

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



**ANÁLISIS DEL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS ENTRE COLOMBIA Y
ESTADOS UNIDOS**

POR:

CARLOS ANDRÉS GUZMÁN RIVERA

TRABAJO DE GRADO

DIRECTOR

DRA. NUBIA BARRERA SILVA

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESPECIALIZACIÓN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA

BOGOTÁ

2011

ANÁLISIS DEL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS ENTRE COLOMBIA Y ESTADOS UNIDOS

CARLOS ANDRÉS GUZMÁN RIVERA

RESUMEN: El presente ensayo argumentativo busca explorar el mecanismo de participación económica internacional denominado 'acuerdo de Cielos Abiertos', en referencia a la actual incursión que tiene Colombia en dicho acuerdo, suscribiendo en la actualidad su primer convenio en este tema, firmando el pacto con el país de los Estados Unidos el 10 de mayo del 2011.

Propendiendo ensayísticamente de esta forma, realizar énfasis en el marco normativo del mismo acuerdo ofrecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los alcances jurídicos en nuestro país para el mismo y las posibilidades de participación comercial de Colombia frente al más grande contribuyente del sector aéreo mundial como lo es la nación norteamericana. Diseñando estrategias para un mayor aprovechamiento del acuerdo de Cielos Abiertos por parte de Colombia, garantizando mayores porcentajes de beneficios en los diferentes escenarios referentes, como los son: el sector turístico, económico, aéreo, desarrollo de infraestructura en general.

DESCRIPTORES: Acuerdo bilateral, acuerdo multilateral, infraestructura aeronáutica, operadores aeronáuticos, explotadores aeronáuticos, aerolíneas regulares, cabotaje.

ABSTRACT: *The present argumentative essay it seeks to explore the International participating Economical named 'Open Skies Agreement', in reference to the current incursion that Colombia has in this agreement, subscribing its first agreement of this nature, signing the agreement with the United State of America on May 10th, 2011.*

Leaning towards the essay form, to emphasize on the rules of the same agreement offered by the ICAO (International Civil Aviation Organization), the legal scope in our country for the agreement and the commercial participation possibilities of Colombia in front of the biggest contributor of the aeronautical sector world wide. Designing strategies for a better use of the "Open Skies" agreement by Colombia, granting better benefit percentages in the different scenarios; as they are the tourism, economical, aeronautical sectors as well as the development of the infrastructures overall.

DESCRIPTORS: *Bilateral agreement, multilateral agreement, aeronautical infrastructure, aeronautical operators, regular ailrines, cabotage.*

INTRODUCCIÓN

Los convenios internacionales de transporte aéreo, enmarcados dentro de la figura de Cielos Abiertos, hacen referencia a la estructuración de acuerdos bilaterales o multilaterales entre dos o más países con referencia al medio del transporte aéreo civil o militar, en los cuales se facilitan los mecanismos en el mercado del aerotransporte entre las naciones suscritas.

Por esta razón, entre dichas naciones se disminuye la intervención gubernamental en algunos servicios como lo son: pasajeros, carga y combinados, ya sean aerolíneas regulares o no regulares; estableciendo de esta forma, normas de negociación o comercio de acuerdo a los intereses y capacidades de cada nación previamente expuestas antes de la firma.

Dentro del entorno jurídico al que obedecen los acuerdos de transporte aéreo, es importante no confundir los términos o significados que se usan en cuanto a Cielos Abiertos, queriendo hacer referencia para este caso, a la posibilidad de una presunta vulneración de la soberanía en cuanto a la intrusión de aerolíneas extranjeras robustas en nuestro espacio aéreo, acaparando todo el mercado con precios a los cuales no pueden acceder las aerolíneas locales, puesto que no tienen la envergadura de sus competidores y sus ingresos dependen en su mayor porcentaje de los vuelos regionales.

Es bien sabido que es deber del Estado garantizar y ejercer la soberanía sobre su territorio y, éste como sus límites están enmarcados en la Constitución Política de Colombia en el artículo 101, donde dice en uno de sus apartes: “son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la

órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa”¹; pero es importante aclarar que la soberanía y la defensa territorial son una cosa y, la propiedad y el control de toda actividad de tipo comercial y del transporte son otra muy distinta, en cuanto hay factores que influyen y requieren hacer claridad, haciendo uso y referencia al bien común sobre el bien particular (entiéndase este bien particular, el bien proveniente del interés de los propietarios o mayores accionistas de las diferentes aerolíneas nacionales participantes en el acuerdo, los cuales son en su mayoría extranjeros, como por ejemplo el caso de AVIANCA, los cuales en la actualidad son de origen brasilero), esto nos lleva a preguntarnos si: ¿Con una mayor protección jurídica estatal en la regulación de tarifas aéreas para el acuerdo de Cielos Abiertos entre Colombia y Estados Unidos, se obtendrán mayores beneficios sostenidos para las diferentes partes (las aerolíneas prestadoras del servicio y los pasajeros por hacer uso de él)?

Justificando lo expuesto previamente y de la misma forma el presente ensayo, se hace presente la necesidad de ampliar la percepción de la aplicación de los acuerdos de Cielos Abiertos entre naciones, enfocando esta aplicación de manera práctica, en el vigente acuerdo firmado entre Colombia y Estados Unidos, permitiendo un mayor conocimiento del mismo, evaluando las implicaciones que tiene para diferentes escenarios de Colombia la suscripción a dicho acuerdo internacional, su impacto en sectores como: el turístico, el comercial, el aéreo, el político entre otros; buscando de esta forma, diseñar propuestas para mejorar no sólo el alcance sino la equidad del mismo entre ambas partes, propendiendo un crecimiento holístico en los diferentes sector en que éste tiene alcance.

