

CLAC/CE/64-NE/07
ADDENDUM
03/06/03

LXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003)

Cuestión 6 del Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales
Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Décima reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad Andina

1. En alcance a la Nota de Estudio CLAC/CE/64-NE/07, cabe informar que se ha recibido copia del Acta de la Décima Reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas (**Adjunto**), llevada a cabo el día 30 de abril de 2003, en Bogotá, Colombia. Cabe señalar que esta reunión fue convocada por la Secretaría General de la Comunidad Andina (CAN), en coordinación con el Ministerio de Transporte de Colombia.

2. La agenda tratada en dicha reunión fue la siguiente:

1. Presentación de la Secretaría General de la Comunidad Andina sobre la política y formativa andina que regula el transporte.
2. Rol de los Comités Andinos de Autoridades Sectoriales vinculados al Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas.
3. Integración Física alcanzada en la Subregión Andina.

4. Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).
5. Formulación de orientaciones del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas.
 - 5.1 Transporte por carretera: Política Común de Transporte Terrestre.
 - 5.2 Transporte marítimo: Cabotaje marítimo andino.
 - 5.3 Transporte aéreo: Seguridad aérea.
 - 5.4 Foros Internacionales vinculados al transporte e infraestructura.
6. Puerto Pivote del Pacífico Sur Americano.

3. Con relación al transporte aéreo, se discutió acerca de la actividad aérea internacional y andina, con énfasis en los aspectos vinculados a la seguridad aérea y su importancia para el desarrollo en este sector. De igual manera, se trató sobre la conveniencia de definir una posición comunitaria frente a la propuesta de la Unión Europea para desarrollar un proyecto regional sobre seguridad aérea.

4. Se señaló que dicho Proyecto era una forma de avanzar hacia una mayor coordinación y a la creación de un marco subregional para la vigilancia de la seguridad operacional, razón por la cual se solicitó el respaldo de los Ministros a tan importante iniciativa, ya que la Unión Europea exigía tener un mandato para que dicho Proyecto sea coordinado por el CAAA.

5. Con relación a los Foros Internacionales vinculados al Transporte e Infraestructura, se consideró la necesidad de estructurar posiciones comunitarias antes de la realización de eventos en los que participen los Ministros, con la finalidad de obtener logros más eficaces. En ese sentido, se acordó iniciar dicha coordinación para la próxima reunión de Ministros de Transporte del Hemisferio Occidental y en la del Comité de Dirección Ejecutiva de la IIRSA.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

6. Se invita al Comité Ejecutivo a analizar la presente nota de estudio y su adjunto, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas que estime pertinentes.

LXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003)

Cuestión 6 del Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales
Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. De acuerdo a lo dispuesto por la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000), la Secretaría continúa con el seguimiento de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. Asimismo, para cumplir con el mandato del Comité Ejecutivo, se continúa recopilando la información necesaria, utilizando la vía directa con los organismos subregionales en los que el transporte aéreo es parte de sus acuerdos; y, a través de los Estados miembros, cuando los acuerdos de los organismos no incluyan este sector, manteniendo informado de ello tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo, cumpliendo de esa manera con su labor de fortalecimiento de los procesos de integración.

Acciones realizadas durante el presente año

2. Durante la Undécima reunión del GEPEJTA (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 25 al 27 de febrero de 2003), la Secretaría presentó una nota de estudio sobre el seguimiento de los procesos de integración mundial y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. Dicha nota de estudio contenía los últimos acontecimientos respecto a la XII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno (Bávaro, República Dominicana, 15 y 16 de noviembre de 2002); Acuerdo de Complementación Económica entre la Comunidad Andina

(CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) (Brasilia, Brasil, 6 de diciembre de 2002); Séptima Reunión de Ministros de Comercio del Hemisferio (Quito, Ecuador, 1 de noviembre de 2002); Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); Asociación de Estados del Caribe (AEC); XI Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas - Acuerdo de Fortaleza (Lima, Perú, 17 de septiembre de 2002) y la Comunidad Andina.

Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI

3. Como se recordará, durante la Undécima reunión del GEPEJTA, se dio a conocer que la ALADI tenía previsto continuar con la consolidación y ajuste del Sistema de Información de Transporte ALADI (SIT-A) y validación de la información, incluyendo normativa, estudios, terminales, empresas, flotas, estadísticas y demás, de todos los modos de transporte, entre ellos, el aéreo. En ese sentido, el Grupo de Expertos consideró conveniente difundir el citado Sistema entre los Estados miembros, a efectos de que sea analizado dentro de la Comisión. Dicho Sistema se encuentra disponible en el sitio web de la ALADI (www.aladi.org) accediendo a "Integración Física", que es la última opción del navegador izquierdo, y luego en "Transporte" - SIT-A. De igual manera, a los efectos de poder conocer el Sistema y sus prestaciones, mediante comunicación EC 136 (28.03.03) la Secretaría circuló el respectivo "Manual de Usuario".

4. Por otro lado, a través de una comunicación de la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), de fecha 25 de marzo de 2003, esta Secretaría ha sido informada que, en cumplimiento del Programa de Actividades de dicha Asociación para el año 2003 (ALADI/CR/Resolución 277) se tiene previsto para el mes de junio la realización de un estudio sobre la “incidencia del sistema de distribución física utilizado en la región, en la competitividad de las exportaciones de los países y sobre los emprendimientos para desarrollar la infraestructura regional” (Capítulo V, actividad 5), en donde eventualmente se tratarían temas de transporte aéreo.

5. También se tiene previsto (sujeto a cooperación técnica) el perfeccionamiento y desarrollo del Sistema de Información de Transporte de la ALADI (SIT-A) (Capítulo V, actividad 4), incluyendo normativa, estudios, terminales, empresas, flotas, estadísticas y demás, de todos los modos de transporte, entre ellos, el aéreo. De igual manera, se informó que, en junio del presente año tendrá lugar en la Sede de la ALADI el II Seminario de Operadores Logísticos de los Países Miembros (Capítulo XII, actividad 4), cuya temática entre otras cosas, involucrará a todos los modos de transporte.

6. Finalmente, se dio a conocer que el Sector Servicios del Departamento de Comercio de la Secretaría General de la ALADI realiza permanentemente el seguimiento de todas las actividades relacionadas con el transporte aéreo que se realizan en otros foros, recogiendo los resultados y documentos emanados de dichos ámbitos, los cuales son tomados como insumos de diversos estudios que publica la Secretaría General.

Asociación de Estados del Caribe (AEC)

7. Mediante comunicación de fecha 25 de abril de 2003, recibida de la Secretaría General de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), hemos sido informados que los días 9 al

11 de abril del presente año, en Puerto España, Trinidad y Tobago, se llevó a cabo la I Reunión del Grupo de Alto Nivel para lograr un Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC, en la cual se llegó a un consenso sobre el proyecto de “Acuerdo sobre transporte aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC”. El informe se acompaña como **Adjunto 1**.

8. En dicha comunicación se informó además que el citado proyecto (**Adjunto 2**) sería elevado al Consejo de Ministros de esa Asociación para su consideración y posible firma durante la realización de la IV Cumbre de Jefes de Estado y/o Gobierno de la AEC a celebrarse en Ciudad de Panamá, en noviembre de este año.

Comunidad Andina - CAN

9. Se tiene conocimiento que el día 30 de abril de 2003, se llevó a cabo en Bogotá, Colombia, la X reunión del Consejo de Ministros de Transporte y Obras Públicas de la Comunidad Andina (CAN), con el fin de realizar una reflexión conjunta sobre la situación del sector en la subregión y formular orientaciones que permitan su desarrollo armónico y lograr nuevos avances en materia de transporte terrestre, marítimo, aéreo e intermodal, así como en infraestructura. Según lo expresado por el Sr. Gonzalo Fernández de Soto, Secretario General de la CAN, “la formulación de lineamientos precisos por parte de los ministros para seguir avanzando en la integración del sector transportes constituirá, sin duda, un nuevo paso en la profundización de la agenda multidimensional y, por lo tanto, en el proceso de construcción del Mercado Común”.

10. En esta reunión, los ministros de Transporte de los países de la Comunidad Andina (CAN) aprobaron lineamientos de corto, mediano y largo plazo para impulsar el desarrollo y la integración del transporte terrestre en la subregión.

11. En dicha oportunidad, se realizó un balance de los treinta y tres años de integración y se destacó la nueva etapa que se ha iniciado con una segunda generación de políticas y el desafío que ofrece, en este marco, la integración física.

12. Para el mediano plazo, los ministros dispusieron armonizar las normas nacionales de los países andinos; desarrollar programas de capacitación y divulgación de las normas comunitarias; efectuar procesos de control y vigilancia concertada entre el sector público y privado en las fronteras y promover la coordinación y cooperación horizontal entre los organismos de transporte y los vinculados a esta actividad, entre otros.

13. En el caso de transporte aéreo, los ministros examinaron el tema de la seguridad aérea, sobre la base de estudios recientes preparados por organismos internacionales, sugiriendo definir una posición comunitaria frente a la propuesta de la Unión Europea para desarrollar un proyecto regional sobre seguridad aérea.

14. Por otro lado, hemos sido informados que a raíz de la citada reunión, el Ministro de Transporte de Bolivia, Sr. Carlos Morales Landivar, manifestó que el Consejo Andino de Ministros de Transporte y Obras Públicas, trabajará en la creación de una gran compañía aérea

Andina, para competir de manera agresiva dentro de la globalización comercial y lanzarse a la "revolución" del transporte en el espacio frente al nuevo concepto de cielos abiertos. Señaló además, que este plan será tema de exploración de cada uno de los cinco países que integran el Pacto Andino y podrá generar importantes beneficios a la comunidad tanto económicos como sociales, pues daría lugar a la generación de empleo.

15. Manifestó también, que todo esto permite mantener ciertas rutas que no son rentables y llevaría a la expansión comercial con lo que se traduciría en una reacción inmediata de ciertos mercados que no están en primer orden dentro del grueso de las exportaciones. Sin embargo, consideró que este revolucionario proyecto debe contar con la participación activa de empresarios, gremios económicos y sindicatos, entre otros, a fin de poder llegar a la integración de compañías aéreas en el grupo Andino y explorar también la posibilidad de crear una flota marítima de la Comunidad.

16. El ministro dijo que el compromiso adquirido es el llevar los primeros estudios en una próxima reunión que tenderá lugar en junio en Cuba (16 de junio de 2003) y, de esta manera, ir ajustando el proyecto y que se convierta en una realidad a un mediano plazo. De igual manera, señaló que el acceso universal a los cielos abiertos requiere de la implantación de normas especiales pero que apunten a la agilidad en el transporte aéreo, para que sea viable el proyecto en que se han comprometido las Naciones de la Comunidad Andina.

17. Por otro lado, se informó que en la reunión de Ministros, se analizó también la conveniencia de estructurar posiciones comunitarias previas a la realización de reuniones de diversos foros internacionales y regionales, tales como la de los Ministros de Transporte del Hemisferio Occidental (Iniciativa del Transporte del Hemisferio Occidental-ITHO), prevista para mayo de 2003, y la del Comité de Dirección Ejecutiva de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que se efectuará en julio del presente año.

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA

18. En años recientes han surgido varias iniciativas para profundizar la integración física de los países de la región, con el propósito de mejorar su competitividad y la integración. Por ese motivo, la Secretaría ha obtenido información acerca de la Iniciativa para la modernización y desarrollo de la infraestructura regional de América del Sur (IIRSA), la cual incorpora también a los servicios de transporte como uno de los principales componentes para poner en práctica estos esfuerzos de integración y mayor competitividad.

19. La IIRSA nació y tiene su origen en la Cumbre de Presidentes de América del Sur, realizada en la ciudad de Brasilia, Brasil entre los días 30 de agosto y 1º de septiembre de 2000 por invitación del Sr. Fernando Henrique Cardoso, Presidente de la República Federativa del Brasil. El objetivo de la Reunión Presidencial fue el de estimular la organización del espacio suramericano a partir de la contigüidad geográfica, la identidad cultural, y los valores compartidos de los países vecinos suramericanos. En dicha reunión, la modernización y desarrollo de la infraestructura suramericana fue identificada por los Presidentes como una de las cinco áreas principales a ser abordadas.

20. En Brasilia, los Presidentes Suramericanos recibieron y adoptaron como anexo a su comunicado (**Adjunto 3**), "el Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Suramericana", que contiene propuestas y sugerencias para la ampliación y modernización de la infraestructura en un horizonte de 10 años. Esta propuesta fue elaborada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF), y para ello se valieron de algunos insumos provenientes de otros organismos internacionales que operan en la región, así como de algunos países de América del Sur.

21. Con el propósito de consolidar una visión regional integrada sobre líneas de acción para el desarrollo de la infraestructura, los Presidentes convocaron a una Reunión Ministerial a celebrarse antes de fines del año 2000. Dicha reunión se realizó los días 4 y 5 de diciembre en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay. A la misma asistieron Ministros de Energía, Telecomunicaciones, Transporte así como en algunos casos Ministros de Planificación y/o Desarrollo Económico de los Países Suramericanos, quienes tuvieron también el apoyo y participación de Representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores. En la Reunión de Montevideo, el Comité de Coordinación Técnica, conformado por el BID, la CAF y FONPLATA, presentó una versión enriquecida del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura de América del Sur (**Adjunto 4**), que identifica doce ejes de integración y desarrollo y 6 procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística.

22. Según hemos podido investigar, la IIRSA es una iniciativa multinacional que involucra por primera vez a los doce países soberanos de América del Sur. Es también una iniciativa multisectorial que no sólo participa el sector transportes sino también el sector energético y fundamentalmente el sector de telecomunicaciones. Es una iniciativa multidisciplinaria porque involucra aspectos económicos, jurídicos, políticos, sociales, culturales, ambientales y otros. Esta iniciativa contempla mecanismos de coordinación entre los Gobiernos, las Instituciones Financieras Multilaterales y el Sector Privado; para coordinar la visión política y estratégica de Sur América; para coordinar los planes y programas de inversión, además de priorizar los ejes de integración y desarrollo, así como los proyectos específicos al interior de estos.

23. Esta iniciativa pretende hacer a Suramérica una región más competitiva y además desarrollar y conquistar el espacio geográfico suramericana. La planificación y desarrollo de la iniciativa se enfoca a través de una perspectiva multisectorial y de manera integrada. Los ejes de integración y desarrollo buscan: la densificación de la actividad económica, el desarrollo regional, la integración física y económica de los países vecinos suramericanos. La coordinación técnica está a cargo de tres bancos de desarrollo que operan en la región.

Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental – ITHO

24. Como se recordará, durante la LXI reunión del Comité Ejecutivo (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002), se consideró necesario que las “nuevas iniciativas” que se den en la región, tal como la Iniciativa del Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO), se concentren en un solo foro y, por tal motivo, encargaron a la Secretaría, obtener la mayor cantidad de información sobre dichas reuniones y que, aquellos países que participan

regularmente en ellas proporcionen mayor información. Asimismo, que se debería evitar la duplicidad de esfuerzos y reiterar que los organismos indicados para tomar acciones en los temas sobre transporte aéreo dentro de la región eran la CLAC y la OACI.

25. En tal sentido, se consideró necesario que la Secretaría de la CLAC entre en contacto con la ITHO para darles a conocer la naturaleza del trabajo que se está realizando en la CLAC y no duplicar esfuerzos, tomando en cuenta que uno de los mandatos de dicha iniciativa es que el Grupo GEASA sobre busque aunar esfuerzos y soluciones para mejorar la vigilancia de la seguridad operacional y optimizar recursos. En ese sentido, desde dicha oportunidad se viene invitando al ITHO a participar dentro de las reuniones de la CLAC.

26. Como se sabe, la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) forma parte del proceso de la **Cumbre de las Américas**, cuyo objetivo es ofrecer un foro de convergencia y cooperación a los Ministros de Transporte de las Américas representantes de los países de la Cumbre de las Américas. El programa de acción de esta Iniciativa deriva de las **áreas de acción prioritarias** y otras directivas establecidas de mutuo acuerdo por los Ministros de Transporte representantes de los países de la Cumbre de las Américas.

27. La ITHO cuenta con un Comité Ejecutivo integrado por representantes de todos los países y organismos afiliados, encargado de supervisar la instrumentación de las directivas emanadas de los Ministros. Los actuales países miembros de la ITHO son: Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos de América, Granada, Guatemala, Guayana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Santa Lucía, Saint Kitts-Nevis, San Vicente y las Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (**CEPAL**), el Banco Interamericano de Desarrollo (**BID**) y la Organización de los Estados Americanos (**OEA**) son miembros sin derecho a voto de la ITHO. El Comité Ejecutivo tiene un presidente y hasta dos copresidentes. Actualmente Brasil ocupa la presidencia del Comité Ejecutivo de la ITHO y Canadá aún ocupa la presidencia del Grupo de Expertos sobre seguridad, protección y asistencia en materia de aviación (GESPA), que es un subgrupo de la ITHO.

28. Con fecha 16 de mayo de 2003 fuimos informados que la VI reunión del Comité Ejecutivo de la ITHO, originalmente prevista para abril de 2003 en Costa Rica, se postergó. En su lugar, hubo una reunión en Ixtapa (México) el día 7 de mayo, justo antes de la reunión de ministros que tuvo lugar los días 8 y 9 de mayo en el mismo lugar. La información sobre estas reuniones se publicará en el sitio web de la ITHO (<http://www.transport-americas.org/>) en cuanto esté disponible.

Cámara Interamericana de Transportes (CIT)

29. Cumpliendo con la tarea de seguimiento a los procesos de integración a nivel mundial, regional y subregional y, a efectos de evitar la duplicación de esfuerzos, se ha creído pertinente dar a conocer información que esta Secretaría ha obtenido sobre una nueva iniciativa en la región, denominada Cámara Interamericana de Transportes (CIT). Dicha Cámara fue creada el 25 de mayo de 2002, por iniciativa de la Confederación Nacional del Transporte de

Brasil (CNT) y aprobación de entidades del sector privado de transporte de 16 países, a saber: Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay e Venezuela. Adhiriéndose recientemente, Argentina, Aruba y Chile.

30. Dichos países se unieron con el objetivo de cooperar entre sí con la finalidad de delinear un panorama general de la actual situación del transporte en las Américas, en todos los modos y, en conjunto, trazar las estrategias para el desarrollo del sector en la región. Su sede principal se encuentra en la ciudad de Brasilia, Brasil y la Sede Ejecutiva se ubica en el país de origen del Presidente. Por el momento, estas dos sedes coinciden. La información detallada de la CIT se acompaña como **Adjunto 5**.

31. La I Reunión Ordinaria de la CIT se llevó a cabo los días 24 y 25 de abril del presente año, en Brasilia, Brasil. En dicha reunión se toparon temas sobre todos los tipos de transporte. Entre los asuntos referentes al transporte aéreo se analizaron temas sobre rutas internacionales, cooperación operacional (Acuerdo de Transporte Aéreo – AEC), seguridad (mecanismos de prevención), capacitación profesional, acciones para disminuir el consumo de combustible, habilitación de conductores en nivel continental, seguros, tributación, existencia de órganos gubernamentales para el sector, integración con otros modos de transporte (multimodal), legislación, entre otros. Información sobre la citada reunión figura en el **Adjunto 6**.

32. En una comunicación enviada a la CLAC, la Secretaría Ejecutiva de la CIT señaló que todavía no disponen de un sitio web, lo que pretenden desarrollar lo antes posible. Sin embargo, manifestaron su entera disposición para estrechar contactos con la OACI y la CLAC, una vez que la CIT se dedicará a todos los modales, incluso el aéreo.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

33. Se invita al Comité Ejecutivo a analizar la presente nota de estudio y sus adjuntos, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas que estime pertinentes.

**ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE
I REUNIÓN DEL GRUPO DE ALTO NIVEL PARA ALCANZAR UN
ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE LOS ESTADOS
MIEMBROS Y MIEMBROS ASOCIADOS DE LA AEC
Puerto España, Trinidad y Tobago, 9- 11 de abril de 2003**

**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS Y
MIEMBROS ASOCIADOS DE LA ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE**

PREÁMBULO

Los Estados, Países y Territorios mencionados en el Artículo IV del Convenio que Establece la Asociación de Estados del Caribe (AEC), firmado en Cartagena de Indias, República de Colombia el 24 de julio de 1994, considerando los Planes de Acción adoptados por los Jefes de Estado y/o Gobierno de los Estados, Países y Territorios de la Asociación de Estados del Caribe durante la II Cumbre celebrada en Santo Domingo, República Dominicana;

Teniendo en cuenta la decisión de promover el programa adoptado por la AEC y titulado "Unir el Caribe por Aire y Mar";

Expresando la voluntad de crear el marco legal necesario para el Establecimiento de la Zona de Turismo Sustentable en la región del Caribe;

Conscientes de la necesidad de que las líneas aéreas de los Estados Miembros y Miembros Asociados ofrezcan una variedad de opciones para el servicio aéreo al público viajero y al comercio de carga;

Decididos a garantizar el mayor grado de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil internacional;

Reconociendo la necesidad de una Política de Aviación general para la Asociación de Estados del Caribe que oriente a los Estados Miembros y Miembros Asociados en sus decisiones vinculadas a la aviación;

Reconociendo la importancia del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, como el principal instrumento regulador de la operación de la aviación civil internacional;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1
Definiciones

- A. Para los propósitos del presente Acuerdo, a menos que se especifique lo contrario, el término:
1. "Partes" significa los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe o aquellos Estados que puedan suscribir tratados en nombre de los Miembros Asociados, quienes habiendo firmado este Acuerdo, han depositado su instrumento de ratificación ante el Depositario o se han adherido al Acuerdo, en correspondencia con el Artículo 24 de este Acuerdo;
 2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera de sus enmiendas que hayan entrado en vigor para las Partes conforme a las disposiciones pertinentes de este Acuerdo;
 3. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
 - a. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia bajo el Artículo 94(a) el Convenio que está vigente entre las Partes; y
 - b. cualquier Anexo o enmienda al mismo adoptado bajo el Artículo 90 del Convenio, siempre y cuando dicho Anexo o enmienda sea efectiva para las Partes en un momento dado.
 4. "Territorio" significa las áreas terrestres, aguas archipelágicas y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía y jurisdicción de las Partes en la región de la AEC, conforme al Derecho Internacional.
 5. "Autoridades Aeronáuticas" significa las Autoridades de Aviación Civil de las Partes, o cualquier otra persona o entidad autorizada para realizar las funciones ejercidas por dichas Autoridades;
 6. "Aerolínea(s) designada(s)", significa una aerolínea autorizada por la Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes, conforme al Artículo 3 del presente Acuerdo;
 7. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
 8. "Transporte aéreo" significa el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo en aeronaves, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o en alquiler;

9. "Tarifa" significa todo precio cobrado por el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y/o carga, exceptuando correo, que cobran las aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicho precio;
 10. "Costo total" significa el costo de prestar un servicio y podrá incluir el rendimiento razonable del activo después de la depreciación;
 11. "Parada-estancia" significa la interrupción predeterminada de un viaje continuando con la misma aerolínea y documentación;
 12. "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo;
 13. "Cargos al usuario" significa cualquier tasa, tarifa o importe que se cobre por el uso de las facilidades o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo servicios e instalaciones relacionadas.
- B. El significado de otros términos será el asignado a los mismos por el Convenio.

Artículo 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a las otras Partes para la operación del transporte aéreo internacional por las aerolíneas designadas de las otras Partes los siguientes derechos:
 - a. El derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
 - b. El derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
 - c. El derecho de operar tráfico de tercera y cuarta libertad en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo separados o en combinación;
 - d. En relación al ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo separados o en combinación dentro la región de la AEC, cada Parte podrá optar por una de las siguientes opciones:
 - i. ejercer tales derechos entre las Partes interesadas;
 - ii. ejercer tales derechos sobre la base del intercambio recíproco y liberal de dichos derechos entre las Partes interesadas.
2. Toda Parte tendrá el derecho de suspender temporalmente el ejercicio de las

operaciones de quinta libertad, cuando lo consideren perjudicial a sus intereses nacionales, previo cumplimiento del procedimiento del Artículo 15 de este Acuerdo. Dicha suspensión entrará en vigor a los 90 días de haber sido comunicada por escrito a la otra Parte;

3. En el momento de la firma, ratificación o adhesión al Acuerdo, toda Parte indicará si elige estar obligado por el sub-párrafo 1.d.i o el sub-párrafo 1.d.ii del presente Artículo. Esta elección es sin perjuicio de que una Parte que elija estar obligada por el sub-párrafo 1.d.ii indique posteriormente al Depositario su deseo de estar obligado por el sub-párrafo 1.d.i de dicho Artículo.
4. Las Partes le extenderán consideraciones favorables a las solicitudes de las aerolíneas designadas para operar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga siempre y cuando estos no afecten los vuelos regulares, ni constituyen una competencia desleal a los vuelos regulares.
5. Con el propósito de promover el turismo de multidesino las Partes otorgan a las aerolíneas designadas derechos de parada estancia y tráfico en tránsito directo entre sus territorios.
6. Nada de lo expresado en el presente Artículo deberá interpretarse que una Parte concede a una aerolínea de otra Parte el derecho de cabotaje.

Artículo 3

A. Designación v Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar hasta dos líneas aéreas con el fin de operar los servicios convenidos en el presente Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte involucrada indicando si la aerolínea está autorizada a operar servicios de transporte aéreo regular o no-regular, o ambos.
2. Una vez recibida dicha designación así como las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y manera prescrita para las autorizaciones de operación, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte concederán las autorizaciones correspondientes con un mínimo de demoras en el proceso, siempre y cuando:
 - a. La propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea estén en manos de una o más Partes, sus nacionales o ambas; y
 - b. La casa matriz de la aerolínea designada tenga su domicilio dentro del territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea; y
 - c. La aerolínea designada esté calificada para satisfacer las condiciones

prescritas bajo la legislación y normativa que generalmente se aplica a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud o solicitudes; y

- d. Las Parte que designe a la aerolínea mantenga y administre las normas establecidas en el Artículo 6 y Artículo 7 del Acuerdo.

B. Comunidad de Interés

El derecho de cada Parte de designar una aerolínea o aerolíneas, incluirá la designación de acuerdo con el Principio de la Comunidad de Interés como lo establece la Organización de Aviación Civil Internacional, (OACI). Una vez recibida la designación y solicitud de la aerolínea en la forma prescrita para la autorización de operación, las Autoridades Aeronáuticas otorgarán, sin demora alguna, la autorización correspondiente siempre y cuando la aerolínea designada cumpla con las disposiciones del párrafo 2c del presente Artículo. Una vez recibida la designación, la responsabilidad por el cumplimiento de los Artículos 6 y 7 del Acuerdo corresponde a la Parte que otorga el certificado de operador aéreo a la aerolínea designada.

Artículo 4

Revocación, Suspensión v Limitación de la Autorización

1. Una Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos técnicos de operación de una aerolínea designada cuando:
 - a. La aerolínea ya no cumpla con los requisitos estipulados en el Artículo 3, párrafo 2. a, b, c;
 - b. La aerolínea haya dejado de cumplir con la legislación y formativas mencionadas en el Artículo 5 del Acuerdo;
 - c. La otra Parte no esté manteniendo y administrando las normas tal como se estipula en el Artículo 6 del Acuerdo.
2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar otros incumplimientos de los sub-párrafos 1b o c del presente Artículo, los derechos establecidos en este Artículo se ejercerán sólo luego de consultar a la Parte involucrada.
3. El presente Artículo no limita los derechos de una Parte a negar, revocar, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones de operación de una aerolínea o aerolíneas de otra Parte, conforme a las estipulaciones del Artículo 7 del Acuerdo.

Artículo 5
Aplicación de las Leves

1. Las aerolíneas designadas, al entrar, permanecer o salir del territorio de una de las Partes deberán cumplir con la legislación y normas relativas a la operación y navegación de aeronaves de dicha Parte.
2. Cada vez que entren, permanezcan, o salgan del territorio de una Parte, los pasajeros, la tripulación o carga de las aerolíneas designadas, o sus representantes, deberán cumplir con la legislación y normas relativas a la admisión en o partida desde su territorio de tales pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluyendo las normas relativas a la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales).

Artículo 6
Seguridad Operacional

1. Las Partes deberán cumplir el programa universal de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, para lo cual promoverán la cooperación y asistencia recíproca entre los Estados Miembros y Miembros Asociados, especialmente en lo relativo al desarrollo del plan de acción que en cada caso se adopte luego de las evaluaciones periódicas que efectúe la OACI.
2. Si una vez publicado el informe de la OACI sobre la evaluación de las normas de seguridad operacional de una Parte, dicha Parte no aplica (en un tiempo razonable, acordado entre la Parte y la OACI luego de expirar los plazos previstos en el plan de acción) las medidas correctivas necesarias para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad operacional, cualesquiera de las Partes podrá solicitar consultas para instar a dicha Parte a cumplir las normas respectivas.

Si luego de la consulta no se toman las medidas correctivas, (y hubiera previa notificación escrita con una antelación mínima de un mes) cada Parte podrá suspender, revocar o limitar la autorización de operación de una aerolínea designada o de las aerolíneas designadas por la otra Parte que no haya tomado las medidas correctivas apropiadas dentro de un período de tiempo razonable acordado entre las Partes.

