

APUNTES CONSTITUCIONALES E INTEGRACIÓN

Derecho aeronáutico



MIGUEL
MENA RAMÍREZ

Socio de CMS/Grau. Presidente de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico – Sección Peruana.

El filósofo alemán Johann Goethe hace más de 200 años dijo: Poderosa es la ley, pero más poderosa es la realidad. Esa es una frase que guarda relación con el dinamismo de la actividad aerocomercial.

El transporte aéreo es la actividad de servicios que más contribuye a la integración nacional, regional e internacional y *per se* es la industria más relacionada con la globalización de la economía.

Los resultados del sector del transporte aéreo dependen de los mismos factores generales que determinan los resultados económicos: por ejemplo, el crecimiento del producto bruto interno (PBI), el crecimiento del comercio internacional de bienes y servicios, y el crecimiento de otros sectores que utilizan el transporte aéreo como modo de transporte de mercancías y personas. En este contexto, el sostenido crecimiento económico registrado por la economía mundial en los dos últimos decenios y los sólidos resultados del comercio internacional se han traducido en una firme tendencia positiva del tráfico internacional (1).

El transporte aéreo (al igual que otros modos de transporte) está relacionado con el comercio internacional de dos maneras. En primer lugar, el transporte aéreo es objeto de comercio como servicio por derecho propio. En segundo lugar, es un servicio intermediario fundamental para muchos otros tipos de comercio, tanto en la esfera de los bienes como en la de los servicios (por ejemplo, en el turismo) (2). No solo contribuye directamente al PBI del país al generar salarios, utilidades y pago de impuestos, sino que también brinda apoyo a la creación de puestos de trabajo y de valor agregado en el sentido más amplio de la economía a través de su cadena de suministros (3).

Normativa internacional

A fines de junio pasado, asistí al Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico en la Universidad Complutense de Madrid con un

EL TRANSPORTE AÉREO ES LA ACTIVIDAD DE SERVICIOS QUE MÁS CONTRIBUYE A LA INTEGRACIÓN NACIONAL, REGIONAL E INTERNACIONAL Y PER SE ES LA INDUSTRIA MÁS RELACIONADA CON LA GLOBALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA.

auspicioso éxito académico, dada la calidad de sus expositores y de la organización de la prestigiosa universidad española.

Dentro del ámbito del tema Nuevos y Viejos Problemas del Transporte Aéreo, una de las notables exposiciones fue la ponencia del doctor Santiago Ripol de la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona, sobre los Acuerdos Bilaterales de Transporte Aéreo entre la Unión Europea y los Países Latinoamericanos.

Llamó especialmente la atención el hecho de que al jurista español le preocupaba que el último acuerdo bilateral de servicios aéreos entre Perú y España no había sido ratificado por el Congreso español, conforme a lo previsto en la Constitución de 1978.

En efecto, los artículos 93 y 94 de la Constitución española determinan la formalidad de ratificación de los tratados internacionales sobre servicios de transporte aéreo, por parte de las cortes. De forma similar, el artículo 102 de nuestra derogada Constitución de 1979 establecía que todo tratado internacional debía ser aprobado por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República.

La Constitución de 1993 vigente no tiene esa limitación, dado que su artículo 56 establece el requisito de aprobación congresal solo en el caso de los tratados que versan sobre



Impacto en el turismo

Si bien el Perú se ha vuelto un destino atractivo para el turismo, estimándose que este año más de 3.9 millones de turistas extranjeros visitarán nuestro país, beneficiando a toda la economía nacional, estamos muy lejos de países como España, que el año pasado registró la llegada récord de 75.3 millones de turistas, impulsada por la expansión de las aerolíneas de bajo costo (6). De igual modo,

nuestros vecinos Chile y Colombia nos superan largamente en el arribo de turistas. Actualmente operan hacia y desde el Perú 53 aerolíneas internacionales (20 empresas exclusivamente de carga) que efectúan transporte aéreo internacional y permiten un desarrollo notable del turismo, importaciones, exportaciones y servicios complementarios a dichas actividades.

derechos humanos, soberanía o integridad del Estado, defensa nacional, obligaciones financieras del Estado y los que crean, modifican o suprimen tributos (4).