Es por ello, que el actual acuerdo de Cielos Abiertos firmado entre Colombia y Estados Unidos, ha generado una gran cantidad de opiniones tanto positivas como negativas en un mayor porcentaje dentro del sector aerocomercial colombiano; en

¹ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Título III – De los habitantes y del territorio, Capítulo 4, del Territorio, Artículo 101. Señal Editora. Colombia. Año 2005. Página 37.

razón de esto, el tema central del ensayo académico de grado, es desde una perspectiva neutral, realizar un análisis sobre algunos de los diferentes aspectos que presentan mayor importancia de acuerdo a los intereses y prioridades que el mismo acuerdo conlleva, como lo son: la comprensión del acuerdo desde el ámbito conceptual, su alcance jurídico y la capacidad que tiene Colombia para hacer frente a un acuerdo internacional con una de las grandes potencias industriales y comercial como lo es Estados Unidos.

1. NATURALEZA DE LOS ACUERDOS DE CIELOS ABIERTOS

Las organizaciones internacionales que regulan la actividad aérea o que tienen ingerencia dentro de la creación de normativa que rigen los convenios como el de Cielos Abiertos, por ejemplo: la Organización Internacional de Aeronáutica Civil (OACI) o la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), recomiendan que los países interesados en la firma de este tipo de acuerdos de transporte aéreo, en este caso Colombia², deberían contar no sólo con una infraestructura aeronáutica desarrollada [...]el concepto técnico de Infraestructura Aeronáutica corresponde al conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea, tales como aeródromos, señalamientos, iluminación, ayudas a la navegación, informaciones aeronáuticas, telecomunicaciones, meteorología, aprovisionamiento y reparación de aeronaves.³, enmarcada en el concepto legal vigente emitido por el Código de Comercio Colombiano; que ésta infraestructura se encuentre en un nivel de desarrollo que garantice la operación a niveles mayores en la escala que requiere el denominado esquema de “Cielos

² AERONÁUTICA CIVIL. Convenios Bilaterales de Transporte aéreo – Colombia / Estados Unidos. Disponible en internet y vigente al mes de Octubre de 2011.
http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/convenios

³ CODIGO DE COMERCIO DE COLOMBIA. Libro Quinto, de la Navegación, Parte Segunda, de la Aeronáutica, Capítulo V, Infraestructura Aeronáutica, Artículo, 1808 Definición. Legis Editores SA. Colombia. Año 1971. Pág. 704.

Abiertos”, para que sea aprovechado en su mayor proporción no solamente por los explotadores aeronáuticos, sino visto desde el punto de vista del consumidor o pasajero quien es el principal beneficiado por tener mayores opciones en el mercado del aerotransporte. Es importante tener claridad en que los explotadores aeronáuticos desde la normativa emanada de la aeronáutica civil, para este caso en particular hacen referencia a las aerolíneas que intervienen en la firma del acuerdo Bilateral de transporte aéreo de Cielos Abiertos firmado por Colombia y Estados Unidos el día 10 de mayo de 2011, y hacen parte de esta las siguientes aerolíneas, por Colombia: Avianca, Aires Y Aerorepública; y por Estados Unidos: *American Airlines, Continental, Delta, Spirit Airlines y Jet Blue Airways*⁴.

Siendo el mismo consumidor, el objeto o blanco de interés para el gobierno al buscar suscribirse a dichos acuerdos internacionales, el mismo gobierno colombiano, adicional al desarrollo de infraestructura anteriormente señalado, debe tener la capacidad en flota aeronáutica de competencia con el país o países firmantes que garanticen una equidad e igualdad en los servicios prestados y se maneje una ecuación paralela en los beneficios de ambas partes a la hora de suscribir dichos acuerdos.

Conforme a lo anterior, como pilar de dicho convenio, es necesario la existencia de políticas sólidas en el sector aéreo, que robustezca el buen funcionamiento del mismo y garantice una solidez para las aerolíneas nacionales en cuanto a su soporte jurídico; no se trata de buscar la desregulación del medio aéreo nacional y dejar la libre operación de las aerolíneas extranjeras de los países firmantes en nuestro territorio, se busca fortalecer los lazos entre países y contribuir al crecimiento y desarrollo del país de una forma ordenada y justa, enmarcado holísticamente dentro de los diferentes escenarios que se ven involucrados como

⁴ AERONÁUTICA CIVIL. Convenios Bilaterales de Transporte aéreo – Colombia / Estados Unidos. Op Cit., P. 002

lo son el turismo, por el incremento de opciones de transporte entre ambos países, que permita equitativamente contribuir al crecimiento económico sin vulnerar el alcance de competitividad con que cuenta nuestro país en el medio aeronáutico al incursionar en mercados extranjeros bajo la modalidad estudiada en dicho ensayo. El acuerdo de Cielos Abiertos entre Colombia y Estados Unidos de Norte América consiste y se explica textualmente en medio público por parte de la aeronáutica civil, en que los acuerdos bilaterales se constituyen en una especie de permisos de utilización de rutas que se pactan entre los países participantes⁵. Colombia tiene treinta y siete de estos, firmados con igual número de países en el mundo; en contraste, como primer tratado de “cielos abiertos” que firma Colombia, este acuerdo con Estados Unidos incluye una transición que se desarrollará en dos fases.