3. Toda Parte que por razones económicas o técnicas no pueda cumplir con las disposiciones de los párrafos 1 y 2, puede solicitar ayuda de cualquier otra Parte, a fin de cumplir con sus obligaciones relativas a la seguridad estipuladas en el presente Artículo.

Artículo 7
Seguridad de la Aviación Civil

1. De acuerdo a sus derechos y obligaciones estipulados en la legislación internacional, las Partes reafirman la obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Sin que ello limite sus derechos y obligaciones de acuerdo a la legislación internacional, las Partes actuarán particularmente en conformidad con las estipulaciones del Convenio Sobre Delitos y Otros Actos Cometidos a Bordo de una Aeronave, firmado en Tokio, el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos de Violencia Ilícitos Contra la Seguridad en la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que prestan Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio firmado en Montreal en 1971.
2. Las Partes se proporcionarán, cuando así se les solicite, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos en contra de la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para enfrentar cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.
3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio en la medida que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en sus territorios actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre la seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 precedente para la entrada, salida o permanencia en el territorio de otra Parte y tomar las medidas necesarias para proteger las aeronaves e inspeccionar los pasajeros, tripulación, y su equipaje y equipaje de mano, así como la carga y provisiones de las aeronaves, antes y durante las operaciones de abordaje y carga. Cada Parte considerará positivamente cualquier solicitud de otra Parte para adoptar medidas especiales de seguridad con el fin de enfrentar alguna amenaza de seguridad en particular.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las

Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas que estén dirigidas a terminar en forma rápida y segura con tal incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga fundamentos razonables para creer que otra Parte se ha alejado de las disposiciones de seguridad de la aviación civil estipuladas en el presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de una Parte podrán solicitar acciones inmediatas a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los 14 días a partir de la fecha de dicha solicitud y si lo requiere una emergencia, una Parte podrá suspender, negar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de la aerolínea o aerolíneas de la otra Parte. Los asuntos específicos relativos a la seguridad estarán sujetos a los procedimientos estipulados en el Artículo 15 del presente Acuerdo.

Artículo 8 **Oportunidades Comerciales**

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta del transporte aéreo.
2. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho, de acuerdo a la legislación y normas de las otras Partes relativas a la entrada, residencia y empleo, a mantener en el territorio de las otras Partes, personal de gerencia, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas que se requieran para la provisión del transporte aéreo.
3. Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.
4. Cada aerolínea designada tendrá derecho a convertir y transferir cuando así lo solicite, las utilidades netas obtenidas por la venta de servicios de transporte aéreo. Se permitirá la conversión y remisión con rapidez y sin restricciones o impuestos, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones de la fecha en que el transportista haga la petición inicial de la remesa, de conformidad a la legislación vigente de cada país.

Artículo 9 **Código Compartido**

Al operar los servicios de transporte aéreo internacional autorizados en este Acuerdo, cualquier aerolínea designada de una Parte podrá, previa aprobación de las

Autoridades Aeronáuticas pertinentes, celebrar acuerdos de cooperación en materia de mercadeo con otra aerolínea de otra Parte, tales como acuerdos de fletamento parcial, código compartido o de arrendamiento.

Artículo 10
Sistemas de Reserva por Computadora

1. Las Partes acuerdan que:
 - a. Los intereses de los usuarios de servicios de transporte aéreo serán protegidos de cualquier mal uso de las informaciones;
 - b. Una línea aérea designada y sus agentes tendrán acceso sin restricción o discriminación a los Sistemas de Reservas por Computadora (SRC) en el territorio de las Partes.
2. Las regulaciones y operación de SRC serán regidas por el Código de Conducta establecido por la OACI.

Artículo 11
Derechos Aduaneros Y.. Gravámenes

1. Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de una Parte, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Parte. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de una Parte cuando llegue al territorio de otra Parte y que se encuentren aún a bordo en el momento de que ésta salga de dicha Parte, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana de la Parte, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.
2. Las piezas de repuesto y los equipos que se importen al territorio de una Parte incorporadas o empleadas en una aeronave de otra Parte utilizada en la navegación aérea internacional serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones de la Parte interesada, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

Artículo 12
Cargos a los Usuarios

1. Los cargos a los usuarios serán justos, razonables, no discriminatorios, y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios.
2. Los cargos a los usuarios deben reflejar el costo total de proveer y gestionar los servicios, las instalaciones y facilidades del aeropuerto, los servicios de navegación aérea y de seguridad de la aviación. Las instalaciones y servicios que se brindan deben operar de manera eficiente y económica.
3. Cada Parte fomentará el intercambio de información necesaria para permitir una revisión razonable de los cargos, de conformidad con los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte instará a las autoridades competentes a avisar a los usuarios sobre cualquier propuesta de cambio en los cargos, con el fin de permitir que los usuarios expresen sus puntos de vista antes de que dichos cargos se hagan efectivos.

Artículo 13
Competencia Leal

1. Cada Parte permitirá oportunidades justas y equitativas a las aerolíneas designadas de todas las Partes para que compitan en la provisión del transporte aéreo internacional autorizado en este Acuerdo.
2. Cada parte tomará las acciones necesarias dentro de las respectivas jurisdicciones a fin de evitar y eliminar cualquier práctica de competencia desleal.
3. Cada Parte permitirá que una aerolínea designada determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece sobre la base de las consideraciones comerciales del mercado. En consistencia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de otra Parte, a menos que sea por razones de restricciones del aeropuerto o de seguridad.
4. Las aerolíneas someterán a la aprobación de las respectivas Autoridades Aeronáuticas las frecuencias de los vuelos que consideren convenientes de acuerdo a las necesidades del mercado.

Artículo 14
Tarifas

1. Las tarifas aplicables por las aerolíneas designadas de cada una de las Partes se

establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo el costo de proveer el servicio, un beneficio razonable y las características técnicas y económicas de las diferentes rutas.

2. Sin perjuicio a las normas de legislación nacional, las tarifas que habrán de aplicar la o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes por servicios previstos en el presente Acuerdo, estarán sujetas al principio de la aprobación del País de Origen.

Artículo 15 **Consultas**

Cada Parte podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relativas al presente Acuerdo con una o más de las Partes involucradas. Dichas consultas comenzarán en la fecha más temprana posible, pero dentro de 45 días luego de que la(s) otra(s) Parte(s) involucrada(s) reciba(n) la solicitud, a menos que acuerden lo contrario.

Artículo 16 **Solución de Controversias**

Cualquier controversia entre las Partes concerniente a la interpretación y/o aplicación del presente Acuerdo se someterá al conocimiento y resolución de un tribunal de arbitraje, cuando la misma no se haya resuelto mediante otro mecanismo de resolución de controversias, entre otros, la negociación, la consulta o la mediación. El proceso de solución de controversias contemplará la política orientadora pertinente de la OACI. El tribunal de arbitraje se regirá por el procedimiento estipulado en el Artículo 85 del Convenio y las decisiones de dicho tribunal serán vinculantes para las Partes.

Artículo 17 **Acuerdos Existentes**

Teniendo en cuenta las disposiciones del Artículo 2, el presente Acuerdo no afectará ningún memorando de entendimiento, acuerdo bilateral o multilateral, que evidencie autorizaciones similares vigentes entre las Partes o entre las Partes y una No-Parte, ni sus prórrogas.

Artículo 18 **Vigencia y Terminación**

El presente Acuerdo tendrá una vigencia indefinida. Toda Parte podrá denunciar el presente Acuerdo en cualquier momento. El consiguiente retiro será efectivo un año después de la fecha de recepción por parte del Depositario de la notificación formal de

la denuncia. La denuncia no anulará los compromisos que, en virtud del presente acuerdo haya adquirido la Parte denunciante durante el período anterior a la denuncia. El Acuerdo continuará en vigor para las otras Partes.

Artículo 19 **Suscripción**

El presente Acuerdo estará abierto a la firma por cualquier Estado, País o Territorio referido en el Artículo IV del Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe que haya ratificado o adherido a dicho Convenio.

Artículo 20 **Ratificación**

El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados, Países y Territorios mencionados en el Artículo IV del Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe, de acuerdo con los procedimientos constitucionales respectivos.

Artículo 21 **Adhesión**

Después de haber entrado en vigor, el presente Acuerdo permanecerá abierto a la adhesión por parte de los Estados, Países y Territorios mencionados en el Artículo IV del Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe, de acuerdo a los procedimientos constitucionales respectivos.

Artículo 22 **Enmiendas**

El presente Acuerdo podrá ser enmendado por consenso entre las Partes. Las enmiendas entrarán en vigor cuando un tercio de las Partes hayan depositado sus instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación y será vinculante sólo entre las Partes que hayan ratificado dichas enmiendas.

Artículo 23 **Reservas**

Una Parte podrá presentar reservas en el momento de firmar, ratificar o adherirse al presente Acuerdo, las que serán notificadas al Depositario conforme a la legislación de cada Parte.

Dichas reservas no modificarán las disposiciones del Acuerdo respecto a las otras Partes.

Artículo 24
Depositario

Los Instrumentos de Ratificación o adhesión deberán ser depositados ante el Gobierno de la República de Colombia en su calidad de Depositario, quien enviará copias debidamente certificadas a los Estados Miembros y Miembros Asociados.

Artículo 25
Registro en la OACI

El Gobierno de la República de Colombia registrará el presente Acuerdo y todas sus enmiendas ante la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Artículo 26
Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor a los 60 días de haberse depositado el instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, cuando un tercio (nueve) de los Estados, Países y Territorios mencionados en el Artículo IV del Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe, hayan depositado sus respectivos instrumentos de ratificación.

Abierto a la firma en....., en un solo ejemplar en los idiomas inglés, español y francés, siendo cada uno de los textos igualmente auténticos. El texto original, así como también cualquier enmienda al mismo, serán depositados ante el Gobierno de la República de Colombia en su calidad de país Depositario.

EN FE DE LO CUAL los plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, suscriben el presente Acuerdo.

**I REUNIÓN DEL GRUPO DE ALTO NIVEL PARA LOGRAR UN ACUERDO
SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS Y
MIEMBROS ASOCIADOS DE LA AEC**

*Puerto España, Trinidad y Tobago
9-11 de Abril de 2003*

INFORME DE LA RELATORÍA

La I Reunión del Grupo de Alto Nivel para lograr un Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC se celebró en Puerto España, Trinidad y Tobago, los días 9, 10 y 11 de abril de 2003. Cumpliendo de esta forma con el Acuerdo Ministerial 3/02 emitido durante la celebración de la VIII Reunión del consejo de Ministros realizada en la Ciudad de Belice, Belice el 29 de noviembre de 2002.

La Reunión fue presidida por Su Excelencia, el Embajador Dr. Miguel Ceara Hatton de la República Dominicana, en representación del Presidente del Consejo de Ministros, Su Excelencia El Honorable Dr. Francisco Guerrero Prats y como Relator fungió el Dr. Carlos Fraino Lander de la República Bolivariana de Venezuela. El Secretario General de la AEC, Profesor Norman Girvan y el Lic. Carlos Dávila, Director de Transporte de la AEC también formaron parte de la Mesa Principal.

El Presidente recalcó la importancia del trabajo que ha sido delegado al Grupo de Alto Nivel. Instó a los delegados a realizar un esfuerzo en aras de contar con un documento consensuado para que el mismo sea elevado a la VII Reunión Preparatoria Intersesional del Consejo de Ministros programada a realizarse en julio del presente año.

En su presentación el Profesor Norman Girvan, reconoció el trabajo técnico realizado hasta la fecha por los expertos que conforman el Comité Especial de Transporte de la AEC, el cual ha trabajado arduamente en la elaboración del Acuerdo durante varios años. Asimismo, subrayó la intención de presentar el Acuerdo para la firma de los Jefes de Estado y/o Gobierno durante la IV Cumbre de la AEC a realizarse en Ciudad de Panamá, Panamá en Noviembre de 2003.

Asistieron a la reunión 10 Estados Miembros, 3 Miembros Asociados y 1 Observador Fundador. La lista completa de participantes se adjunta como Anexo I.

I. Aprobación de la Agenda y de los Asuntos de Procedimiento

La Agenda fue aprobada por la Reunión.

II. Análisis del Proyecto de Acuerdo sobre Transporte Aéreo

El Grupo de Alto Nivel analizó el documento y aprobó la versión definitiva, la cual se adjunta como Anexo II.

El Grupo de Alto Nivel recomendó:

Elevar el Acuerdo a la VII Reunión Preparatoria Intersesional del Consejo de Ministros de la AEC a celebrarse en julio de 2003 para la consideración de su firma durante la IV Cumbre de Jefes de Estado y/o Gobierno de la AEC.

COMUNICADO DE BRASILIA

1. Invitados por el Presidente de Brasil, Fernando Henrique Cardoso, los Jefes de Estado de Argentina, Fernando De la Rúa; Bolivia, Hugo Bánzer Suárez; Chile, Ricardo Lagos Escobar; Colombia, Andrés Pastrana Arango; Ecuador, Gustavo Noboa; Guyana, Bharrat Jagdeo; Paraguay, Luis Angel González Macchi; Perú, Alberto Fujimori Fujimori; Surinam, Ronald Ronald Venetiaan; Uruguay, Jorge Batlle Ibañez; y Venezuela, Hugo Chávez; participaron en la Reunión de Presidentes de América del Sur, los días 31 de agosto y 1º de septiembre de 2000. También estuvieron presentes los Presidentes del Banco Interamericano de Desarrollo, Enrique Iglesias, y de la Corporación Andina de Fomento, Enrique García. Evento de carácter histórico y pionero en la región, el encuentro representó un importante estímulo para la organización de nuestra convivencia en el espacio común suramericano y para seguir apoyando, en América del Sur, la configuración de un área singular de democracia, paz, cooperación solidaria, integración y desarrollo económico y social compartido.
2. Realizada en el contexto de las conmemoraciones de los 500 Años del Descubrimiento de Brasil, la Reunión de Presidentes de América del Sur reafirmó el espíritu de entendimiento y armonía que identifica las relaciones entre los países suramericanos y que debe ser constantemente promovido. Su realización resultó de la convicción de que la contigüidad geográfica y la comunidad de valores conducen a la necesidad de una agenda común de oportunidades y desafíos específicos, en complemento a su tratamiento en otros foros regionales e internacionales.
3. América del Sur inicia el nuevo siglo fortalecida por la progresiva consolidación de sus instituciones democráticas, por el compromiso con los derechos humanos, la protección del medio ambiente – aplicando el concepto de desarrollo sostenible –, la superación de las injusticias sociales y el desarrollo de sus pueblos, por el crecimiento de sus economías, por el empeño en mantener la estabilidad económica y por la ampliación y profundización de su proceso de integración.
4. La paz y el ambiente de amistad y cooperación entre los doce países suramericanos son características que distinguen favorablemente a la región en el ámbito internacional. La superación definitiva de diferendos territoriales, según ejemplo del acuerdo de 1998 entre Ecuador y Perú, constituye una demostración reciente del espíritu que prevalece en América del Sur, que ha hecho y hará de esta parte del mundo un área de paz y cooperación, sin conflictos territoriales. Los Presidentes de América del Sur reafirman en esta ocasión su adhesión al principio de la solución pacífica y negociada de controversias, en oposición al uso de la fuerza – o a la amenaza de su uso – contra cualquier Estado, en observancia a las normas pertinentes del Derecho Internacional.
5. Reconociendo que la paz, la democracia y la integración constituyen elementos indispensables para garantizar el desarrollo y la seguridad en la región, los Presidentes destacaron la importancia de la Declaración del MERCOSUR, Bolivia y Chile como Zona de Paz y libre de armas de destrucción masiva, firmada en Ushuaia en julio de 1998, así como del Compromiso Andino de Paz, Seguridad y Cooperación, contenido en la Declaración de Galápagos de diciembre de 1989. En ese espíritu, los Presidentes acordaron crear una Zona de Paz Suramericana y, para ello, instruirán a sus respectivos Ministros de Relaciones Exteriores a adoptar las medidas necesarias para poner en práctica esa decisión. Los Presidentes estimularán igualmente la profundización del diálogo sobre seguridad en América del Sur, teniendo en cuenta incluso los aspectos humano, económico y social de la cuestión.
6. El respeto decidido a los valores de la democracia representativa y de sus procedimientos, de los derechos humanos, del Derecho Internacional, del desarme y de la no proliferación de armas de destrucción masiva constituye base esencial del proceso de cooperación e integración en que están empeñados los países suramericanos.
7. Los Presidentes coincidieron en la evaluación de que la estabilidad política, el crecimiento económico y la promoción de la justicia social, en cada uno de los doce países de América del Sur, dependerán en buena medida de la ampliación y de la profundización de la cooperación y del sentido de solidaridad existente en el ámbito regional y del fortalecimiento y de la expansión de la red de intereses recíprocos.