Por ello no se requiere de la aprobación por el Congreso del Acuerdo Bilateral entre Perú y España, y solo basta la intervención de los representantes de los Ministerios de Transportes y Comunicaciones y, Relaciones Exteriores en el proceso de negociación, suscripción y ratificación de un tratado de esta naturaleza.

Más aún, en lo que se refiere a la regulación de la responsabilidad derivada del contrato de transporte aéreo internacional, el 11 de marzo de 2002, mediante Decreto Supremo N° 026-2002-RE, se publicó la ratificación del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional que sustituyó al Sistema del Convenio de Varsovia.



Este nuevo régimen conocido simplemente como Convenio de Montreal de 1999 fue suscrito en mayo de 1999 y ha sido ratificado conforme lo señalan los artículos 57 y 118 (inciso 11) de la Constitución de 1993 que facultan al Presidente de la República para celebrar o ratificar tratados o adherir a dichos instrumentos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso.

Sin embargo, la preocupación por el aspecto formal de la ratificación del bilateral por parte del Estado español queda un poco al margen cuando el hecho económico supera a la norma jurídica. En otras palabras, el tratado se viene aplicando por el notable desarrollo económico de los servicios aéreos entre España y nuestro país, al margen de la ratificación que formalmente se debe ejecutar en la península.

Tráfico aéreo

El tráfico entre ambos países, actualmente, es servido por tres aerolíneas españolas y dos nacionales con 35 frecuencias semanales, es decir, cinco vuelos diarios, sin que exista inconveniente alguno.

A manera de corolario

■ El desarrollo del tráfico urge de la infraestructura que tanta falta nos hace y que pese a dicho inconveniente no ha impedido que el transporte aéreo crezca en porcentajes superiores al de la economía.

■ En síntesis, las palabras de Goethe cobran vigencia y en este caso, la economía

poderosa supera a la norma y pese a los problemas de infraestructura, el sector ha seguido creciendo y debemos hacer todo lo posible para que el servicio de transporte aéreo siga su camino superior y se convierta en un medio de desarrollo e integración, que tanta falta hace a nuestro país.

NUESTRO PAÍS TIENE SUSCRITOS ACUERDOS BILATERALES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL CON 37 ESTADOS, LO QUE SIGNIFICA QUE TEÓRICAMENTE DEBERÍA EXISTIR TRÁFICO CON DICHS PAÍSES.

Adicionalmente, de acuerdo a datos de la Unión Europea con la eliminación de la visa Schengen, el número de peruanos que viaja a Europa se ha incrementado en 30%, con lo cual es muy probable que en el mediano plazo el número de vuelos se eleve, especialmente en las rutas hacia y desde España, Holanda,

Francia e Italia, coadyuvando a la integración económica entre nuestro país y los miembros de la Unión Europea.

Apreciamos que el transporte aéreo va de la mano de la economía en forma y dinámica, superando los aspectos formales de las normas e inclusive de los tratados internacionales.

Formalmente, nuestro país tiene suscritos acuerdos bilaterales de servicios de transporte aéreo internacional con 37 Estados (5), lo que significa que teóricamente debería existir tráfico con dichos países. Sin embargo, no existe servicio directo con Australia, China, Cuba, Dinamarca, Emiratos Árabes, Hong Kong, Malasia, Noruega, Paraguay, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Turquía y Uruguay. ▀

[1] Organización Mundial de Comercio – OMC, Informe Sobre el Comercio Mundial 2005, Comercio de Servicios de Transporte Aéreo. Pág. 238. [2] OMC, Ob. Cit. Pág. 237. [3] OMC, Ob. Cit. Pág. 237. [4] Artículo 56 de la Constitución Política del Estado de 1993. [5] Ver página Web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. [6] Barcelona, sede mundial de conectividad aérea, en <http://aerolatinnews.com/2017/09/18>, 19 de setiembre de 2017.