargó a la Secretaría constituirse como depositaria del citado Acuerdo Multilateral y notificar a los Estados para que lo suscriban.
2. Como igualmente se recordará, dicho Acuerdo surgió producto del trabajo de un Grupo *Ad hoc* a partir de un borrador preparado por la Secretaría en coordinación con Panamá y que fue enriquecido con los aportes de diversos Estados, todo ello con la intención de poner a disposición de la Región un convenio multilateral de cielos abiertos al que pudieran sumarse aquellos países que, en armonía con sus políticas aerocomerciales, estuvieran en condiciones de hacerlo. El proyecto sometido a discusión recogió las iniciativas que la OACI y la misma CLAC habían venido adoptando en materia de flexibilización del transporte aéreo internacional a partir de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5).

**Situación actual**

3. Habiendo transcurrido ya siete años desde su aprobación por la Asamblea de la CLAC y de su apertura para la firma, puede constatarse que a la fecha son nueve los Estados miembros de

la CLAC que han suscrito el Acuerdo o se han adherido a él. Se trata de Brasil, Chile, Colombia, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.

4. Vale la pena reiterar una vez más que se trata de un acuerdo caracterizado por los siguientes elementos: a) concesión de derechos de tráfico hasta la sexta libertad en servicios de pasajeros, y hasta la séptima libertad en servicios de carga exclusiva y en servicios combinados de pasajeros y carga; b) designación basada en el criterio de la sede principal de negocios y control normativo; c) múltiple designación de empresas operadoras por cada Estado parte; d) libre determinación de tarifas y de capacidad por parte de los operadores; e) concesión del derecho de cabotaje; f) amplias facilidades y oportunidades comerciales.

5. En efecto, conforme se desprende del texto mismo y del tenor de las discusiones y propuestas que llevaron a concluir el instrumento en cuestión, su objetivo y fin principal es generar una mayor integración regional a través de un acuerdo de cielos abiertos, eliminando restricciones a la provisión de los servicios aéreos entre los Estados que se hagan Parte, en un entorno de amplitud en la concesión de derechos

### **Reservas**

6. Uno de los aspectos relevantes del acuerdo es el que se encuentra estipulado en su Artículo 37, disposición que admite expresamente la posibilidad de que, al firmar, ratificar, aceptar o aprobar el acuerdo, o al adherirse a él, los Estados formulen reservas al texto, es decir, puedan excluir o modificar unilateralmente los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del tratado en su aplicación a ese mismo Estado, mediante una declaración orientada a dichos fines. Algunos de los Estados firmantes han hecho uso de esta facultad, declarando reserva por ejemplo a la concesión del derecho de cabotaje. Adicionalmente, el acuerdo no prohíbe ni condiciona el retiro en cualquier momento de las reservas formuladas.

7. Ahora bien, para que los efectos previstos por el acuerdo puedan alcanzar su máxima expresión, es altamente deseable que las reservas que se formulen a su texto sean las mínimas posibles y que no afecten su objeto y fin esencial.

8. Basado en lo anterior, más allá de los grados de apertura que cada legislación o política interna de los Estados miembros legítimamente considere, este acuerdo también puede ser aprovechado para contar con un marco de condiciones uniformes en todo aquello que no afecte a la concesión de derechos de tráfico, sin necesidad de fraccionar a estos últimos ni dañar el espíritu y objeto de lo convenido, según se expuso más arriba. Lo anterior puede alcanzarse mediante un adecuado uso del derecho a reservas por parte de los Estados que no se consideren en situación de adoptar hasta la sexta libertad, empleando las reservas para excluir de la aplicación del acuerdo todos los derechos de tráfico que éste contempla, sin fraccionamientos. Así, la Región contaría al menos con un consenso uniforme en cuanto todas las demás cláusulas y condiciones administrativas que forman parte de una relación aeronáutica comercial internacional, mientras continúa el avance en materia de derechos de tráfico.

### **Conclusiones**

9. Teniendo presente que detrás de esta iniciativa subyace el esfuerzo conjunto de los Estados miembros de la CLAC, empeñados en afirmar dentro de la Región la tendencia a flexibilizar la prestación de servicios de transporte aéreo comercial impulsada a nivel mundial, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre los países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentando un sistema seguro, ordenado y eficiente, la adhesión a este acuerdo por parte del mayor número de Estados miembros de la CLAC constituiría un significativo avance en el desarrollo del transporte aéreo en la Región.

10. En la medida que ello no pueda lograrse por el momento debido a las legítimas posiciones de los Estados que poseen políticas aerocomerciales menos abiertas, estimamos atendible que estos Estados consideren igualmente suscribir y ratificar el acuerdo, pero haciendo reserva de todos los derechos de tráfico contemplados en el texto, de manera que al menos puedan sumar sus voluntades para generar un marco jurídico multilateral común para Latinoamérica en todo aquello que no incida en la concesión de derechos de tráfico. Así, una vez que sus políticas internas lo permitan, podrán retirar sus reservas y, de ese modo, adherir al total de libertades pactadas en el instrumento. Esta modalidad ayudaría también a contar con una estructura básica para las relaciones entre todos aquellos Estados de la Región que no tienen acordada relación bilateral alguna hasta la fecha.

### **Medidas propuestas al GEPEJTA**

11. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Respecto de los Estados que aún no lo hayan hecho, requerir a sus respectivos gobiernos la más pronta firma y ratificación del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC”; y,
- c) Respecto de los Estados cuyas legislaciones o políticas internas no les permitan adherir a los derechos de quinta y sexta libertad, requerir a sus respectivos gobiernos que consideren la firma y ratificación del acuerdo con reserva de todos los derechos de tráfico estipulados en el acuerdo.