



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-NI/13
25/04/06

**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***

(Nota informativa presentada por Venezuela)

1. Vista la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/19 presentada por la Secretaría de la Comisión para su respectivo análisis en la próxima reunión del GEPEJTA/17, la Delegación de la República Bolivariana de Venezuela presenta algunas consideraciones, específicamente sobre la preguntas realizadas en el apartado seis (06) de la misma.

Consideraciones de la República Bolivariana de Venezuela:

Pregunta # 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. Al respecto, Venezuela solo tiene conocimiento de los servicios anunciados durante la XIII Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA 13), en Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/08 ADDENDUM 19/02/04, presentada por la Secretaría de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), en la cual se detalló que la empresa UAIR de nacionalidad uruguaya, en el marco de lo establecido en el Acuerdo de Fortaleza, inició operaciones en el mes de diciembre de 2003, en las siguientes rutas:

- Montevideo/Córdoba y v.v.
- Montevideo/Rosario y v.v.

- Montevideo/Mendoza y v.v.
- Montevideo/Curitiba y v.v.

Pregunta # 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. Es importante señalar que en el literal c, artículo 2 Definiciones, del Acuerdo de Fortaleza se señala literalmente que los “*Servicios Subregionales*” *significan los servicios aéreos regulares de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, realizados dentro de la Subregión que comprende los territorios de los Estados Parte, conforme a los criterios específicamente establecidos para ello, en rutas diferentes a las regionales efectivamente operadas en el marco de los Acuerdos Bilaterales*”.

4. De esta manera, es indudable la intención de los redactores del mencionado Acuerdo al señalar la condición de **efectiva operación** de las rutas señaladas en los acuerdos bilaterales. Sin embargo, la interrogante que efectivamente puede generarse a partir de este punto sería **¿Qué aplicaría en el caso en el que una empresa que bajo el Acuerdo de Fortaleza explotara una ruta señalada pero no efectivamente operada mediante el Convenio Bilateral aplicable, cuando una empresa amparada por el Convenio Bilateral deseara iniciar esta operación? ¿En este caso tan particular, cuál mecanismo tendría preeminencia?**

Pregunta # 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?

5. Al respecto señalamos que la estructura jurídica de la Comunidad Andina, basada en el principio de aplicación directa, no puede subordinarse a ningún otro mecanismo bilateral o multilateral, aunado al hecho que el numeral 4, artículo 7, del Acuerdo de Fortaleza se establece el mecanismo de consultas para resolver materias que afecten la aplicación de la disposiciones multilaterales (en este caso de la Comunidad Andina), subordinando el Acuerdo de Fortaleza y haciéndolo susceptible de modificaciones específicas.

Pregunta # 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?

6. La única experiencia de la cual la República Bolivariana de Venezuela tiene conocimiento cierto, en materia de articulación normativa entre Estados Parte del Acuerdo de Fortaleza es el Procedimiento de Aprobación de Vuelos No Regulares entre la República de Bolivia y la República de Paraguay. Pudiendo interpretarse de esto que la articulación legislativa entre los Estados Parte del Acuerdo de Fortaleza es aún exigua.

Pregunta # 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?

7. En lo relativo a la consideración de modificar las restricciones establecidas en el Acuerdo de Fortaleza, durante la XIII Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos

del Transporte Aéreo (*GEPEJTA 13*), en Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/13-NE/08 ADDENDUM 19/02/04*, presentada por la Secretaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se detalló que ante el Consejo de Autoridades Aeronáutica del Acuerdo de Fortaleza, algunas empresas aéreas recomendaron considerar entre los objetivos de este mecanismo la posibilidad de establecer derechos de quinta y sexta libertades en un ámbito intraregional.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos:

8. Se invita al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, a tomar conocimiento de la presente nota e intercambiar criterios sobre las consideraciones propuestas.