En la primera, además de las noventa y nueve frecuencias semanales que hay hacia Estados Unidos y las noventa y uno hacia Colombia, ambos países podrán aumentar hasta veintiún frecuencias de vuelos, en las rutas que ya operan y otras nuevas (esta etapa irá hasta el año 2012). En la segunda fase, que va a partir del próximo año, Colombia y EE.UU. podrán incrementar otras 21 frecuencias adicionales (42 en total), a las ya operadas, hasta el primero de enero de 2013 cuando entrará completamente en vigencia el acuerdo de cielos abiertos.

De acuerdo a lo establecido por la OACI para los acuerdos de Cielos Abiertos de tipo civil como el de Colombia con Estados Unidos, se busca de forma general fortalecer áreas esenciales referentes a los siguientes aspectos:

Competencia en libre mercado: No imposición de restricciones en los vuelos internacionales en lo que a número de aerolíneas, capacidad, frecuencias y aeronaves empleadas se refiere.

⁵ESCOBAR MESA, Mónica Marcela. Columnista EL MUNDO - “Cielos Abiertos para Colombia”. Edición Impresa 12-MAYO-2011, Disponible en internet y vigente al mes de Octubre de 2011.
<http://www.elmundo.com/portal/noticias/economia/cielo_abierto_para_colombia.php>

Precios y tarifas de mercado: Una tarifa solo puede ser desautorizada si ambos países así lo desean y únicamente en casos muy específicos.

Competencia en igualdad: Todas las aerolíneas (figuren o no en el acuerdo) de ambas partes pueden establecer oficinas en el otro país y disponer de los beneficios que éstas generen de forma rápida y sin restricciones. Las aerolíneas designadas tienen la libertad de utilizar su propio servicio de *handling* o contratar a alguno de sus competidores. Las aerolíneas y consignatarios pueden organizar como deseen la distribución terrestre de la mercancía recibida por vía aérea y tienen garantizado el acceso a los servicios de Aduanas. Las tasas cargadas a los usuarios simplemente vienen determinadas por los costes del servicio, y los sistemas informáticos de reservas deben ser transparentes y no discriminatorios.

Acuerdos de cooperación económica: Las aerolíneas designadas pueden suscribir acuerdos de código compartido o alquilar aeronaves a compañías de cualquiera de ambos países o incluso de terceros según las normas vigentes. De manera opcional también se puede permitir que aerolíneas y transportistas terrestres realicen operaciones de código compartido.

Asesoramiento para la resolución de conflictos: Se incluyen procedimientos para resolver las diferencias relacionadas con la interpretación del Acuerdo.

Libertad de servicios charter: Las compañías pueden escoger a qué regulación se acogen para operar vuelos charter.

Seguridad: Cada gobierno se compromete a mantener los mayores niveles posibles de seguridad aérea y a prestar asistencia al otro en determinadas circunstancias⁶.

En virtud de lo anteriormente expuesto, Colombia debe limitar el pleno desarrollo del acuerdo de Cielos Abiertos y en defensa de la industria nacional, debe hacerlo en algunos de los ítems que el marco teórico expuesto en la convención de

- Gestión de equipajes en tierra.

⁶ Colaboradores de Wikipedia. Cielos Abiertos. [Citado el 24 de Marzo de 2011]. Disponible en internet y vigente al mes de Octubre de 2011. <http://es.wikipedia.org/wiki/Cielos_abiertos>

Chicago de 1944 y la política de Cielos Abiertos nos enuncia como ya se describió. En vista de que no se puede permitir un “libre mercado” en el ejercicio práctico del acuerdo, puesto que se estaría operando en una notable desventaja dentro nuestro territorio donde Colombia es soberana por mandato constitucional; deben imponerse restricciones en los vuelos internacionales en lo que a número de aerolíneas.

Actualmente Colombia participa con tres aerolíneas (Avianca, Aires y AeroRepública), frente a cinco aerolíneas norteamericanas (*Delta Airlines, Continental, American Airlines, Jet Blue Airways, Spirit Airlines*)⁷, de la misma forma, la necesidad de limitar el rendimiento en capacidad, frecuencias y aeronaves empleadas de tal forma que haya equidad.

El ochenta por ciento de las aerolíneas americanas partícipes en el Acuerdo Bilateral de transporte aéreo, son aerolíneas de operación tipo *Low Cost* o bajo costo, con lo cual en la actualidad Colombia con sus tres representantes, no puede participar bajo esta premisa de servicio al público, debido que no se cuenta con un respaldo lo suficientemente grande en la operación nacional y a nivel internacional que soporte los déficit de posibles bajas demandas en los vuelos dentro del acuerdo y la obligatoriedad de cumplir con los itinerarios y frecuencias ya pactadas como aerolíneas regulares propiamente conformadas ante la aeronáutica civil.

