



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/17-NE/19
17/04/06

**DÉCIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/17)**

(La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Procesos de integración en todos los niveles
Tarea No. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC

Acuerdo de Fortaleza

(Nota de estudio presentada por Colombia)

Resumen

La presente nota de estudio presenta las consideraciones generales de la autoridad aeronáutica colombiana sobre las posibilidades de vinculación y adhesión al Acuerdo de Fortaleza, e invita a las delegaciones a compartir su experiencia en el desarrollo de este Acuerdo.

Introducción

1. Durante la pasada XVI Asamblea Ordinaria, se acordó incorporar dentro del Programa de Trabajo de la CLAC para este bienio, la tarea relacionada con el seguimiento a los procesos de integración regional.
2. La delegación de Colombia desea compartir en la presente Nota de Estudio algunos aspectos del análisis que ha efectuado al Acuerdo de Fortaleza, con ocasión de la invitación formal para adherirse al

mismo efectuado por la Presidencia del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza a finales de marzo de 2005. La autoridad colombiana ha efectuado un análisis de los alcances del mencionado Acuerdo, tomando en cuenta los intereses y opiniones de su industria aérea, en particular las aerolíneas que actualmente prestan servicios regulares de pasajeros, correo y carga en combinación, y servicios exclusivos de carga.

El Acuerdo de Fortaleza y su alcance

3. Como se sabe, a finales de 1996 Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay suscribieron un acuerdo de integración regional del transporte aéreo conocido como el Acuerdo de Fortaleza, que en esencia liberaliza el acceso a rutas no servidas entre los territorios de los países firmantes, con el propósito de estimular una descentralización de los servicios de transporte aéreo, excluyendo del marco de liberalización el acceso a rutas ya servidas.

4. Es preciso recordar que en el marco de la Comunidad Andina, en mayo de 1991, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela adoptaron, a través de la Decisión 297, un régimen de liberalización en el mercado de transporte aéreo, el cual establece libertades más amplias que las definidas para los servicios regionales de que trata el Acuerdo de Fortaleza, pues no se establecieron restricciones en función de que las rutas estuvieran servidas o no previamente. Como complemento, en 1992 con las Decisiones 320 y 360, y en 1994 con la Decisión 361, se precisaron algunos conceptos (múltiple designación, vuelos regulares y no regulares, entre otros) y se fijaron plazos y requisitos para el otorgamiento de los permisos de operación. Posteriormente, en mayo de 2004, la Comisión de la Comunidad Andina de Naciones, CAN, expidió la Decisión 582, mediante la cual se unifican las normas que rigen el transporte aéreo entre los países miembros, previendo un esquema de cielos abiertos andinos.

5. Frente a estos dos esquemas de integración, es claro que el adoptado en el seno de la comunidad Andina involucró un mayor grado de libertad en el acceso al mercado, por lo que la consideración de una posible adhesión de Colombia al Acuerdo de Fortaleza debe plantearse bajo dos escenarios diferentes:

i) Efectos frente a países que son miembros de la Comunidad Andina.

En este primer caso, con Bolivia, Ecuador y Perú, no se obtendrían derechos adicionales, por cuanto el marco acordado cubre tanto los nuevos como los servicios ya prestados; por lo tanto frente a estos, la adhesión de Colombia no se traduciría para las partes en nuevos derechos de tráfico.

ii) Efectos frente a los países que no son miembros de la Comunidad Andina.

Para este caso es necesario a su vez, hacer un análisis de si existe o no acuerdo bilateral entre Colombia y Argentina, Brasil, Chile, Uruguay y Paraguay, ya que Fortaleza le da prevalencia a las rutas acordadas y servidas en los bilaterales. A la fecha Colombia no tiene un Acuerdo suscrito con Paraguay, por lo que adherir a Fortaleza generaría unos derechos de tráfico recíprocos para las Partes. Respecto a los demás países, los bilaterales vigentes establecen derechos de tráfico que se han venido utilizando en función de las necesidades del mercado en las rutas de mayor densidad de tráfico, principalmente entre ciudades capitales, y salvo por el caso de Brasil, se considera poco probable el desarrollo de servicios regionales con países miembros de Fortaleza, por cuanto estos generalmente tienden a darse en regiones de frontera geográfica.

Sobre este último aspecto, Colombia ha sido pionero en el desarrollo de acuerdos de vuelos transfronterizos. A la fecha tiene suscritos con Ecuador (1990) y Perú (2003) Acuerdos de Transporte Aéreo fronterizo los cuales establecen esquemas preferenciales creando unas condiciones especiales que estimulan y posibilitan la prestación de servicios de transporte aéreo dentro de la región fronteriza establecida entre las Partes, sin perjuicio que en el futuro puedan incluirse otros puntos en repuesta a las necesidades de transporte.

Algunas inquietudes en torno al alcance del Acuerdo de Fortaleza

6. Al margen de las anteriores apreciaciones generales, la discusión que se viene dando respecto a una eventual adhesión al Acuerdo de Fortaleza ha generado algunas inquietudes, para lo cual la Delegación Colombiana invita a las demás delegaciones presentes a compartir su experiencia en el Acuerdo. Algunas de estas inquietudes son las siguientes:

- 1) De conformidad con el artículo 1º del Acuerdo, es importante conocer cuáles han sido los nuevos servicios aéreos subregionales regulares que se han iniciado en el marco del Acuerdo de Fortaleza para los países que adhirieron?
- 2) Qué sucede cuando un bilateral entre dos países incluye una determinada ruta, pero esta no es efectivamente operada? Puede esta operarse al amparo de Fortaleza? Existe el riesgo de que dichas operaciones sean restringidas a posteriori?
- 3) En el artículo 7 del Acuerdo establece que los Acuerdos de Servicios Aéreos suscritos entre los Estados Partes involucrados, se aplicarán subsidiariamente, en lo que resulte compatible. Surge una inquietud respecto del Acuerdo de Cartagena y las Decisiones Andinas sobre Transporte Aéreo que establecen la primacía de las Decisiones Andinas. Cómo se resolvería esta convivencia paralela de acuerdos?
- 4) En el artículo 8 se hace referencia a que los Estados Partes se esforzarán para compatibilizar sus disposiciones y normas. La pregunta que resulta es a qué grado de articulación normativa se ha llegado entre estos países?
- 5) Se ha contemplado la modificación a las restricciones establecidas en el Acuerdo de Fortaleza para el ejercicio de las llamadas sextas libertades a terceros países fuera de la Región?

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

7. Se invita a las delegaciones a tomar nota de la información contenida en la presente Nota de Estudio, intercambiar criterios y a complementar el presente informe.

8. Se insta a las delegaciones a expresar sus puntos de vista, particularmente en torno a las preguntas formuladas en la presente nota de Estudio.

9. Se invita a las delegaciones a ilustrar su experiencia en el desarrollo del Acuerdo de Fortaleza.