Identificaron, en ese sentido, una serie de temas cuyo tratamiento podrá beneficiarse de un enfoque específico de cooperación suramericana: democracia; comercio; infraestructura de integración; drogas ilícitas y delitos conexos; información, conocimiento y tecnología.

8. Los Jefes de Estado reafirmaron el compromiso con la integración en América Latina y el Caribe, meta de política externa que está incorporada a la propia identidad nacional de los países de la región. Manifestaron la convicción de que el refuerzo de la concertación suramericana en temas específicos de interés común constituirá un aporte constructivo al compromiso con los ideales y principios que han orientado su proceso de integración.

9. Los Presidentes recordaron que los procesos de carácter subregional en América del Sur, en particular el MERCOSUR, sus procesos de asociación con Bolivia y Chile, la Comunidad Andina, la Corporación Andina de Fomento, el Fondo Latinoamericano de Reservas, así como la ALADI, el Tratado de la Cuenca del Plata, el Tratado de Cooperación Amazónica, el Grupo de los Tres, el Mercado Común Centroamericano y el CARICOM, entre otros, han sido los elementos más dinámicos de la integración latinoamericana y caribeña. Articular América del Sur significa, por lo tanto, fortalecer América Latina y el Caribe. El ejercicio para la conformación de un área de libre comercio de las Américas está, también, basado en la consolidación de procesos subregionales.

10. Asimismo, los Presidentes se congratularon con la propuesta de la Comunidad Andina de iniciar un diálogo político con el MERCOSUR y Chile, aceptada formalmente en los acuerdos adoptados en la Cumbre del MERCOSUR, Bolivia y Chile, celebrada en Buenos Aires, el 30 de junio de 2000. En tal sentido, acogieron favorablemente la iniciativa boliviana de celebrar en su país dicho diálogo, el que contará con la participación de Guyana y Surinam en los temas de la agenda de interés común.

11. La consolidación y la instrumentación de la identidad suramericana contribuirán, así, al fortalecimiento de otros organismos, mecanismos o procesos regionales con un alcance geográfico más amplio, de los cuales forman parte países de América del Sur. Esa visión se aplica, en el ámbito político, especialmente, al Grupo de Río – al cual convergen las iniciativas de aproximación entre países de América Latina y Caribe –, a la Organización de los Estados Americanos, a las Cumbres de Jefes de Estado y de Gobierno de las Américas o a la Conferencia Iberoamericana, entre otros foros. También se aplica, en el ámbito económico comercial, a la ALADI, al SELA o a las negociaciones para la conformación de un área de libre comercio de las Américas. La identidad suramericana, que se consolida en países que comparten una vecindad inmediata, refuerza y complementa los lazos bilaterales y multilaterales con las otras naciones de América Latina y el Caribe, del continente y del mundo.

12. La cohesión de América del Sur constituye también un elemento esencial para determinar, en forma favorable, su inserción en la economía mundial. Los desafíos comunes de la globalización – sus efectos desiguales para diferentes grupos de países y, dentro de los países, para sus habitantes –, podrán ser mejor enfrentados en la medida en que la región profundice su integración y continúe, de forma cada vez más eficaz, actuando coordinada y solidariamente en el tratamiento de los grandes temas de la agenda económica y social internacional.

13. Los Presidentes de América del Sur coincidieron en que el proceso de globalización, conducido a partir de una perspectiva de equilibrio y de equidad en su desarrollo y en sus resultados, puede generar para los países de la región beneficios tales como la ampliación del comercio, la expansión de los flujos de inversión y la mayor divulgación del conocimiento y de la tecnología. Al mismo tiempo, este proceso también genera desafíos que deben ser enfrentados igualmente a través de compromisos políticos y acciones concertadas de los países de América del Sur, de manera que la globalización se convierta en un medio eficaz para ampliar las oportunidades de crecimiento y desarrollo de la región y mejorar en forma sostenida y equitativa sus niveles de bienestar social.

14. Los Jefes de Estado concordaron con la evaluación de que la determinación para implementar políticas macroeconómicas consistentes es esencial para la estabilidad interna de cada país y para garantizar avances continuados en los procesos de integración. Enfatizaron, por otro lado, la importancia

fundamental de un ambiente económico externo favorable que complemente los esfuerzos nacionales y regionales. Señalaron, en ese contexto, la importancia de precios adecuados para los productos básicos exportados por la región, teniendo en mente la importancia de ese aspecto para los esfuerzos de erradicación de la pobreza.

15. Es vital que las negociaciones comerciales multilaterales empiecen a ser orientadas por un mayor grado de equilibrio y de simetría entre los derechos y compromisos de países desarrollados y en vías de desarrollo. Los Presidentes recordaron que sus países adoptaron programas valerosos de apertura comercial en los años noventa, al mismo tiempo que persisten importantes barreras impuestas por los países desarrollados a exportaciones de productos suramericanos. La ejecución de los acuerdos de la Ronda Uruguay no fue suficiente para corregir los actuales desequilibrios en los flujos económicos y comerciales internacionales. El sistema multilateral de comercio aún padece de distorsiones provocadas por medidas proteccionistas y otras medidas de apoyo a su producción por parte de los principales socios.

16. Los Presidentes de los países de América del Sur reafirmaron su compromiso con el fortalecimiento de la Organización Mundial de Comercio y con el perfeccionamiento del sistema multilateral de comercio en bases equitativas, justas y no discriminatorias. Para ello, las futuras negociaciones comerciales multilaterales deberán basarse en una agenda positiva y tomar en consideración la relación entre comercio y desarrollo, así como las necesidades y preocupaciones específicas de los países en vías de desarrollo. Es prioritario para América del Sur el lanzamiento de una nueva ronda multilateral de negociaciones comerciales, que incluya un compromiso claro sobre acceso y liberalización de los mercados agrícolas, así como sobre la eliminación de las distorsiones en dichos mercados y de los subsidios en este campo. Es también prioritaria la inclusión de fórmulas de tratamiento especial y diferenciado que tengan en cuenta las diferencias estructurales y respondan con instrumentos adecuados a las necesidades de los países en desarrollo.

17. Los desequilibrios en los mercados financieros internacionales siguen siendo fuente de preocupaciones. La comunidad internacional debe perseverar, con un mayor grado de prioridad, en la identificación y ejecución de medidas para corregir dichos desequilibrios, los cuales pueden tener efectos altamente negativos para los esfuerzos internos de estabilización económica en América del Sur. De la misma manera, para algunos de los países suramericanos muy endeudados, el servicio de su deuda no sólo constituye una pesada carga, como también pone en peligro la estabilidad y compromete seriamente su desarrollo económico y social. En ese sentido, los mandatarios instaron a la comunidad financiera internacional a trabajar para que se encuentre, entre todos, una rápida solución para ese problema y exhortaron a los acreedores a adoptar medidas tendientes a favorecer tal propósito, para contribuir así al restablecimiento del crecimiento económico de los países afectados por el endeudamiento y apoyar la lucha de los gobiernos de la región contra la pobreza.

18. Los Presidentes expresaron su satisfacción con la participación del Representante del Congreso Nacional del Brasil, Diputado Vilmar Rocha, y la presencia de los siguientes observadores: Representante de México, Jorge Castañeda; Secretario General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Juan Francisco Rojas Penso; Secretario General de la Comunidad Andina (CAN), Sebastián Alegré; Presidente Alterno del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), Ney Lopes de Souza Junior; Secretario Permanente del Sistema Económico Latinoamericano (SELA), Otto Boye; Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), José Antonio Ocampo; Presidente del Directorio del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), Genaro Sánchez; y Presidente del Consejo del Banco Latinoamericano de Exportaciones (BLADEX), Sebastião Cunha.

19. Los Presidentes de América del Sur dejan registrado, a continuación, los entendimientos, conclusiones y recomendaciones resultantes de sus deliberaciones sobre los temas de la agenda de la Reunión de Brasilia.

DEMOCRACIA

20. La consolidación de la democracia y de la paz en toda la región está en la raíz de la aproximación histórica entre los países de América del Sur y de la superación, por medio de soluciones negociadas, de disputas entre naciones hermanas. La plena vigencia de las instituciones democráticas representa así una condición esencial para el fortalecimiento de los procesos de integración regional. El amplio intercambio de ideas ocurrido durante la Reunión de Brasilia fortaleció el compromiso común irrenunciable con la democracia, la paz y la integración.

21. La democracia representativa es el fundamento de la legitimidad de los sistemas políticos y la condición indispensable para la paz, la estabilidad y el desarrollo de la región. Es indispensable estimular la participación efectiva, ética y responsable de los ciudadanos y de sus organizaciones en la democracia; contribuir a la modernización y al fortalecimiento de los partidos políticos; promover la participación de las organizaciones civiles y su contribución en el debate de los temas de interés público; ampliar el acceso a la justicia a los pueblos de los países de América del Sur; garantizar el mantenimiento de procesos electorales libres, periódicos, transparentes, justos y pluralistas, basados en el sufragio secreto y universal; y estimular el fortalecimiento institucional de los procesos electorales mediante el uso de tecnologías avanzadas de informática.

22. Los Jefes de Estado coincidieron en que la democracia en América del Sur debe ser reforzada con la permanente promoción y defensa del estado de derecho; la aplicación eficiente de los principios de buena gobernanza; transparencia de las instituciones públicas y de los procesos de definición de políticas públicas; combate a la corrupción por medio de medidas legales, administrativas y políticas; reformas y perfeccionamiento de los servicios judiciales, con el objeto de consolidar sistemas más eficaces, transparentes y de amplio acceso para los habitantes de los países suramericanos; acceso libre a la información sobre las actividades de autoridades públicas, así como a los recursos administrativos; y aumento de los niveles de competencia y promoción de la ética y profesionalismo dentro del servicio público.

23. Los Jefes de Estado subrayaron la importancia del "compromiso democrático" del MERCOSUR, Bolivia y Chile, formalizado por el Protocolo de Ushuaia, de julio de 1998, y del Protocolo Adicional al Acuerdo de Cartagena sobre el "Compromiso de la Comunidad Andina con la Democracia". Se trata de dos garantías adicionales para la estabilidad política y la continuidad institucional en América del Sur. Inspirados por esos precedentes, decidieron que el mantenimiento del estado de derecho y el pleno respeto al régimen democrático en cada uno de los doce países de la región constituyen un objetivo y un compromiso compartidos, tornándose desde hoy condición para la participación en futuros encuentros suramericanos. Respetando los mecanismos de carácter regional existentes, acordaron, en ese sentido, realizar consultas políticas en caso de amenaza de ruptura del orden democrático en América del Sur.

24. El fortalecimiento de la democracia, su perfeccionamiento y actualización están íntimamente ligados al desarrollo económico y social de los pueblos suramericanos. La pobreza y la marginalidad amenazan la estabilidad institucional de la región. Su erradicación seguirá mereciendo un tratamiento prioritario por parte de los gobiernos de América del Sur. En ese sentido, los Presidentes de América del Sur tomaron nota con satisfacción de la firma de la Carta de Buenos Aires sobre Compromiso Social en el MERCOSUR, Bolivia y Chile, el 29 de junio de 2000.

25. La llegada del nuevo milenio coincide con grandes retos en el escenario social en América del Sur. En las últimas dos décadas la vulnerabilidad de amplios sectores de la población de la región no ha dejado de aumentar. Permanecen las carencias esenciales en áreas como la nutrición, la salud, la educación, la vivienda y el empleo. Erradicar la pobreza absoluta y disminuir las desigualdades, incorporando las capas pobres a los demás sectores sociales en programas de desarrollo integral, exige la ejecución de programas que tengan efectos sobre la desnutrición y el acceso a la educación y servicios de salud básicos, a fin de mejorar los Índices de Desarrollo Humano de cada país.

26. Los Presidentes de América del Sur destacaron la necesidad de garantizar el derecho a una vida digna, como derecho inalienable de la persona, y señalaron la necesidad de definir un programa de acción pública regional incorporando múltiples actores sociales, económicos y políticos, con el objeto de favorecer – en el marco de reglas democráticas, y atendiendo a criterios sistemáticos y de solidaridad – la adopción de políticas que contribuyan para hacer frente a los desequilibrios históricos en la distribución de la riqueza. Asimismo, los Presidentes de América del Sur coincidieron en la necesidad de impulsar acciones que fortalezcan los derechos y deberes ciudadanos y que contribuyan también a la seguridad ciudadana, estableciendo mecanismos de intercambio de información y de cooperación para esa finalidad.

27. Los gobiernos de la región reforzarán su empeño en la adopción de medidas necesarias para combatir las violaciones de los derechos humanos, incluso aquellas frecuentemente asociadas a situaciones de desequilibrio social. Con ese espíritu, los Presidentes de América del Sur instruirán a los órganos competentes a identificar programas de cooperación para el fortalecimiento institucional de los respectivos sistemas nacionales de protección de los derechos humanos. Los Presidentes de América del Sur reiteraron el compromiso con el Sistema Interamericano de Protección y Promoción de los Derechos Humanos y se comprometieron a prestar decidido apoyo al ejercicio de reflexión, en el ámbito de la OEA, con miras a su perfeccionamiento.