2. ALCANCE JURÍDICO DEL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS EN COLOMBIA

Desde la antigüedad con la delimitación de los territorios y la conformación de naciones con identidades y culturas propias, éstas entre muchos de los escenarios

⁷ AERONÁUTICA CIVIL. Convenios Bilaterales de Transporte aéreo – Colombia / Estados Unidos, Op. Cit. Pág. 01.

que una nación como tal abarcan, se ha marcado de forma casi que inherente la pertenencia y la propiedad de las mismas tierras, justamente a nombre de la nación soberana que allí nacía, en consecuencia de ello y, enunciando una de las máximas medievales sobre la teoría de la soberanía, la cual sustenta históricamente que: “de quien es la superficie, es todo hasta el cielo”⁸; actualmente dicha sentencia que nos trae la historia, no posee ninguna validez ni soporte jurídico en nuestro marco normativo colombiano, pero dentro de la rama del derecho, la casuística nos avala contemplar las leyes o sentencias pasadas para enriquecer la posibilidad de sustentar nuevos proyectos y generar nuevos conocimientos en beneficio de las instituciones, acreditando los procedimientos humanos en cuanto a las leyes pasadas que nos han servido de base para constituir lo que en la actualidad es nuestra constitucionalidad y legislación; aunque la máxima sea desconocida por nuestras leyes, si podemos reconocerla en el sentido de que se adopta el concepto sobre el cual el espacio aéreo hace parte del territorio dentro del cual se delimitan las fronteras de una nación, la porción de espacio aéreo sobre el territorio también se avala como propia y por lo tal se debe ejercer soberanía sobre ésta.

A medida que fue evolucionando la historia y con ella el crecimiento del desarrollo de la industria y la tecnología; con un gran porcentaje de este avance relacionado con fines militares y bélicos, se creó la necesidad de garantizar medios que permitan ejercer una soberanía ante la incursión no autorizada de agentes externos y, así mismo, la aparición de instrumentos o máquinas que permitían desplazarse de forma segura y controlada por el aire; debido a ello, se hizo necesario el desarrollo de mecanismos políticos que normalizara los procedimientos en cuanto a las autonomías de permanecer en el aire dentro de cada territorio constituido y los procedimientos para hacer uso del vuelo traspasando los límites legales y reconocidos por las naciones colindantes,

⁸ ARCCUSIUS, Paulus. Teoría de la soberanía. Citado por SEQUERA, Álvaro. Derecho Aeronáutico. El Control Jurídico del Espacio Aéreo. Librería Ediciones del profesional LTDA. 1ra Edición 2004. Colombia. Pág. 286

haciéndolo de forma pacífica y autorizada, en razón de ello, y mediante una serie de reuniones entre Estados, se crearon normas que actualmente permanecen vigentes que regulan y estandarizan las posibilidades comerciales, diplomáticas y privadas de hacer uso del aire y traspasar las fronteras de forma controlada, segura y legal.

Traduciendo todo esta normatividad naciente en las denominadas `Libertades del Aire´ creadas durante en la Convención sobre Aviación Civil Internacional firmado el 07 de Diciembre de 1944 en Chicago, en la cual y un año más tarde se dio creación a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la cual empezó a regular las normas sobre procedimientos aéreos y aeroportuarios. La OACI, organización a la cual positivamente el Estado soberano de Colombia se encuentra suscrito, representando esto la obligación de acatar las normas por ella impuestas; dichas las libertades del aire consisten en derechos de tráfico que un Estado otorga a empresas aéreas extranjeras para la explotación comercial de su espacio aéreo, éstas constituyen el vehículo de los derechos de tráfico, su forma de expresión o materialización; retomando su creación las avalamos para nuestra legislación como los derechos reconocidos entre los Estados respecto de los servicios de transporte aéreo internacional, para realizar sobrevuelos y escalas en el territorio de otros Estados.

Las Libertades del Aire están conformadas y organizadas mediante la siguiente disposición de la OACI por medio de acuerdos suscritos igualmente por Colombia:

ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS:
Aquí se reconocen las dos primeras libertades del aire o libertades de tránsito.

Primera libertad: El derecho a sobrevolar, sin aterrizar, los cielos de otro Estado en el curso de un transporte aéreo comercial.

Segunda libertad: El derecho a aterrizar, sin fines comerciales, en el territorio de otro Estado. Es la denominada “escala técnica”.

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL: En el que se reconocen las 3 libertades comerciales.

Tercera libertad: El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde el país de origen de la empresa aérea hasta el territorio de otro Estado.⁹

Por ejemplo, si una línea aérea colombiana transporta pasajeros o carga desde Bogotá a EEUU, es porque este último país le ha otorgado a Colombia el derecho de tráfico de tercera libertad.

Lo anterior también rige tratándose de vuelos con escala. Por ejemplo, si una línea aérea colombiana transporta pasajeros o carga desde Bogotá a Canadá, con escala previa en EEUU, existen dos derechos de tercera libertad a distinguir: Primero, está el derecho de tercera libertad que permite transportar las personas o carga embarcadas en Bogotá y desembarcadas en EEUU, y el segundo, está el derecho de tercera libertad que permite transportar las personas o carga embarcadas en Bogotá y desembarcadas en Canadá.

Si en este mismo ejemplo, la línea aérea colombiana, al efectuar la escala en EEUU, embarca en ese momento pasajeros o carga, y los conduce a Canadá, ello no es manifestación de tercera libertad, sino que de quinta libertad.

Cuarta libertad: El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde el territorio de otro Estado hasta el país de origen de la empresa aérea.¹⁰

Siguiendo el mismo ejemplo de un vuelo entre EEUU y Bogotá. Si una línea aérea colombiana transporta pasajeros o carga desde EEUU a Bogotá, es porque este último país le ha otorgado a Colombia el derecho de tráfico de cuarta libertad.

⁹ HANANIAS, Rodrigo. Abogado Especialista Derecho Aeronáutico, Libertades del Aire. Disponible en internet y vigente al mes de Octubre de 2011. <<http://www.derechoaeronautico.cl/articulo4.htm>>

¹⁰ Ibid., p. 001.

