



CUESTIONES DE DERECHO AERONÁUTICO Y POLÍTICAS DE TRANSPORTE AÉREO

Maximiliano Naranjo I.
Editorial Jurídica Cevallos: Quito

SEBASTIÁN REINA BÁEZ¹
Spingarn & Marks, Quito, Ecuador

Introducción

Esta obra fue desarrollada por uno de los profesionales más excelsos del Derecho Aeronáutico en nuestro país, el doctor Maximiliano Naranjo Iturralde, quien elabora un compendio muy dinámico de la materia aeronáutica en aspectos regulatorios y Política Aero comercial. Relata, desde el inicio de la aviación civil hasta la actualidad, toda la evolución que ha tenido la práctica del Derecho Aeronáutico en la región y el Ecuador, así como las políticas de transporte aéreo que han permitido convertirnos en el país de los “Cielos Abiertos”.

El transporte aéreo, en un principio, fue considerado como el fin o el objetivo principal en la industria de la movilidad aérea; sin embargo, a lo largo del desarrollo de esta obra podemos ver que actualmente el fin es el ser humano y su necesidad de transportarse con libertad y sin limitaciones, siendo el objetivo principal la conectividad y el turismo que se pueda generar con el intercambio comercial entre las naciones de la comunidad internacional.

En este proceso reflexivo, espero transmitir en un esquema ejecutivo y creativo todo el contenido brindado por el autor del libro, y que este insumo pueda guiar paso a paso a los estudiantes de Derecho en el análisis y práctica del Derecho Aeronáutico.

Características principales

Esta obra histórica y académica expone todos los competentes del transporte aéreo y enfatiza en la regulación y la política aero comercial que ha venido mutando y perfeccionándose durante la evolución de la humanidad a partir de la necesidad de eliminar las barreras de una regulación excesiva del transporte aéreo proveniente de un proteccionismo radical por parte de los Estados a sus aerolíneas nacionales.

Los Acuerdos de Transporte Aéreo, que surgieron desde 1987, y también el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Protocolos de Enmiendas son la Carta Magna de la aviación internacional. Estos se establecieron en los textos oficiales que originaron los principios y reglas del transporte aéreo internacional.

Los primeros conceptos que se instituyeron con estos Acuerdos y Convenios de aviación civil internacional fueron la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo y todas las obligaciones, derechos y relaciones aero comerciales que eso genera. Es así que partiendo

¹ Sebastián Reina tiene más de 10 años de experiencia en la industria del transporte aéreo y el turismo. Inició en el 2010 y en adelante ha asesorado en materia de Derecho Aeronáutico, Política Aero comercial y Derecho Administrativo a varias instituciones públicas relacionadas con la aviación (Ministerio de Transporte y Obras Públicas [MT OP], Consejo Nacional de Aviación Civil [CNAC], Dirección General de Aviación Civil [DGAC] y TAME EP). En el ámbito privado, su práctica se especializa en la asesoría integral (Técnico/Legal) a aerolíneas nacionales y extranjeras en la obtención de permisos de operación en transporte aéreo doméstico e internacional de pasajeros, carga y correo; leasing de aeronaves; acuerdos comerciales; aviation finance; y, empresas de actividades complementarias y conexas al transporte aéreo. Es director de Spingarn Abogados, lidera el Departamento de Aviación y Turismo de la firma. Correo electrónico: sreina@spingarn.ec. ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-6630-1301>.



de la soberanía de los Estados, la comunidad internacional acordó dos libertades básicas para la operación de aeronaves civiles como el sobrevuelo y la escala técnica sin fines comerciales.

Más allá de los sobrevuelos y la escala técnica sin fines comerciales, los Estados tienen plena independencia para negociar los derechos aerocomerciales que les asisten de manera bilateral y multilateral. Para Ecuador, el bilateralismo es la práctica común para negociar libertades de tráfico aerocomercial y el multilateralismo se ha aplicado exclusivamente en el marco del grupo de integración económico regional de la Comunidad Andina.

El Ecuador tiene suscritos más de cuarenta instrumentos bilaterales con distintos Estados en los que predomina desde el 2017 que nuestro país estableció como política de Estado el concepto de “Cielos Abiertos” controlados, esto significa que se reserva el cabotaje exclusivamente para los operadores aéreos constituidos en territorio ecuatoriano que cuenten con Certificado de Operador Aéreo (AOC) emitido por la Autoridad de Aviación Civil del Ecuador.