28. En el área de los derechos humanos, tiene un significado especial para las sociedades de América del Sur la lucha contra el racismo y la discriminación en todas sus manifestaciones y expresiones, en virtud de su incompatibilidad con el estado de derecho y con los ideales y la práctica de la democracia. Los Presidentes observan con preocupación el resurgimiento del racismo y de las manifestaciones y expresiones discriminatorias en otras partes del mundo y expresan su compromiso de preservar a América del Sur de la propagación de dicho fenómeno. Reconocieron que la Conferencia Mundial contra el Racismo, la Discriminación Racial, la Xenofobia y Formas Afines de Intolerancia ofrece una oportunidad sin igual para la búsqueda de respuestas adecuadas de la comunidad internacional. Los Presidentes reafirmaron que los países de origen y destino de aquellos que migran tienen la responsabilidad de fortalecer la cooperación en esa área, a fin de asegurar a esas personas el pleno ejercicio de sus derechos humanos, especialmente el derecho a la vida y a un trato digno, justo y no discriminatorio.

COMERCIO

29. Los Presidentes de América del Sur coincidieron en la evaluación de los avances sustanciales en los procesos de integración económico-comercial entre los países de la región en los años noventa, así como en el entendimiento de que es necesario persistir en el fortalecimiento de tales procesos. Se refirieron a las negociaciones para la construcción del MERCOSUR, a la conclusión de acuerdos de libre comercio del MERCOSUR con Bolivia y con Chile, a los progresos registrados en el Sistema Andino de Integración, a los acuerdos de libre comercio entre Chile y los países de la Comunidad Andina y, también, al interés en fomentar una mayor articulación entre Guyana, Surinam y las demás economías suramericanas.

30. La participación del sector privado, tanto de empresarios como de trabajadores, y el apoyo de la sociedad representan garantías de éxito y continuidad para esos procesos. En esta perspectiva, los Presidentes decidieron instruir a sus Ministros competentes para coordinar la elaboración de propuestas para la constitución de un foro consultivo suramericano entre altos funcionarios y representantes civiles, con el propósito de identificar acciones conjuntas de los países de la región en los campos del comercio y de las inversiones, dirigidas hacia la consolidación y la profundización del proceso de integración en América del Sur. Esa iniciativa podrá contribuir también para facilitar la coordinación de posiciones suramericanas en los foros de la sociedad civil que han estado reuniéndose de forma regular en el contexto de las negociaciones para la conformación de un área de libre comercio de las Américas. Tales negociaciones deberán tener en cuenta los diferentes niveles de desarrollo socioeconómico entre los países de América del Sur y, en particular las circunstancias, necesidades, condiciones

económicas y oportunidades de las economías menores, con el objetivo de garantizar su plena y efectiva participación en dicho proceso.

31. Los Jefes de Estado del MERCOSUR y de la Comunidad Andina (CAN) decidieron iniciar negociaciones para establecer, en el plazo más breve posible y antes de enero de 2002, una zona de libre comercio entre el MERCOSUR y la CAN. Los Presidentes, en su conjunto, enfatizaron la importancia del proceso de liberalización de mercados en América del Sur y, dentro de esa perspectiva, acogieron con satisfacción el inicio del proceso de negociaciones para la plena incorporación de Chile al MERCOSUR.

32. Las negociaciones con vistas a la firma de un acuerdo de libre comercio entre el MERCOSUR y la Comunidad Andina, reconociendo el aporte de los acuerdos suscritos por la CAN con Brasil y con Argentina, representarán un impulso decisivo hacia la meta compartida de formación de un espacio económico-comercial ampliado en América del Sur, con la participación de Chile, Guyana y Surinam, basado en la progresiva liberalización del intercambio de mercancías y servicios, en la facilitación de las inversiones y en la creación de la infraestructura necesaria para alcanzar dicho objetivo.

33. Los Presidentes de los países suramericanos reafirmaron el entendimiento de que el proceso de formación de un espacio económico ampliado en la región obedecerá los principios del "regionalismo abierto" y reforzará la posición de los países de América del Sur en negociaciones importantes, que la región desea ver llevadas a buen término, como las de un área de libre comercio de las Américas, las negociaciones que involucren la búsqueda de una mayor articulación con la Unión Europea, o en el ámbito de la Organización Mundial de Comercio, entre otras. Señalaron la expectativa de que esas negociaciones comerciales extraregionales deban contribuir para el desarrollo socioeconómico y para la plena integración de los países suramericanos en la economía internacional.

34. Los Presidentes de los países de América del Sur reafirmaron su apoyo al proceso de expansión y profundización de la integración económica en el Hemisferio. En ese contexto, recibieron con satisfacción los resultados de la V Reunión Ministerial del ALCA, realizada en Toronto en noviembre de 1999, y reafirmaron su compromiso con la construcción progresiva de un área de libre comercio en las Américas, cuyas negociaciones deberán estar terminadas a más tardar en el 2005, sobre bases equitativas y equilibradas que aseguren el acceso efectivo a mercados para las exportaciones provenientes de los países de América del Sur. Los Presidentes decidieron, para ello, intensificar la coordinación de las posiciones negociadoras de los países suramericanos.

35. Los Presidentes de América del Sur enfatizaron que las negociaciones del ALCA, para lograr resultados comprensivos y equilibrados, que satisfagan los intereses de todos los países involucrados, deberán tener en consideración las diferencias en los niveles de desarrollo y en el tamaño de las economías de los actores involucrados. El proyecto hemisférico debe ser un instrumento efectivo para el desarrollo sostenible y equitativo del conjunto de las Américas.

INFRAESTRUCTURA DE INTEGRACIÓN

36. Los Jefes de Estado observaron que el impulso de la integración transfronteriza se fortalece por ser una resultante, entre otros factores, de la proximidad geográfica, de la identidad cultural y de la consolidación de valores comunes. Las fronteras sudamericanas deben dejar de constituir un elemento de aislamiento y separación para tornarse un eslabón de unión para la circulación de bienes y personas, conformándose así un espacio privilegiado de cooperación.

37. Integración y desarrollo de la infraestructura física son dos líneas de acción que se complementan. La formación del espacio económico ampliado suramericano, que anhelan las sociedades de la región, dependerá de la complementación y expansión de proyectos existentes y de la identificación de otros nuevos proyectos de infraestructura de integración, orientados por principios de sostenibilidad social y ambiental, con capacidad de atracción de capitales extraregionales y de generación de efectos multiplicadores intraregionales. Avances en el campo de la infraestructura, por su parte, revertirán en

nuevos impulsos para la integración, creándose así una dinámica que debe ser incentivada. Ese escenario sería también beneficiado por una política de inversiones con perspectiva regional y no sólo nacional.

38. Los Presidentes consideraron prioritaria la identificación de obras de interés bilateral y subregional. Por su volumen, la financiación de los proyectos de infraestructura de integración deberá ser compartida por los gobiernos, por el sector privado y por las instituciones financieras multilaterales, entre las cuales se destacan el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata y el Banco Mundial. Los Presidentes señalaron, en especial, la importancia de reglas que favorezcan el acceso de los países suramericanos a financiamientos de largo plazo y con intereses adecuados, por parte de las instituciones financieras internacionales, para proyectos de infraestructura. Destacaron, además, la necesidad de identificación de fórmulas innovadoras de apoyo financiero para los proyectos de infraestructura, de manera a estimular la participación de inversores privados y a movilizar todos los recursos posibles, a semejanza del Fondo Latinoamericano de Reservas.

39. Los mandatarios de la región tomaron nota con especial satisfacción del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur (anexo), que contiene sugerencias y propuestas, con un horizonte de diez años, para la ampliación y la modernización de la infraestructura física de América del Sur, en especial en las áreas de energía, transportes y comunicaciones, con la finalidad de configurar ejes de integración y de desarrollo económico y social para el futuro espacio económico ampliado de la región, teniendo presente, en particular, la situación de los países que enfrentan dificultades geográficas para tener acceso por vía marítima a los mercados internacionales. El mencionado Plan de Acción, elaborado por el BID, se valió ampliamente de aportes de la CAF y contó además con insumos de otros organismos regionales relevantes y de los países suramericanos.

40. Los Presidentes enfatizaron el papel motriz de la energía, de las redes de transporte y de las comunicaciones para la integración de los países de América del Sur. En ese sentido, los proyectos de infraestructura para la integración deben de ser complementados mediante la adopción de regímenes normativos y administrativos que faciliten la interconexión y la operación de los sistemas de energía, de transportes y de las comunicaciones.

41. En el campo de los transportes, los países suramericanos tienen como prioridad la conformación de redes multimodales, que mejor articulen la utilización de las vías terrestres, fluviales, marítimas y aéreas, así como faciliten el tránsito fronterizo de personas, vehículos y cargas, además de contribuir para hacer más dinámico el comercio y las inversiones en el conjunto de la región. Aún en el campo de los transportes, los Presidentes recordaron la existencia de otras fuentes importantes de información para el trabajo de ampliación y modernización de la infraestructura física en América del Sur. Señalaron, en ese contexto, la Red de Transportes y el Inventario de Proyectos Prioritarios para la Integración de América del Sur, aprobados por la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur; el Plan Maestro de Transportes y su Infraestructura para América del Sur, elaborado por ALADI en el marco de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur; las actividades del Grupo de Trabajo Multilateral sobre Corredores Terrestres Bioceánicos; y el trabajo realizado en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata y del Tratado de Cooperación Amazónica, cuyo propósito es integrar las redes de transporte.

42. En el sector de energía, la integración y complemento de los recursos del continente suramericano – en las áreas de carburantes líquidos y gaseosos, en materia de integración e intercambio de combustibles, como, por ejemplo, gas natural y de interconexión eléctrica y empresas en energía eléctrica – constituyen un eje de aproximación entre los países de la región, que debe ampliarse y mejorarse paralelamente a la preservación del medio ambiente y a la eliminación de barreras injustificables derivadas de restricciones y reglamentos en este sector.

43. Los Presidentes recordaron que el desarrollo de las telecomunicaciones es un factor indispensable para la constitución de los sistemas de logística y para la integración de los sistemas energéticos con una perspectiva regional suramericana. También se apoyan en la infraestructura de las telecomunicaciones las iniciativas de cooperación entre los países de América del Sur para atender las demandas de la sociedad de la información.

44. Los Presidentes decidieron instruir a sus gobernadores en el BID y a los representantes ante los organismos financieros internacionales para que, cuando se juzgue oportuno, propongan en dichas instituciones - teniendo presente, incluso, las dificultades mencionadas en el párrafo 39 y la situación de los países con restricciones de endeudamiento externo -, la adopción de todas las medidas necesarias para la ejecución de las propuestas contenidas en el Plan de Acción anexo, con la finalidad de realizar estudios, prestación de servicios de consultoría y desembolso de financiamientos para apoyar la puesta en práctica de iniciativas para el desarrollo de ejes de integración para el futuro espacio económico ampliado de América del Sur. Los Presidentes destacaron, en ese sentido, la importancia singular del trabajo futuro de coordinación con el BID y la CAF, entre otros organismos internacionales y regionales relevantes.

45. Paralelamente, los Presidentes de América del Sur reforzaron el compromiso de atribuir prioridad política aún mayor a las iniciativas nacionales, bilaterales o subregionales ya en curso con miras a la modernización y al desarrollo de la red de infraestructura de integración en toda la región, destacando, en ese sentido, el papel fundamental del sector privado en dicha empresa.

46. Con el objeto de consolidar una visión regional integrada sobre líneas de acción para la ampliación y modernización de la infraestructura en América del Sur, con base en el ya citado documento anexo y en las demás referencias arriba, los Presidentes de los países suramericanos decidieron convocar, a través de sus cancillerías, una reunión de nivel ministerial, que deberá realizarse en noviembre/diciembre. La invitación de la República Oriental del Uruguay para ser sede de ese encuentro fue aceptada con satisfacción. En esa oportunidad, también deberán examinarse fórmulas que estimulen y hagan viable el pleno compromiso de la iniciativa privada en ese proceso de modernización de la infraestructura en la región.

DROGAS ILÍCITAS Y DELITOS CONEXOS

47. Los Presidentes de América del Sur enfatizaron su preocupación por el problema de las drogas ilícitas y de los delitos conexos en la región, el cual – según realidades nacionales específicas – puede estar asociado a cuestiones como el contrabando, el tráfico ilícito de armas y el terrorismo. Se trata de amenazas que representan riesgos para la integridad misma de las estructuras políticas, económicas y sociales de los países suramericanos. El compromiso de los poderes del Estado y del conjunto de la sociedad civil es esencial en la lucha contra esos problemas.

48. Los Presidentes destacaron el papel de la OEA en el progreso de la lucha contra las drogas en el Hemisferio. Señalaron la importancia de la Estrategia Antidrogas del Hemisferio, de 1996, que aprobó el principio de la responsabilidad compartida. Subrayaron, además, la aprobación, en el ámbito de la CICAD, del Mecanismo de Evaluación Multilateral (MEM) en 1999, que, al utilizar parámetros transparentes y multilateralmente acordados para evaluar los avances en el combate a las drogas en cada país de las Américas, deberá incentivar la cooperación hemisférica y sustituir iniciativas unilaterales de evaluación.

49. Reafirmaron, así, el compromiso de América del Sur con los principios que rigen las relaciones entre Estados y la cooperación internacional en ese campo: responsabilidad compartida entre los países productores, de tránsito o consumidores; y tratamiento equilibrado que confiera igual énfasis a los aspectos de control de la oferta, de reducción de la demanda y de tratamiento de los dependientes.

50. En lo que respecta a las medidas de control de la oferta, los Presidentes de América del Sur concordaron en estrechar la cooperación en los campos de la inteligencia, de las operaciones policiales,

del control al tráfico y desvío de precursores químicos (inclusive la homologación de listas de sustancias controladas en el ámbito regional) y del control al tráfico ilícito de armas, así como en combatir el lavado de dinero. Los Presidentes decidieron instituir un mecanismo formal de consultas regulares entre los órganos responsables de la lucha contra el narcotráfico y delitos conexos.

51. Los Presidentes reiteraron su interés en la creación de un grupo regional contra el lavado de dinero, al estilo del "Financial Action Task Force" / Grupo de Acción Financiera (FATF/GAFI). En ese sentido, apoyaron los entendimientos a que llegaron los responsables nacionales de países suramericanos por el control del lavado de dinero, reunidos en Brasilia, los días 16 y 17 de agosto, ocasión en la que elaboraron el Memorando de Entendimiento sobre la creación del Grupo de Acción Financiera de América del Sur - GAFISUD. Asimismo, estimularon la participación de todos los países de América del Sur en el GAFISUD, así como la creación de una Secretaría Ejecutiva para el Grupo Regional.