Tratándose de vuelos con escala, la situación es también la misma. Por ejemplo, si una línea aérea colombiana transporta pasajeros o carga desde Canadá a Bogotá, con escala previa en EEUU, hay dos derechos de cuarta libertad a distinguir: Primeramente, está el derecho de cuarta libertad que permite transportar las personas o carga embarcadas en Canadá y desembarcadas en Bogotá, en segunda medida, está el derecho de cuarta libertad que permite transportar las personas o carga embarcadas en EEUU y desembarcadas en Bogotá.

Si en este mismo ejemplo de vuelo con escala, la línea aérea colombiana, embarca pasajeros o carga en Canadá pero los desembarca en la escala a efectuarse en EEUU, ello no es manifestación de cuarta libertad, sino que de quinta libertad (si es que se trata del retorno de un vuelo iniciado en Colombia) o de séptima libertad (si es que es un vuelo que no ha tenido su origen en Colombia).

Quinta libertad: El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde y hasta terceros Estados, pero solamente respecto de vuelos iniciados en el país de origen de la empresa aérea.¹¹

Sigamos el ejemplo del vuelo que una empresa aérea colombiana inicia desde Colombia a Canadá, con escala en EEUU, pero agregándole el vuelo de retorno por exactamente la misma ruta, es decir, partiendo por Canadá hacia Colombia, con escala en EEUU.

Como todo este trayecto se entiende como parte de un solo vuelo iniciado en nuestro país, será manifestación de quinta libertad todo el tráfico comercial que la empresa aérea colombiana: En la ida, recoja en la escala a efectuarse en EEUU y lo dirija a Canadá. En la vuelta, recoja en Canadá y lo desembarque en la escala a efectuarse en EEUU.

¹¹ Ibid., p. 001.

Por esto es que se afirma que el derecho de quinta libertad es válido en ambas direcciones. Ida y vuelta integran una sola operación aérea, un solo vuelo, con un único punto de partida, que es Colombia; por esta misma razón es que si el vuelo de retorno, en el ejemplo, comprende otros países, como México, el eventual tráfico comercial que la empresa aérea colombiana recoja en Canadá y/o EEUU y lo desembarque en México, también es manifestación de quinta libertad. El vuelo es uno solo y originado en Colombia. Naturalmente, el ejercicio de la quinta libertad requiere del consentimiento de los tres países involucrados, aunque no se haya expresado en un único Convenio Internacional.

Además de las 5 libertades del aire tradicionales a que se ha hecho referencia, con frecuencia se alude en algunos textos internacionales a otras cuatro libertades del aire, que son las siguientes:

Sexta libertad: El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde y hasta terceros Estados, pero con la condición de efectuar una escala en el país de origen de la empresa aérea.¹²

Un ejemplo de sexta libertad es el tráfico que una línea aérea colombiana lleve desde Argentina a EEUU, pero con escala previa en Bogotá. Basta que se aterrice en el país de origen, en este caso Bogotá u otra ciudad colombiana, para dar cumplimiento a la sexta libertad. No es necesario que se embarquen pasajeros o carga, aunque en la práctica ello siempre sucede.

Exactamente lo mismo opera viceversa. La línea aérea colombiana puede, en ejercicio de esta sexta libertad, embarcar personas o cosas en EEUU con destino a Buenos Aires, pero con escala en Bogotá. De ahí que esta sexta libertad también sea en ambas direcciones, para ejercer este derecho de tráfico, también se requiere del consentimiento de los tres países involucrados en la operación. Dada la ubicación geográfica de Colombia, el derecho de sexta libertad resulta de

¹² Ibid., p. 001.

vital importancia. El grueso de nuestro tráfico se dirige al hemisferio norte, atravesando puntos intermedios, por lo que esta libertad es un derecho esencialmente negociable para nuestro país.

Lamentablemente, en ocasiones este derecho es ejercido sin la debida autorización de los Estados titulares del mismo. Una línea aérea centroamericana, por ejemplo, podría recoger pasajeros en Chile, hacer una escala en su país, y luego, con un nuevo pasaje, tomar a los mismos pasajeros rumbo a EEUU, so pretexto que la ruta Santiago – Centroamérica es manifestación de cuarta libertad con Chile, y que la ruta Centroamérica – EEUU es manifestación de tercera libertad con este último país. Así, con base a este argumento, se burlaría el derecho de sexta libertad que nuestro país tendría que autorizar, perdiendo con ello un bien negociable.

Séptima libertad: El derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde y hasta terceros Estados, en vuelos en que el país de origen de la empresa aérea no es el punto de inicio (quinta libertad) ni tampoco una escala intermedia (sexta libertad).¹³

Por ejemplo, si una línea aérea colombiana transporta pasajeros o carga desde Inglaterra a EEUU, o viceversa, es porque ambos países le han otorgado a Colombia el derecho de tráfico de séptima libertad.

Lo anterior también rige tratándose de vuelos con escala. Por ejemplo, si una línea aérea colombiana transporta pasajeros o carga desde Inglaterra a EEUU, efectuando una escala en Canadá, será manifestación de séptima libertad todo el tráfico efectuando entre los tres países.

El punto final del vuelo puede o no ser Colombia; lo trascendente es que se trate de un vuelo que no se enmarque dentro de las órbitas de las quintas y sextas libertades. Para poder ejercer esta séptima libertad, se requiere contar con el

¹³ Ibid., p. 001

consentimiento de los tres países contemplados en el vuelo. Ya las siguientes libertades que corresponden a la octava y novena libertades se relacionan con el transporte de cabotaje.