Es así como el doctor Maximiliano Naranjo Iturralde plasma en su libro la visión del futuro de la aviación desde el 2004, determinando conceptos básicos como la múltiple designación, liberalización de rutas y frecuencias, no limitación en equipos de vuelos, propiedad sustancial y control efectivo de los operadores aéreos, que han permitido que la flexibilidad operacional se desarrolle y fortalezca como una política de Estado.

Para que esta flexibilidad operacional se ejecute en correcta forma necesitamos acuerdos comerciales reconocidos por la comunidad internacional, como lo son los Códigos Compartidos, Interchange, Block Spaces, entre otros. Estas instituciones comerciales son fundamentales para el desarrollo de la industria en el Ecuador, y el autor del libro ya lo tenía muy bien marcado desde el año 2004, año que el país rompió la barrera del estatismo de la aviación y avanzó hacia su liberalización.

Para que la comunidad del Derecho comprenda sobre qué versan estos acuerdos comerciales, a continuación exponemos las definiciones que dispone el Reglamento de Permisos de Operación para la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial, (en adelante el “Reglamento”):

Art. 61.- Del contrato de Código Compartido.- Este contrato constituye un arreglo comercial mediante el cual una aerolínea (la Parte Operadora) permite a otra aerolínea (la Parte Comercializadora) colocar su código en un vuelo operado por la primera, de manera que ambos puedan ofrecer y comercializar al público el inventario de sillas de dicho vuelo. En la compartición de códigos, una aerolínea (la Comercializadora) publicita y vende los servicios de la aerolínea Operadora como si fueran propios.

Para su autorización, la Dirección General de Aviación Civil tendrá en consideración:

- a) En el Acuerdo de Código Compartido se establezca que la calidad de operador la tendrá la parte que efectivamente realice los vuelos, la cual debe ser calificada y certificada por su gobierno.
- b) El socio operador será el que cuente con los derechos de tráfico en la ruta o tramo de ruta en que se comparte códigos. Los derechos de ruta se conferirán en el respectivo permiso de operación, que será obligatorio obtener de forma previa, para que la aerolínea pueda operar una determinada ruta.

El socio comercializador, tendrá los derechos de ruta en función del documento de Designación otorgado por la autoridad competente del país de bandera de la aerolínea comercializadora, ante la Autoridad Aeronáutica Ecuatoriana, dentro de las rutas convenidas en los respectivos instrumentos bilaterales.

- c) Las condiciones bajo las cuales se operará en códigos compartidos constarán en los respectivos acuerdos bilaterales que celebre el Ecuador con otros Estados.
- d) El usuario estará debidamente informado de cuál es el socio operador y comercializador del servicio.

En todo aquello no previsto en este artículo, se estará a lo establecido en las resoluciones emitidas para el efecto por la Dirección General de Aviación Civil.

Otro aspecto a destacar es la aprobación por parte de la Autoridad de Aviación Civil del Ecuador es la operación con aeronaves de matrícula extranjera en rutas domésticas utilizando acuerdos comerciales de Interchange. Dichos acuerdos permiten a un operador aéreo doméstico intercambiar aeronaves con su compañía matriz o filiales en exterior y poder contar con toda la flota del operador aéreo para atender la alta demanda del mercado ecuatoriano, suplir aeronaves en caso de mantenimiento programado o no programado, y en el caso de beneficiar la conectividad interna y externa del país.

También se debe destacar el estudio constitucional que realiza el autor de la obra sobre el Derecho Constitucional en el transporte aéreo, que resalta la facultad que tiene el Estado de ser el desarrollador y ejecutor de la política de transporte aéreo, instituyendo que la rectoría la ejerce el Ministerio del ramo que en este caso es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), en coordinación con las Autoridades Aeronáuticas del país, el Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC), organismo colegiado de política aerocomercial, y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), agencia técnica de regulación y control.

El productor de esta obra analiza la naturaleza jurídica constitucional del transporte aéreo, la cual recae en la definición del servicio de transporte aéreo de acceso al público, pero que no tiene las características de un servicio público como lo menciona la Constitución para algunos servicios, entre ellos: el transporte terrestre, marítimo, los servicios portuarios y aeroportuarios, entre otros. Adicionalmente, fundamenta su análisis en la tesis que la Ley de Turismo y la Ley de Aviación Civil establecen la liberalización tarifaria del servicio de transporte aéreo al ser un servicio turístico que únicamente obliga a los operadores aéreos a registrar las tarifas ante la DGAC.