52. Los Presidentes reiteraron su apoyo a la búsqueda de actividades económicas alternativas de carácter sostenible para garantizar ingresos adecuados a la población vinculada a los cultivos ilícitos, y se comprometieron a orientar a sus representantes para que examinen fórmulas que faciliten el acceso de los productos alternativos al mercado regional, en el contexto de negociaciones sobre la liberalización comercial en la región.

INFORMACIÓN, CONOCIMIENTO Y TECNOLOGÍA

53. Los Presidentes de los países de América del Sur coincidieron en la percepción de que las últimas décadas del siglo XX han presenciado la manifestación de una revolución del conocimiento sin precedentes, cuyas consecuencias afectan todos los ámbitos de la vida y se dejarán sentir con una intensidad todavía mayor en el futuro.

54. Los Presidentes coincidieron en que la vinculación existente entre la producción de ciencia y tecnología y el nivel de desarrollo de las naciones constituye una premisa que la realidad ha confirmado de manera persistente. El conocimiento científico y tecnológico se afirma, por lo tanto, como la base de producción de la riqueza nacional en todos los planos. En el ámbito nacional, el acceso al conocimiento y a la información es cada vez más determinante para impulsar y mejorar la calidad y la eficiencia del sector productivo, incentivar la creación de empresas de base tecnológica, especialmente pequeñas y medianas empresas, mejorar las oportunidades de trabajo, romper los círculos de marginación y pobreza y distribuir de manera más justa y equitativa la riqueza nacional.

55. En ese sentido, señalaron la importancia de que la aceleración del acceso a la nueva era de la sociedad de la información y del conocimiento sea respaldada en sus países por el fortalecimiento de un sistema de educación continuado, que asegure la educación en todos sus niveles a los más amplios sectores de la sociedad y asegure un acceso sin restricciones al conocimiento y a la información, a través de la incorporación y utilización creciente de las nuevas tecnologías de la información en los sistemas educativos y del acceso progresivo de las escuelas y de los centros de formación profesional a la INTERNET.

56. Los Presidentes estuvieron de acuerdo con la necesidad de emprender esfuerzos para implantar una estructura básica de conexión entre la región y las centrales de INTERNET en el mundo. Además, concordaron en diseminar servicios avanzados de redes sobre esa estructura básica, incluyendo, entre otros temas, Procesamiento de Alto Desempeño, Bibliotecas Digitales, Telemedicina y Educación y Trabajo a Distancia, para poner el potencial de educación, ciencia y tecnología de la región al servicio del desarrollo sostenido de cada uno de los respectivos países. Los países de la Comunidad Andina destacaron las posibilidades de cooperación entre los países suramericanos con base en el precedente de los resultados del Comité Andino de Autoridades de Telecomunicaciones (CAATEL) y del Consejo Andino de Ciencia y Tecnología.

57. Reconocieron que, para avanzar en el desarrollo de la base científica y tecnológica de la región, es necesario estimular la constitución, con sentido solidario, de redes cooperativas de investigación en áreas

estratégicas, cuya construcción permitirá la articulación de las competencias nacionales y el fortalecimiento de la infraestructura de investigación, para elevar la capacidad creativa y la competitividad de los países de la región a un nivel compatible con las exigencias de una sociedad del conocimiento y de la información, en el espíritu más amplio de la Declaración Ministerial sobre tecnología de información, comunicación y desarrollo, adoptada el 7 de julio del 2000, por el Segmento de Alto Nivel del Consejo Económico y Social (ECOSOC) de Naciones Unidas, documento ese que recoge las percepciones contenidas en la llamada "Declaración de Florianópolis", aprobada por los países de América Latina y el Caribe, en reunión regional preparatoria del mencionado Segmento.

58. Los Presidentes registraron que, con la intensificación del comercio en escala global, se está presenciando una sistemática reducción de las barreras arancelarias, al mismo tiempo en que se observa un progresivo aumento de los obstáculos técnicos al comercio de nuestros países. El progreso científico y tecnológico demandan cada vez más laboratorios y estructuras complejas, operadas por personal de alto nivel científico y técnico, así como el desarrollo intensivo y extensivo de la educación superior en todos sus niveles. A mediano y largo plazos, solamente será posible una inserción superior de los países suramericanos en la economía internacional con la incorporación permanente de innovaciones tecnológicas, que eleven el valor agregado de las exportaciones y mejoren la competitividad regional. El compromiso de aplicar esfuerzos conjuntos al desarrollo de tecnologías básicas capaces de fortalecer dichas metas debe figurar entre las mayores prioridades de los Gobiernos suramericanos. En ese sentido, y teniendo en cuenta la reciente adopción del "Comunicado de Okinawa 2000", los países de América del Sur expresan su firme interés en interactuar con los miembros integrantes del G-8, sobre todo en el ámbito de las cuestiones relativas a los campos de tecnologías de información y biotecnología.

59. Los Presidentes de América del Sur acogieron favorablemente el anuncio, por parte del Gobierno brasileño, de un programa específico para el sector, que será concretado mediante el establecimiento de un Fondo Suramericano de estímulo a las actividades de cooperación científica y tecnológica en la región, en el cuadro de su integración a la sociedad de la información y del conocimiento, con participación abierta a todos los países, propiciando la realización de nuevas actividades y favoreciendo aquellas que se encuentran en curso.

60. Los Jefes de Estado de América del Sur se felicitaron por los resultados de la Reunión de Brasilia y por la forma objetiva, franca y transparente que caracterizó el intercambio de opiniones sobre los temas de la agenda. El encuentro ha reforzado las sinergias existentes en la región. Sus resultados constituyen un aporte importante para el debate en curso sobre esos mismos temas en otros foros regionales y hemisféricos en los cuales también participan los países suramericanos.

61. Los Presidentes de América del Sur decidieron instruir a sus respectivos Ministros de Relaciones Exteriores para que tomen las providencias para designar, en coordinación con las áreas competentes, cuando sea necesario, puntos focales para la puesta en marcha de los compromisos contenidos en este Comunicado.

62. Los Primeros Mandatarios agradecieron al Gobierno y al pueblo de la República Federativa del Brasil por la hospitalidad recibida y destacaron la excelente organización que permitió el éxito de la Reunión de Presidentes de América del Sur, al igual que al Presidente Fernando Henrique Cardoso, por la iniciativa y la invitación que les extendió para este importante encuentro suramericano, que, sin duda, marcará un renovado rumbo de entendimiento en la región.

Brasilia, 1º de septiembre de 2000



REUNIÓN DE MINISTROS DE TRANSPORTE, TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA DE AMÉRICA DEL SUR

PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA DEL SUR

Comité de Coordinación Técnica (CCT)

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Corporación Andina de Fomento (CAF)
Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)**

**Montevideo, República Oriental del Uruguay
4 y 5 de diciembre de 2000**

INDICE

PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA DEL SUR

- 1. Introducción**
- 2. Acciones básicas del Plan**
 - (i) Diseñar una visión más integral de la infraestructura**
 - (ii) Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica a partir de la identificación de los ejes de integración y desarrollo regionales**
 - (iii) Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e institucionales nacionales que norman el uso de la infraestructura**
 - (iv) Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados**
 - (v) Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos**
 - (vi) Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional**
 - (vii) Incorporar mecanismos de participación y consulta**
 - (viii) Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos**
 - (ix) Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto**
- 3. Mecanismos para la Implementación y Acompañamiento del Plan de Acción**

NIVEL DIRECTIVO

NIVEL TECNICO
- 4. Propuesta de criterios para la selección y priorización de ejes y propuestas sectoriales de integración**
- 5. Ejes de integración y desarrollo identificados**
- 6. Procesos sectoriales de integración**
- 7. Metodología y cronograma de trabajo**

1. Introducción

En el actual contexto de globalización, el desafío principal para la primera década de este milenio es lograr un más elevado ritmo de crecimiento sostenido, que se derive de procesos productivos basados en la tecnología y el conocimiento y cada vez menos en la dependencia de la explotación de recursos naturales. Sólo a través de un crecimiento apoyado en el aumento genuino de la productividad y de la competitividad, será posible para la región tener mas relevancia a nivel mundial, creando al mismo tiempo las condiciones para un patrón de desarrollo sostenible que sea estable, eficiente y equitativo.

En el marco de los conceptos de competitividad y sostenibilidad, el desarrollo de la infraestructura regional adquiere especial relevancia en América del Sur. El tema no debe ser visto, sin embargo, de manera aislada e independiente. Esto implica no sólo mejorar la infraestructura en sí (vial, portuaria, aeroportuaria, fluvial, etc.) sino concebir un proceso logístico integral que incluya el mejoramiento de los sistemas y regulaciones aduanales, de telecomunicaciones, la tecnología de la información, los mercados de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento y procesamiento de permisos, entre otros), y el desarrollo sostenible a nivel local.

En las últimas décadas, América del Sur ha realizado un esfuerzo importante en la construcción de la integración física. Especialmente en el último decenio, resalta la creación de la Red de Transportes y el Inventario de Proyectos Prioritarios para la Integración de América del Sur, aprobados por la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, cuya preparación tuvo la participación decisiva de la Corporación Andina de Fomento en el apoyo a la definición y financiamiento de los Ejes de la Comunidad Andina de Naciones y de ésta con el MERCOSUR.

Destacan así mismo las actividades del Grupo de Trabajo Multilateral sobre Corredores Terrestres Bioceánicos y el trabajo realizado en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata y del Tratado de Cooperación Amazónica, cuyo propósito es integrar las redes de transporte. También destaca la importante labor desplegada por organismos como la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la CEPAL, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, la ALAF, la OLADE, la CIER, y las Secretarías e instancias gubernamentales de la CAN y del MERCOSUR en pos de la integración regional.

Así también, el BID, la CAF y el FONPLATA participan muy activamente, desde sus inicios, en las principales obras de integración física de los países de América del Sur. Se han ejecutado, o se encuentran en ejecución un número importante de proyectos de inversión en infraestructura, de los sectores de energía y transporte, que están dirigidos o tienen componentes significativos relacionados con la integración física de los países suramericanos. Estas iniciativas de inversión han sido complementadas por una intensa tarea de cooperación técnica por parte de estos organismos, destacándose la labor del INTAL en los temas específicos referidos a la integración regional. Además, el BID, la CAF y el FONPLATA han sido muy activos en su apoyo a las reformas económicas en la región que son un elemento clave en el aumento de demanda para la infraestructura física, así como en la facilitación de la participación del sector privado.

En el sector de energía, la Integración e intercambio complementario de los recursos del continente suramericano, como el gas y la hidroelectricidad ha comenzado a desarrollarse como un nicho de oportunidades para la aproximación sinérgica entre los países de la región. Estos desarrollos deben ampliarse y mejorarse paralelamente a la preservación del medio ambiente y la eliminación de barreras injustificables.

El desarrollo de las telecomunicaciones es un factor indispensable para la constitución de los sistemas de logística y para la integración de los sistemas energéticos con una perspectiva regional suramericana.

Sobre la base de los conceptos presentados de competitividad y sostenibilidad en un contexto de globalización y tomando en cuenta la experiencia desarrollada en las últimas décadas, fue elaborado el Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur que se presenta en este documento. El presente Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur está conformado por dos componentes: (i) las acciones básicas del Plan; y (ii) los mecanismos para la implementación y acompañamiento del Plan.

2. Acciones básicas del Plan

El desarrollo del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur se llevará a cabo principalmente empleando el enfoque de ejes de integración y desarrollo, complementado con el desarrollo de procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística. A partir de esta visión estratégica deberán identificarse los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales para el desarrollo de la infraestructura básica al nivel suramericano, en la presente década. Para ello, se establecerán acciones por lo menos en tres planos: coordinación de planes e inversiones, compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales, y mecanismos innovativos de financiamiento público y privado.

El desarrollo de este enfoque será alcanzado mediante las siguientes acciones básicas :

(i) Diseñar una visión más integral de la infraestructura

La visión de la Infraestructura para la Integración se centrará en el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones. Adicionalmente, contemplará también la interrelación con la infraestructura social, la ambiental y la vinculada a las tecnologías de la información basadas en el conocimiento. Esta visión deberá ser concordante con las posibilidades reales de financiamiento e inversión.

(ii) Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica a partir de la identificación de los ejes de integración y desarrollo regionales

De esta forma se procurará la mayor eficiencia en las inversiones que se implementen, coordinando los planes de obras de los diversos países y enmarcándolos en una visión

estratégica de la integración que otorgue prioridad a las acciones en los grandes ejes de integración y desarrollo regional.

(iii) Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e institucionales nacionales que norman el uso de la infraestructura

Deberá ponerse el mayor énfasis en los aspectos regulatorios e institucionales, que muy frecuentemente no permiten que se utilice adecuadamente la infraestructura existente, especialmente al nivel de los pasos de frontera., los sistemas de transporte multimodal y el transporte aéreo. También se procurará avanzar en la armonización regulatoria y reglamentaria para permitir el desarrollo de nuevas inversiones y la optimización del uso de las existentes, y profundizar la modernización de las agencias públicas, sus procedimientos, tecnologías y recursos humanos, tomando en cuenta la promoción y protección de la competencia, la regulación basada en criterios técnicos y económicos, y la elaboración y puesta a disposición de información relevante.

(iv) Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados

Apuntando a los objetivos de la integración regional, deberá avanzarse en la armonización de criterios para el diseño y la evaluación técnica, económica y ambiental integrada de los proyectos de infraestructura regionales, de modo de asegurar su sustentabilidad y minimizar los riesgos de discrecionalidad en la selección y apoyo a los mismos. Deben crearse los mecanismos para reforzar los efectos sinérgicos de aquellos proyectos de integración que sean complementarios, y para asegurar que los proyectos alternativos entre sí sean validados según sus propios méritos.

(v) Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos

Se adoptará un enfoque proactivo en la consideración de las implicancias ambientales y sociales de los proyectos de infraestructura, estableciendo criterios propios y normas comunes, y coordinando acciones. Profundizando la ya rica experiencia de nuestros países en el diseño de proyectos de infraestructura nacionales y regionales, la consideración del medio ambiente se iniciará desde la misma concepción de las obras, enfocándolo como una oportunidad para el aprovechamiento integral y enriquecimiento de los proyectos, y no sólo desde el punto de vista de la mitigación de los impactos no deseados de los mismos.

(vi) Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional

Se buscará que las obras de infraestructura generen la mayor cantidad posible de impactos locales de desarrollo, evitando que sean sólo corredores entre los mercados principales.

(vii) Incorporar mecanismos de participación y consulta

Para la definición y selección de proyectos se procurarán mecanismos que hagan efectiva la participación y la contribución activa de las comunidades involucradas y del sector privado interesado en el financiamiento, construcción y operación de tales proyectos.