Octava libertad: El derecho a transportar comercialmente personas o cosas entre dos o más puntos situados dentro del territorio de otro Estado, pero solamente respecto de vuelos iniciados en el país de origen de la empresa aérea.¹⁴ Por ejemplo, un vuelo Bogotá – Madrid – Sevilla – Madrid – Bogotá. Para que una empresa aérea colombiana pueda transportar pasajeros desde Madrid a Sevilla y viceversa, se requiere que Colombia haya obtenido por parte de España la octava libertad.

Novena libertad: El derecho a transportar comercialmente personas o cosas entre dos o más puntos situados dentro del territorio de otro Estado, en vuelos no iniciados en el país de origen de la empresa aérea.¹⁵ Por ejemplo, un vuelo Madrid – Sevilla. Para que una empresa aérea colombiana pueda transportar pasajeros entre ambas ciudades, se requiere que Colombia haya obtenido por parte de España la novena libertad.

El Estado colombiano al no contar con un Código Aeronáutico, posee una falencia dentro de su soporte jurídico dentro del campo legislativo en las diferentes ramas en que el derecho tiene participación, y en desventaja con la mayoría de países de todo el continente americano, los cuales si cuentan con código aeronáutico y leyes aeronáuticas que sirven de soporte y garantía a la operación aérea en dichas naciones; sin embargo, el Código de Comercio colombiano, regula y reglamenta todas las actividades de aeronáutica civil, y dispone que quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno, nombrando como autoridad

¹⁴ CACHEIRO, Roberto. Abogado - Secretario de la Sección de Relaciones Internacionales de la Asociación Argentina de Derecho Internacional. Acuerdos Internacionales de transporte y Servicios Aéreos. Disponible en Internet, vigente Octubre 2011. <http://www.cacheirofrias.com.ar/libertades_del_aire.htm>

¹⁵ Ibid., p. 001

aeronáutica civil de Colombia al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil¹⁶.

Colombia al encontrarse suscrito a los convenios emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional, acepta las disposiciones que esta emana en el lugar que no se conformen como inconstitucionales para lo cual la OACI, dispone de herramientas políticas para en dado caso que una de sus políticas vaya en contra de la constitucionalidad de una de las naciones suscritas, ésta pueda no aplicar dicha norma y obviarla dentro de su territorio, como ejemplo de ello, la novena libertad aérea que habla propiamente del Cabotaje, en la cual se autoriza a aeronaves de otro Estado a realizar vuelos de transporte de personas o carga en puntos internos de una nación diferente a su nacionalidad y origen de vuelo, a lo cual el Estado Colombiano, prohíbe claramente dentro del artículo 1785. Navegación de Cabotaje: “La navegación aérea con fines comerciales entre puntos situados en el territorio de la República se denomina cabotaje y se reserva a las aeronaves colombianas salvo lo previsto por los convenios internacionales”¹⁷.

Con base en lo anteriormente expuesto, para el actual acuerdo de Cielos Abiertos suscrito entre Colombia y Estados Unidos, no sería inconstitucional la posibilidad de ejercer prácticas de Cabotaje dentro del territorio colombiano por parte de las aerolíneas norteamericanas, siempre y cuando dentro del convenio haya quedado pactado y firmado por las partes, pero en el documento existente y legalmente constituido firmado el 10 de mayo de 2011 por las partes, no quedó inscrito la posibilidad del transporte de pasajeros o carga por parte de las aerolíneas extranjeras entre dos o varios puntos del territorio colombiano, quedando a vigilancia de las autoridades competentes el cumplimiento de dicha política

¹⁶ CODIGO DE COMERCIO DE COLOMBIA. Libro Quinto, de la Navegación, Parte Segunda, de la Aeronáutica, Capítulo I, Disposiciones Generales, Artículo, 1782. Autoridad Aeronáutica. Legis Editores SA. Colombia. Año 1971. p. 700.

¹⁷ Ibid. p. 701

pactada, evitando el desarrollo no convenido por las partes y la inconstitucionalidad del mismo.

3. EL SECTOR AEROCOMERCIAL COLOMBIANO Y EL ESCENARIO INTERNACIONAL

El país ve la necesidad social y de carácter actual de fortalecer los medios de transporte y comunicación, los cuales están gravemente afectados en el medio terrestre por el recrudecimiento del invierno y la grave afectación de la infraestructura vial que conecta un amplio porcentaje de las zonas nacionales; gran parte de esta zona nacional es por la cual se movilizan la mayor cantidad de suministros agrícolas e industriales de producción nacional, viéndose afectados dichas producciones en el transporte y posterior ubicación en los puntos de comercialización; se reitera y se hace necesaria la importancia de la presencia del Estado en ser un garante y facilitador del desarrollo económico nacional e impulsar acuerdos internacionales que fortalezcan el mismo desarrollo interno en todas sus áreas, aún más, en momentos en el que el desarrollo tecnológico del parque aeronáutico nacional, por parte de las empresas locales ha venido teniendo un crecimiento y un mejoramiento, se hace posible la incursión en tratados internacionales de tipo comercial en los medios aéreos, que garanticen un mejor servicio y una mayor capacidad de medios de transporte tanto nacional como internacional, indudablemente, haciendo énfasis en las capacidades de competencia en las cuales se deben entablar dichos acuerdos que garanticen una ecuanimidad de las partes.