Dentro de la política de liberalización del servicio de transporte aéreo, los procesos de otorgamiento de rutas y frecuencias a operadores aéreos nacionales y extranjeros en rutas domésticas e internacionales también han manifestado una mejora considerable. Esto se resume en procesos más expeditos para que los operadores de servicios aéreos, trabajos aéreos y servicios aeroportuarios ingresen al mercado ecuatoriano. Tal es la flexibilidad de nuestra regulación que las aerolíneas pueden negociar y transferirse frecuencias o rutas entre, como, por ejemplo, una autorización previa del CNAC y DGAC.

El doctor Naranjo es un verdadero visionario considerando que antes del 2017 tenía una política pública muy clara hacia los “Cielos Abiertos”, y esa visión se ha materializado como copia calcada de su pensamiento si nos situamos en la realidad actual, es así como Ecuador tiene suscritos Acuerdos de Transporte Aéreo de Cielos Abiertos con Estados Unidos de América, la República Dominicana, la República Oriental de Uruguay, por mencionar algunos ejemplos.

¿Qué significa que el Ecuador suscriba Acuerdos de Transporte Aéreo de Cielos Abiertos? Esto se resume en la apertura de muchas oportunidades de conectividad aérea que genera dinamismo en la industria del turismo, comercio, convenciones, entre otros. Por tomar el ejemplo más reciente, el Acuerdo de Transporte Aéreo (Cielos Abiertos) suscrito entre los Estados Unidos de América y la República del Ecuador el 16 de diciembre de 2022, ratificado vía Nota Diplomática de 19 de julio de 2023, y publicado en el Registro Oficial No. 385 de 30 de agosto de 2023.

Sobre la base del Acuerdo de Cielos Abiertos citado en el párrafo anterior, el mercado entre Estados Unidos y Ecuador se ha incrementado en un 30% de los números prepandemia, superando las estadísticas del año 2019 que fue un año muy productivo para la industria del transporte aéreo mundial. Actualmente, existen seis operadores aéreos estadounidenses designados y autorizados, y por parte del Ecuador tenemos dos operadores prestando servicios de transporte aéreo entre ambos territorios.

Las frecuencias semanales con nuestro principal socio comercial en materia de transporte aéreo, Estados Unidos de América, superan las cincuenta operaciones semanales en vuelos de ida y vuelta en modalidad regular. Esto genera que la conectividad aérea sea el dinamizador del encadenamiento productivo de subsectores relacionados como el turismo, que involucra hoteles, restaurantes, destinos, parques, entre otros. Por parte de la industria aeroportuaria genera un serio de efectos colaterales en la prestación de servicios complementarios conexos al transporte aéreo en Ecuador.

Opiniones

El libro es un instrumento que nos permite conocer todas las instituciones y conceptos básicos del Derecho Aeronáutico y las Políticas Aerocomerciales. Es un gran aporte a la comunidad estudiantil y profesionales del Derecho para plantear reformas de ley postergadas; actualización de las Regulaciones RDAC; gestión de la infraestructura aeroportuaria; la conectividad como desarrollo de la aviación y el turismo; y el punto más relevante: alcanzar el país de los “Cielos Abiertos”.

Audiencia objetivo

Esta obra, por su especialidad y contenido, la recomendaría a los apasionados por la aviación y los estudiantes de Derecho que estén iniciando su carrera universitaria y deseen tener una noción general y ejecutiva de Derecho Aeronáutico, esto considerando que este libro es una herramienta introductoria a las nociones conceptuales del transporte aéreo, su régimen regulatorio y políticas aerocomerciales.

Conclusión

Este libro debe ser una guía obligatoria para los estudiantes de Derecho que muestren interés por el mundo de la aviación, y los profesionales de Derecho que se encuentran en la asesoría de la materia. La obra establece hitos marcados para continuar con el desarrollo de la aviación y la ejecución de la política de transporte de “Cielos Abiertos”, en el que confluyan todos los actores de la industria, autoridades, aerolíneas, aeropuertos, productores, hoteles, entre otros, con el objetivo de lograr plena y efectiva liberalización del mercado, el intercambio comercial, encadenamiento y cambio de la matriz productiva en Ecuador.