(viii) Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos

A partir del Mandato Presidencial de Brasilia a BID, CAF y FONPLATA, y de las experiencias desarrolladas en la pasada década, se establecerán mecanismos para la gestión y el financiamiento compartido de proyectos de integración física.

(ix) Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto

Este esfuerzo debe incluir la búsqueda de soluciones innovadoras entre los Gobiernos y los organismos financieros multilaterales, que alienten la concurrencia del capital privado mediante estrategias comunes y soluciones e instrumentos creativos. Deberá procurarse que estas estrategias y soluciones atiendan a las características y preferencias de los mercados de capitales, al financiamiento de proyectos que constituyan oportunidades comerciales, y que provean una adecuada distribución de riesgos y beneficios entre los sectores público y privado participantes.

Las acciones básicas que anteceden deberán constituirse en la herramienta de trabajo común de los Grupos Técnicos Ejecutivos (ver próxima sección) para el diseño de su Programa de Trabajo. En este sentido, para el enfoque de ejes y procesos sectoriales se tomarán en cuenta las siguientes consideraciones:

- (a) Las restricciones de tipo presupuestario y de niveles de endeudamiento vigentes en muchos países de la región obligan a encarar un proceso cuidadoso de priorización en materia de inversiones públicas, así como promover en forma activa el interés y participación del sector privado en el desarrollo, gestión y financiamiento de los proyectos;
- (b) La armonización y compatibilización de marcos regulatorios y reglamentarios es también un pilar fundamental para acelerar el proceso de desarrollo del Plan de Acción, así como el logro de resultados concretos en el corto plazo;
- (c) La agilización de trámites en los pasos de frontera se constituye en una acción trascendente para el logro de resultados tangibles en el corto plazo; y
- (d) El aprovechamiento de las oportunidades que presentan los proyectos de inversión y otras iniciativas, de manera de acrecentar sus efectos ambientales y sociales positivos.

3. Mecanismos para la Implementación y Acompañamiento del Plan de Acción

En el orden operativo, el Plan incorpora una modalidad de trabajo para arribar a objetivos consensuados con base en métodos y tareas compartidas. Es de gran importancia instrumentar acciones de seguimiento para la implantación de las decisiones y directivas promovidas por las máximas autoridades de América del Sur, mediante un mecanismo que defina con claridad formas de trabajo, metas, y cronogramas, y un esquema claro de asignación de responsabilidades.

Dicho mecanismo debe tener un perfil técnico y político que permita viabilizar e impulsar la toma de decisiones oportuna y eficiente respecto a los mandatos de los Jefes de Estado en materia de desarrollo de la infraestructura regional. Para ello, el diseño de este mecanismo se fundamenta en cinco preceptos básicos:

- (a) Evitar la creación de nuevas instituciones, aprovechando los recursos humanos y financieros de instituciones nacionales, regionales y multilaterales ya existentes, buscando esquemas de cooperación y optimización de esfuerzos y recursos entre ellas.
- (b) Procurar que los diversos elementos del mecanismo de seguimiento reflejen el máximo y continuo compromiso político de alto nivel, que promuevan una presencia cercana y permanente al proceso decisorio por parte de las instituciones de financiamiento, que permitan interpretar las necesidades de la sociedad, y que faciliten la capacidad de gerenciamiento interna de los Gobiernos;
- (c) Asegurar la participación plena de todos los Gobiernos de América del Sur y el alcance de decisiones consensuadas entre las partes involucradas;
- (d) Facilitar la toma de decisiones de los Gobiernos de América del Sur mediante un proceso de interacción ágil y flexible entre dichos gobiernos y las entidades regionales y multilaterales que presten su asesoramiento técnico especializado; y
- (e) Contar con un cronograma de trabajo pre-establecido con objetivos secuenciales y tareas específicas para los diferentes núcleos que compongan la estructura de seguimiento.

Tomando como base los preceptos mencionados con anterioridad, se presenta a continuación una propuesta del mecanismo para la Implementación y Acompañamiento del Plan de Acción para el Desarrollo de la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur. Este mecanismo estaría conformado de la siguiente manera:

- Un Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)
- Un Comité de Coordinación Técnica (CCT)
- Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs)

NIVEL DIRECTIVO

Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)

Este nivel estaría conformado por un Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) integrado por representantes de alto nivel designados por los Gobiernos de América del Sur, pertenecientes a aquellas entidades pertinentes que los respectivos gobiernos consideren convenientes. Se recomienda que el CDE tenga una Presidencia y dos Vicepresidencias. La Secretaría del CDE será ejercida por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) y conformada por el BID, la CAF y el FONPLATA, según el Mandato de la Reunión Presidencial de Brasilia.

Las acciones del CDE tendrían como objetivos básicos, el desarrollo y la aprobación de una visión y un vocabulario unificado; la recomendación de directrices destinadas a las estructuras competentes internas de los gobiernos, y la formulación de propuestas que puedan perfeccionar las iniciativas en proceso de implantación. En base de ello, este Comité sugerirá orientaciones de política en cuanto a las áreas del Plan de Acción en materia de coordinación de planes e inversiones; marcos regulatorios, reglamentarios e institucionales; y financiamiento, mediante el análisis de las propuestas técnicas consensuadas surgidas de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) y propuestas por el Comité de Coordinación Técnica (CCT).

Dadas las características multinacionales, multisectoriales y multidisciplinarias de las iniciativas que conforman la integración de la infraestructura regional en América del Sur, un aspecto de singular relevancia estaría relacionado con la coordinación interministerial a nivel de la estructura gubernamental interna de cada país. En función de ello, cobra relevancia que además de los Ministerios sectoriales correspondientes, Ministerios tales como los de Relaciones Exteriores, Planeamiento y los de Economía o Hacienda, según corresponda en cada caso, se encuentren involucrados en el plano decisorio interno del CDE. Este enfoque permitiría que las iniciativas que involucren decisiones ligadas a negociaciones internacionales con otros países y/o referidas al financiamiento de proyectos y a la implantación de marcos regulatorios y reglamentarios que faciliten la participación del sector privado, cuenten con el aval político integral que a nivel de cada gobierno requiere el tipo y alcance de las iniciativas a ser impulsadas por el Plan de Acción.

Se estima conveniente que el CDE, en una etapa inicial se reúna cada seis meses.

NIVEL TECNICO

Comité de Coordinación Técnica (CCT)

Este nivel estará conformado por un Comité de Coordinación Técnica (CCT) integrado por representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

El objetivo de la acción de este Comité se orientará hacia la identificación de una cartera de proyectos fundados en una visión unificada, la recomendación respecto a la intervención del Estado para la mitigación de “fallas de mercado” y sus riesgos, la promoción de la participación

del sector privado en la operación y financiamiento de proyectos y promover, identificar, cuantificar y seleccionar los recursos financieros públicos y/o privados para el desarrollo de los proyectos.

El CCT promoverá la identificación y selección de mecanismos de financiamiento innovativos y creativos para los proyectos de inversión en infraestructura regional. Para ello, este Comité coordinará el apoyo técnico a ser prestado por las entidades que lo componen en las áreas prioritarias establecidas por el Comité de Dirección Ejecutiva y por los Grupos Técnicos Ejecutivos.

El Comité será coordinado en forma rotativa cada seis meses. La entidad que ejerza en cada período la función de Coordinación será el portavoz del Comité. Por otra parte, el CCT contará con una Secretaría conjunta y colegiada de las instituciones que lo componen. Esta Secretaría estará localizada en forma permanente en la sede del BID-INTAL en Buenos Aires. El BID, la CAF y el FONPLATA, destacarán un funcionario permanente por institución para integrar esta Secretaría y garantizar su funcionamiento eficiente y colegiado.

Esta Secretaria será denominada “Secretaria del CCT / BID-CAF-FONPLATA”.

Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs)

Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) estarán integrados por funcionarios y expertos designados por los Gobiernos de América del Sur, pertenecientes a aquellas entidades que los respectivos gobiernos consideren pertinentes. Estos Grupos Técnicos Ejecutivos se constituirán para cada eje de integración y desarrollo y para cada uno de los procesos sectoriales de integración aprobados por el CDE.

Los GTEs analizarán temas específicos para cada eje o proceso, tales como armonización y/o compatibilización de marcos normativos, métodos para la identificación y evaluación integrada de proyectos, estudio de los aspectos ambientales y sociales, acciones que impulsen el desarrollo de zonas de densificación económica abarcadas por el área de influencia del eje respectivo, definición de mecanismos institucionales al nivel de cada gobierno para atender las acciones requeridas, entre otros.

Cada GTE contará con un Gerente y un Asistente Técnico que cubrirán las funciones de Secretaría del grupo respectivo. Los cargos de Gerentes y Asistentes Técnicos serán ejercidos por expertos contratados por las instituciones que integran el Comité de Coordinación Técnica.

Estos grupos tendrán un carácter temporal ya que se reunirán para analizar los temas que formen parte de su Programa de Trabajo, y una vez que hayan finalizado ese trabajo cesarán en sus funciones.

Los GTEs constituyen el nivel de trabajo técnico de los Gobiernos sobre la base de las directivas que surjan del CDE. Para ello, coordinarán sus requerimientos con el CCT, el que dará su apoyo

para gerenciar las demandas técnicas y operativas ligadas al desarrollo de los trabajos que correspondan a cada eje o proceso sectorial de integración.

Al enfocarse el desarrollo de la infraestructura regional a través del concepto de ejes de integración y desarrollo y de procesos sectoriales, los GTEs tendrán un carácter multisectorial y multidisciplinario. A nivel operativo, cada GTE contará con un Gerente y un Asistente Técnico que cubrirán las funciones de Secretaría del grupo respectivo. Los cargos de Gerentes y Asistentes Técnicos serán ejercidos por expertos contratados por las instituciones que integran el Comité de Coordinación Técnica. Estos expertos ejercerán la coordinación técnica del trabajo de cada grupo, requiriendo a los representantes que participan en cada uno de ellos que se instrumenten las acciones y decisiones necesarias para avanzar en la implantación del Programa de Trabajo del grupo. Asimismo, los Gerentes de los respectivos GTEs podrán solicitar a través del CCT el apoyo en calidad de asesoramiento técnico por parte de organismos regionales, subregionales e internacionales que actúan en el área de acción de cada grupo.

Una vez que las diferentes acciones vayan siendo consensuadas en el seno de cada grupo, las mismas serán ejecutadas a nivel nacional por las entidades responsables pertinentes en cada caso. Desde la etapa de análisis preliminar hasta la etapa de ejecución física de las acciones previstas, el Gerente del GTE presentará al Comité de Coordinación Técnica informes mensuales, a fin de que el CCT mantenga actualizado al Comité de Dirección Ejecutiva, o le solicite la instrumentación de acciones tendientes a corregir desvíos originados en la falta de cumplimiento de acciones por parte de alguno o algunos de los gobiernos que participan en ese GTE.

A fin de atender las demandas técnicas que pudieran surgir de cada GTE durante el desarrollo de su Programa de Trabajo, las instituciones que conforman el CCT constituirán un Registro de Consultores y Firms Consultoras, y harán las provisiones presupuestarias adecuadas. También se contará con el apoyo técnico de agencias técnicas regionales especializadas. Cada Gerente de GTE, en consenso con los representantes gubernamentales que integran el grupo elevará al CCT las respectivas demandas técnicas. En base a ello, las entidades del CCT analizarán dichas demandas y llevarán a cabo las contrataciones necesarias para atender las mismas en la medida que estén dentro de las provisiones presupuestarias del CCT.

Para cumplir eficientemente las tareas encomendadas al CCT, las Instituciones que lo componen podrán designar representantes técnicos para efectuar un seguimiento de los trabajos que desarrollan los GTEs. Asimismo, el CCT podrá coordinar la participación en los GTEs de representantes de otros organismos regionales, multilaterales o agencias de gobiernos extrarregionales de financiamiento que demuestren su interés potencial en contribuir al financiamiento de alguna de las iniciativas bajo análisis por parte del GTE respectivo. De esta forma, se asegurará un alto grado de coordinación entre los diferentes organismos de financiamiento para apoyar el emprendimiento de las acciones que surjan del ámbito de cada GTE, ya que estas entidades continuarán su proceso de programación de operaciones de préstamo y cooperación técnica con cada uno de los gobiernos de la región de acuerdo a sus procedimientos operativos habituales.

Por otra parte, los GTEs podrán invitar en determinadas reuniones a representantes del sector privado nacional, regional e internacional a fin de que éstos contribuyan al análisis de las características regulatorias y de financiamiento que se encuentran bajo consideración en los grupos, y determinar si las mismas responden a las expectativas de los agentes privados interesados en participar en el desarrollo, operación y/o financiación de los proyectos previstos. Los Gerentes de los GTEs con la conformidad del CCT organizarán un Data Room que contenga toda la información relevante sobre las iniciativas impulsadas como parte del desarrollo del eje respectivo, facilitando el acceso de los agentes privados interesados a información sistematizada y organizada sobre tales iniciativas.

El Plan de Acción contará con un sitio oficial en Internet, el cual será construido y mantenido por el CCT. Cada GTE preparará la información relevante a ser incorporada en las publicaciones de este sitio. Esta acción asegurará un alto grado de transparencia a los trabajos técnicos a ser impulsados, así como permitirá establecer un canal de contacto y consulta con diferentes grupos interesados de la sociedad civil. Asimismo, los Gerentes de cada GTE deberán organizar en conjunto con los gobiernos respectivos, encuentros de consulta con la sociedad civil, cuando la evolución de los trabajos lo haga recomendable.

Desde el punto de vista operacional, se recomienda que los GTEs lleven a cabo reuniones cada tres meses. Asimismo, se considera importante que la primera de las reuniones de los GTEs, cuya conformación sea aprobada por los Gobiernos de América del Sur se lleve a cabo durante el año 2001. En el marco de esa primera reunión, cada GTE deberá definir su composición y su Programa de Trabajo que incluirá los objetivos, principios básicos, metas, funciones, metodología de trabajo y cronograma de tareas del grupo. Desde el punto de vista temporal, los cronogramas de tareas de los GTEs deberán establecer metas de corto (2 años), mediano (cinco años) y largo plazo (diez años) en función del tipo de iniciativas incluidas en cada eje o proceso sectorial, así como de la disponibilidad de recursos humanos, materiales y financieros disponibles para su desarrollo.

Tomando en cuenta las consideraciones anteriores, el proceso de ejecución del Plan de Acción iniciará mediante la conformación de Grupos Técnicos Ejecutivos que se abocarán a trabajar en las acciones tendientes a la implantación de los ejes de integración y desarrollo y procesos sectoriales de integración que se proponen más adelante en este documento.