Es bien sabido que Colombia no tiene una Política Aérea firmemente fundamentada y a pesar de históricamente ser pionera con pocas empresas en el medio aeronáutico a nivel comercial tanto en América como a nivel Global, no se

desarrolló ni su industria, ni su legislación aérea de la forma como debiera haber sucedido durante su inicial incursión en el medio.

Actualmente no se cuenta con un código aeronáutico ni con leyes que soporten el actual funcionamiento de la mejor manera, aunque no se desconoce la normativa y la experiencia que tenemos en el campo normativo aéreo, pero es una total verdad que no hay igualdad jurídica aeronáutica que garantice una equidad en las actividades concernientes a las políticas de cielos abiertos.

El transporte aerocomercial es una de las áreas más dinámicas y de constante cambio a nivel mundial, bajo ésta perspectiva, se requieren pilares y soportes fuertes que sustenten dichas actividades para no perjudicar a toda una industria nacional por realizar acuerdos en los cuales no tenemos la capacidad de competitividad necesaria para soportar la operación de la competencia, la cual podría decirse operación a bajo costo por parte de aerolíneas robustas extranjeras.

Para este caso en Colombia, aerolíneas Estadounidenses que fácilmente pueden manejar volúmenes de pasajeros que superen ampliamente los porcentajes de las aerolíneas nacionales, lo que representa altos ingresos que pueden soportan las bajas en la demanda nacional sin representar peligros financieros para la empresa, lo que si puede suceder para las aerolíneas colombianas y es un riesgo que de no manejarse y limitarse las actividades comerciales, puede verse vulnerado su futuro como industria aérea comercial, se pone como ejemplo el mismo Estados Unidos, con aerolíneas que desaparecieron al incursionar en el esquema de Cielos Abiertos.

Colombia es un país de una gran extensión, pero el uso real de todo este territorio que corresponde a una extensión terrestre de 1'141.748 Km², ocupando el cuarto lugar entre los países de Suramérica, el séptimo en América y el número veinticinco del mundo. De la misma forma, Colombia cuenta con 2900 km de costas, de las cuales 1600km se encuentran en el mar Caribe y los 1300km

restantes en el Océano Pacífico¹⁸, convirtiéndonos en un importante atractivo a nivel internacional; pero contrariamente a esta percepción, el uso real en cuanto a la zona industrial y urbana no es de un porcentaje mayor como debería serlo, la industrialización y por lo tanto la infraestructura aeronáutica se concentra en los centros urbanos de ciudades importantes, ni siquiera en la parte marítima se cuenta con una vasta infraestructura, aún teniendo acceso a dos mares; es necesario recalcar que se requiere de inversión en infraestructura aeronáutica y de mayor inversión en el desarrollo social y urbano en zonas diferentes a los centros urbanos y comerciales destacados del país.

Es reconocido que Colombia por ser un país de grandes extensiones, las alternativas de transporte aéreo accesibles resultan de fundamental importancia, para justificar dicha inversión, las áreas no urbanizadas ni desarrolladas industrial o socialmente, en la actualidad cuentan con gran variedad de recursos naturales y diferentes zonas aptas para generar industria y desarrollo social, los medios existen, solo es cuestión de generar políticas robustas que contribuyan al desarrollo nacional; Colombia debe incursionar dentro de su territorio holísticamente en la denominada globalización, los medios aéreos la facilitan y para ello se requiere infraestructura y motivos comerciales para hacer atractivo el país a la inversión extranjera, a los buenos y sanos negocios, al desarrollo social y equitativo de Colombia.

El país ha dado pasos importantes en cuanto a la apertura de mercados del aerotransporte, está como ejemplo el acuerdo bilateral entre Colombia y Costa

¹⁸UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE COLOMBIA. Extensión del territorio colombiano. Disponible en internet y vigente al mes de Octubre de 2011. <<http://www.todacolombia.com/geografia/ubicacion.html>>

Rica del año 2009¹⁹, muy parecido a un acuerdo de Cielos Abiertos debido que se establecen ciertos limitantes, pero abriendo canales de comunicación positiva entre varios países, esto es ejemplo de desarrollo y crecimiento del medio aeronáutico, haciéndose de forma ecuánime para ambas partes, generando beneficios, desarrollo y mejores oportunidades para los consumidores de ambos países.

En la actualidad Colombia ha firmado un acuerdo de Cielos Abiertos con Estados Unidos de Norte América, significando dicho convenio un incremento positivo al intercambio comercial entre las dos naciones, abriendo campos de reciprocidad comercial en muchas áreas, los medios aéreos sólo son facilitadores y canales para que se genere una apertura de encuentros comerciales, algunos de ellos referentes al turismo, la exportación de flores, exportación e importación de productos agrícolas e industriales, incremento en el transporte de pasajeros, etc., adicional a esto la proyección de las empresas aeronáuticas para aumentar su capacidad productiva tanto en la parte operacional con la adquisición de equipos modernos, como con el incremento de la capacidad del mantenimiento certificado en nuestro país tanto en calidad como en cantidad previendo no sólo la expansión de los actuales talleres certificados, sino la creación de muchos más, y por qué no, visualizar la ubicación de infraestructura aeronáutica por parte de los grandes fabricantes en nuestras tierras para facilitar el buen desarrollo de las diferentes operaciones aéreas, además de ser un punto de referencia para las demás aerolíneas de países de Centro y Sur América, como en la actualidad ocurre con Brasil.

¹⁹AERONÁUTICA CIVIL. Convenios Bilaterales de Transporte aéreo – Colombia / Costa Rica. Disponible en internet y vigente al mes de Octubre de 2011.
<http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet_Contenidos/servicios/home_normatividad/c_convenios/c_convenios_comerciales/costa%20rica.doc>

CONCLUSIONES

Los acuerdos de Cielos Abiertos buscan incrementar la participación comercial de cada país dentro de la denominada Globalización, maximizando y facilitando los canales de intercambio y comunicación con su entorno, generando para el consumidor, mejores y mayores medios de ejercer su actividad productiva, por lo tanto Colombia se enfrenta a un horizonte de oportunidades para crecer no sólo en el número de pasajeros lo cual revierte un incremento en el sector turístico y comercial, sino que ve la necesidad de crecer en su infraestructura aeronáutica, comercial, industrial, vial, etc., en su capacidad de flota y en mejorar la experiencia que se tiene en la participación de intercambios internacionales lo que le permitirá fortalecerse y generar un crecimiento integral como nación.

Colombia con la participación activa dentro de las organizaciones internacionales que rigen la aviación mundial, adquiere cada día más experiencia en el escenario jurídico, lo cual podría prontamente proyectar la reforma de la normatividad aeronáutica y generar un código aeronáutico para Colombia que mejore las actuales disposiciones regulatorias que emanan del Código de Comercio, permitiendo un mayor campo de acción en los ya vastos campos en los que interactúa la jurisdicción aeronáutica a nivel mundial y en la cual Colombia aún no participa de forma activa como si lo hacen nuestros países vecinos.

Finalmente, entendemos dentro del presente ensayo que los acuerdos de Cielos Abiertos son provechosos para los países; no se puede hablar para ningún de tipo de acuerdo de interés comercial de obtener beneficios del cien por ciento para ambas partes, todo cambio genera una reacción dentro de los actuales esquemas comerciales de los países que se suscriben a ellos, son las mismas empresas con el Estado como garante de adaptación a los nuevos entornos generados, buscar mecanismos de participación que ayuden a la infraestructura comercial e industrial a engranarse dentro los nuevos roles que traen los cambios propuestos y

aceptados en los acuerdos, buscar competencias más sanas, mejores tarifas, propender el incremento de volumen de transporte y mejor bienestar para el consumidor y ganancias para las empresas, generan una industria más eficiente y mejores servicios.

BIBLIOGRAFIA

1. AERONÁUTICA CIVIL. Convenios Bilaterales de Transporte aéreo – Colombia / Estados Unidos. Disponible en Internet.
http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/convenios
2. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Título III – De los habitantes y del territorio, Capítulo 4, del Territorio, Artículo 101. Señal Editora. Año 2005.
3. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE COLOMBIA. Extensión del territorio colombiano. Disponible en Internet
<<http://www.todacolombia.com/geografia/ubicacion.html>>
4. AERONÁUTICA CIVIL. Convenios Bilaterales de Transporte aéreo – Colombia / Costa Rica. Disponible en Internet
<http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet_Contenidos/servicios/home_normatividad/c_convenios/c_convenios_comerciales/costa%20rica.doc>
5. ESCOBAR MESA, Mónica Marcela. Columnista EL MUNDO - “Cielos Abiertos para Colombia”. Edición Impresa 12-MAYO-2011 y disponible en internet.
<http://www.elmundo.com/portal/noticias/economia/cielo_abierto_para_colombia.php>
6. Colombia y Estados Unidos ratifican acuerdo de cielos abiertos. [Citado el 13 de Mayo de 2011]. Disponible en internet <http://www.aviacol.net/noticias-del->

aire/avances/colombia-y-estados-unidos-ratifican-acuerdo-de-cielos-abiertos.html

7. Colaboradores de Wikipedia. Cielos Abiertos. [Citado el 24 de Marzo de 2011]. Disponible en internet <http://es.wikipedia.org/wiki/Cielos_abiertos>
8. CODIGO DE COMERCIO DE COLOMBIA. Libro Quinto, de la Navegación, Parte Segunda, de la Aeronáutica, Capítulo I, disposiciones generales, Artículo, 1777. Legis Editores S.A. Año 1971.
9. LIBERTADES DEL AIRE. <http://www.derechoaeronautico.cl/articulo4.htm>
10. REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS
http://www.lima.icao.int/TC/RegionalProjects/srvsop_Documentation.asp?vcharProjectCode=RLA/99/901&charDocumentTypeCode=LAR&wLanguage=S
11. REGLAMENTO AERONÁUTICO COLOMBIANO. <http://portal.aerocivil.gov.co>
12. LIBERTADES EL AIRE.
[http://www.juntadeaeronauticacivil.cl/OpenDocs/asp/pagDefault.asp?boton=Doc39&argInstanciald=39&argCarpetald=25&argTreeNodosAbiertos=\(0\)\(25\)&argTreeNodoSel=25&argTreeNodoActual=25&argRegistroid=11](http://www.juntadeaeronauticacivil.cl/OpenDocs/asp/pagDefault.asp?boton=Doc39&argInstanciald=39&argCarpetald=25&argTreeNodosAbiertos=(0)(25)&argTreeNodoSel=25&argTreeNodoActual=25&argRegistroid=11)
13. CACHEIRO, Roberto. Abogado - Secretario de la Sección de Relaciones Internacionales de la Asociación Argentina de Derecho Internacional. Acuerdos Internacionales de transporte y Servicios Aéreos. Disponible en Internet, vigente Octubre 2011.
<http://www.cacheirofrias.com.ar/libertades_del_aire.htm>
14. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.
<<http://www.lima.icao.int/>>
15. ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO.
<<http://www.iata.org>>