4. Propuesta de criterios para la selección y priorización de ejes y propuestas sectoriales de integración

A fin de apoyar la tarea de los Gobiernos de América del Sur en materia de selección y priorización de ejes y procesos sectoriales de integración, se sugiere tomar en cuenta los siguientes criterios:

- Cobertura geográfica de países y regiones.
- Flujos existentes.
- Flujos potenciales.

- Volumen de inversiones recientes, en ejecución y proyectadas en el corto plazo en las áreas de influencia de los ejes.
- Interés y grado de participación del sector privado.
- Grado de sustentabilidad ambiental y social de los proyectos.

5. Ejes de integración y desarrollo identificados

Eje Mercosur (San Pablo-Montevideo-Buenos Aires-Santiago).

Eje Andino (Caracas-Bogotá-Quito-Lima-La Paz).

Eje Interoceánico Brasil-Bolivia-Perú-Chile (San Pablo-Campo Grande-Santa Cruz-La Paz-Ilo-Matarani-Arica-Iquique).

Eje Venezuela-Brasil-Guyana-Suriname.

Eje Multimodal Orinoco-Amazonas-Plata.

Eje Multimodal del Amazonas (Brasil-Colombia-Ecuador-Perú)

Eje Marítimo del Atlántico.

Eje Marítimo del Pacífico.

Eje Neuquén-Concepción.

Eje Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta.

Eje Bolivia-Paraguay-Brasil.

Eje Perú-Brasil (Acre-Rondonia).

6. Procesos sectoriales de integración

Sistemas Operativos de Transporte Multimodal.

Sistemas Operativos de Transporte Aéreo.

Facilitación de Pasos de Frontera.

Armonización de Políticas Regulatorias, de Interconexión, de Espectro, de Estándares Técnicos y de Universalización de Internet.

Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional.

Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales.

7. Metodología y cronograma de trabajo

Con base en las decisiones de la Reunión de Ministros y tomando en consideración los ejes y procesos sectoriales de integración identificados, se conformarán tres GTEs (dos ejes y un proceso sectorial) antes de fines de marzo de 2001. Asimismo, incorporarán otros tres GTEs (dos ejes y un proceso sectorial) antes de fines de junio de 2001 y otros dos GTEs (dos ejes) antes de diciembre de 2001. Hacia finales de 2001 se llevará a cabo una nueva reunión ministerial destinada a evaluar el avance alcanzado en el desarrollo del Plan de Acción hasta esa fecha, y a definir el cronograma de puesta en marcha de los GTEs para la incorporación de los ejes y procesos sectoriales restantes.

CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES: **INTEGRANDO LAS AMÉRICAS POR EL DESARROLLO** **DEL TRANSPORTE**

La CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES (CIT) fue creada en 25 de mayo de 2002, por iniciativa de la Confederación Nacional del Transporte de Brasil – CNT - y aprobación de entidades del sector privado de transporte de 16 países, siendo ellos: Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay e Venezuela. Más recientemente, Argentina, Aruba y Chile han adherido a la iniciativa.

Esas naciones se han unido con el objetivo de cooperar entre si con la finalidad de delinear un panorama general de la actual situación del transporte en las Américas, en todos los modos y, en conjunto, trazar las estrategias para el desarrollo del sector en la región.

Con efecto, la CIT buscará identificar los desafíos comunes a todos los países en el sector de transportes, y promover el debate de soluciones que puedan beneficiar a todos.

Según el Presidente, Paulo Vicente Caleffi, “fue con ese espíritu que recorreremos las tres Américas y, como resultado de las reuniones realizadas, identificamos que los transportadores tienen los mismos intereses y expectativas de desarrollo. Encontramos más igualdades que diferencias y será por medio de las igualdades que vamos a nos integrar. Creamos aspectos formales y un sistema de representación que nos permitirá reunir informaciones y presentar a los gobiernos las tendencias del transporte en nuestro Continente. Habrá una integración del continente y esta pasará por los caminos y rutas donde circularán personas y mercancías. La integración del Continente Americano pasa, necesariamente, por los caminos y rutas ya recorridos por los transportistas.”

ESTRUCTURA DE LA CIT

SEDE

De acuerdo con el Art. 2º de su Estatuto, la CIT tiene sede permanente en la ciudad de Brasilia, capital del Brasil, y sede ejecutiva en el país de origen de su presidente. En este primero bienio, la sede ejecutiva coincide con la permanente, ubicada en la dirección:

CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES
SAUS – Quadra 6 – Bloco J –Ed. Camilo Cola - 10º andar
70070-916 Brasília – DF BRASIL
Tel. (+55 61) 315-7120
Fax (+55 61) 315-7084

DIRECTORIO Y CONSEJOS

DIRECTORIO:

- Presidente de la CIT;
- Hasta 2 Vicepresidentes por país (Titular y Suplente);
- 1 Director para cada modo de transporte (Transporte Terrestre, Acuático, Ferroviario, y Aéreo)

CONSEJO DE REPRESENTANTES:

- Presidente de la CIT;
- 1 Vicepresidente por país;
- 2 representantes de entidades afiliadas, por país.

CONSEJO FISCAL:

- 4 miembros con sus respectivos suplentes nombrados por el Consejo de Representantes.

CONSEJO CONSULTIVO:

- Hasta 30 personalidades de destaque en el sector de transportes, con reconocida experiencia y competencia técnica.

ÁREAS DE ACTUACIÓN DE LA CIT

La CIT formará bancos de datos y realizará investigaciones y estudios con informaciones de todos los países miembros en doce áreas temáticas, consideradas cruciales para el transporte:

Bancos de Datos:

- Entidades de Transporte;
- Prensa Especializada;
- Órganos Gubernamentales;
- Apoyo Jurídico Especializado;
- Señalización de Tránsito;
- Mapas Viales.

Levantamientos, Investigaciones y Estudios:

- Capacitación Profesional;
- Habilitación;
- Seguro de Responsabilidad Civil;
- Legislación aplicada al Transporte;
- Seguridad;
- Tributación.

COMO AFILIARSE

Pueden afiliarse a la CIT entidades del sector de transportes de todos los países de las tres Américas. Los afiliados podrán participar activamente de las reuniones ordinarias y extraordinarias, contribuyendo así con los debates sobre las cuestiones más relevantes del transporte en el continente. No hay cualquier encargo o tasa de afiliación.

Basta enviar a la CIT copias de los documentos de constitución de la entidad y copia del acta de la reunión interna que aprobó la afiliación a la CIT. El pedido de afiliación será sometido a la aprobación del Consejo de Representantes, en la reunión ordinaria subsecuente a la fecha del pedido.

ACTIVIDADES DE LA CIT

La CIT apoyará y promoverá varias actividades, como:

- REUNIONES
- CURSOS
- SIMPOSIOS
- CONGRESOS
- SEMINARIOS
- PANELES
- VISITAS TÉCNICAS
- ESTUDIOS
- PROYECTOS

VICEPRESIDENTES (BIENIO 2002-2004)

PAÍS	VICEPRESIDENTE	ENTIDAD
Argentina	Luis Alberto Morales	FADEEAC
Aruba	Fermin P. Coronel	Gobierno de Aruba
Bolivia	Abigail Reguerin A.	Cámara Boliviana
Brasil	Clésio Andrade	CNT
Chile	Marcos Carter Bertolloto	FENABUS
Colombia	Juan Sánchez Avendaño	CONALTUR
Costa Rica	José Alberto Vargas P.	C.C.T.U.
Cuba	Francisco Reyes Prats	Min. Transporte
El Salvador	Nelson Vanegas	ASETCAES
Ecuador	Harrison Vizcaíno A.	ANDINATIC
Guatemala	Héctor Fajardo R.	CATRANSCA
Honduras	Benjamín Castro Flores	CATRACHO
México	Arturo Alcántara Rojas	CANAPAT
Panamá	Oscar Grenald Castillo	A.T.C.C.
Paraguay	Julio César Huespe Pin	CAPATIT
Peru	Alfonso Rivas Ruiz	U.N.T.
Uruguay	Fernando Chainca F.	ANETRA
Venezuela	Luis Serão (interino)	EXP. EL CARIBE

CONTÁCTENOS

Para más informaciones sobre la CIT y sus actividades, contáctenos en la dirección:

SAUS – QUADRA 6 – BLOCO J – ED. CAMILO COLA – 10º ANDAR
 70700-916 BRASÍLIA – DF, BRASIL
 TEL. (+55 61) 315-7120/315-7118
 FAX: (+55 61)315-7084
 E-MAIL : felicia@cnt.org.br

I REUNIÓN ORDINARIA DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES - CIT

24 y 25 de abril de 2003
Brasília, Brasil



Palabra del Presidente

El proceso de desarrollo de un país enseña la generación de riqueza por medio de un proceso distributivo capaz de atender a los deseos y necesidades sociales de sus ciudadanos, de manera justa e igualitaria y, principalmente, sustentable, para que las generaciones futuras puedan a lo mejor disfrutar, de los mismos recursos naturales hoy disponibles.

Con la globalización, el crecimiento y el desarrollo están más y más condicionados a una participación más activa en el comercio global, o sea, por el fortalecimiento de las relaciones entre las naciones.

En este contexto, la infraestructura y los servicios de transporte se vuelven imprescindibles y estratégicos para viabilizar esta integración. Por eso, la Cámara Interamericana de Transportes CIT viene combinar los varios esfuerzos ya realizados por varios organismos para promover la integración del transporte en las tres Américas como condición de fortalecimiento y desarrollo.

A casi un año de su creación, la Cámara Interamericana de Transportes consolida más una importante etapa de su estructuración, en su I Reunión Ordinaria.

Esta 1ª Reunión Ordinaria, además de dar posesión a más algunos miembros, objetiva reunir informaciones sobre las tendencias del sector de transporte en la región y consolidar propuestas que puedan nortear las políticas públicas y privadas para que esta importante actividad económica, representada por sus varios modales, sea conducida en el sentido de su natural papel integracionista y desarrollador y, sobretodo, posibilitar el aumento da calidad de vida de las naciones.

Hoy los 19 países, 42 entidades y 64 miembros que componen la CIT conforman la intención unificada de promover el desarrollo de los transportes en todas sus vertientes en las três Américas, por medio de la identificación de metas y desafíos comunes a todos países.

La presente Reunión, que marca el efectivo inicio de la operacionalización estatutaria de la Cámara, además de su importancia histórica, será el escenario para la definición de las bases del trabajo de la CIT en los próximos tiempos, cuyos reflejos, seguramente positivos, si harán presentes en todo el continente.

Invito a todos los interesados en el perfeccionamiento de la actividad transportadora a participaren de esta célebre ocasión, en la que las Américas estarán unidas por el transporte.

Paulo Vicente Caleffi

Miércoles, 23 de Abril de 2003

ACTIVIDAD	HORARIO	PARTICIPANTES	LOCAL
• Acreditaciones y Recepción de los miembros de la CIT y invitados	• Todo el día	• Miembros de la CIT Entidades Afiliadas	• Aeropuerto de Brasilia Recepción del Hotel Blue Tree Park

Jueves, 24 de Abril de 2003

ACTIVIDAD	HORARIO	PARTICIPANTES	LOCAL
• Reunión restricta para indicación de miembros del Consejo Fiscal	• 09:00	• Presidente de la CIT • Vicepresidentes • Miembros indicados por cada país miembro para el Consejo de Representantes	• Sala F. Blue Tree Park
• Acreditaciones y Recepción de los miembros de la CIT y invitados	• 09:30	• Miembros de la CIT • Entidades Afiliadas • Autoridades • Prensa • Empresas • Público en General	• Foyer del Auditorio del Palacio Itamaraty
• Sesión Solemne para la Cerimonia de Toma de Posesión de los Vicepresidentes, Directores de Modal, Consejo de Representantes, Consejo Consultivo y Consejo Fiscal	• 10:00	• Miembros de la CIT • Entidades Afiliadas • Autoridades • Prensa • Empresas • Público en General	• Auditorio del Palacio Itamaraty
• Panel: Integración Física en la América del Sur Joel Teitelbaum (CRIAS)	• 11:30	• Directorio de la CIT • Entidades Filiadas • Invitados	• Auditorio del Palacio Itamaraty
• Almuerzo	• 12:30	• Miembros de la CIT • Entidades Afiliadas • Autoridades • Empresas • Prensa	• Restaurante Panorámico Blue Tree Park
• Salida para el Edificio Camilo Cola	• 14:00	• Miembros de la CIT • Entidades Afiliadas	• Foyer del Star Hall Blue Tree Park
• Reunión sobre Transporte Terrestre Urbano e Interestadual /Interprovincial de Pasajeros Sugestión de Temas: - Seguridad (Mecanismos de prevención de robos y asaltos en omnibus, trenes y subtes/metros); - Capacitación Profesional; - Acciones para minimizar la degradación ambiental; - Acciones para disminuir la consumición de combustibles; - Habilitación de conductores en nivel continental; - Seguros: fijación de valores, especialmente relacionados a terceros; - Tributación: Beneficios y ventajas de nuevos tributos/ métodos de tributación (fiscalización electrónica, peajes); - Existencia de órganos gubernamentales para el sector; - Integración con otros modos de transporte; - Legislación: tendencias cuanto a la reglamentación.	• 14:30	• Directores de Transporte Terrestre de Pasajeros • Vicepresidentes que quieran participar • Otros que quieran participar	• Auditorio de la ABRATI

ACTIVIDAD	HORARIO	PARTICIPANTES	LOCAL
• Reunión sobre Transporte Aéreo <u>Sugerión de Temas:</u> - Rutas Internacionales en las Américas; - Cooperación operacional (Acuerdo de Transporte Aéreo - AEC); - Seguridad (Mecanismos de prevención) - Capacitación Profesional; - Acciones para disminuir la consumición de combustibles; - Habilitación de conductores en nivel continental; - Seguros: fijación de valores, especialmente relacionados a terceros; - Tributación: métodos, beneficios de la tributación - Existencia de órganos gubernamentales para el sector; - Integración con otros modos de transporte (multimodalidad); - Legislación (Reglamentación Estandarización de - Procedimientos Burocráticos para expedición de cargas).	• 14:30	• Directores de Transporte Terrestre de Pasajeros • Vicepresidentes que quieran participar • Otros que quieran participar	• Plenario Oval CNT (Entresuelo/Mezanino)

ACTIVIDAD	HORARIO	PARTICIPANTES	LOCAL
• Reunión sobre Transporte Ferroviario <u>Sugerión de Temas:</u> - Integración física; - Perfeccionamiento de la Infraestructura Ferroviaria; - Legislación (reglamentación, estandarización de los procedimientos burocráticos para emisión de expedición cargas, legislación para obras ferroviarias); - Seguridad (Reducción de Accidentes Ferroviarios); - Capacitación Profesional; - Impacto Ambiental del modal ferrocarriles y acciones para minimizar la degradación ambiental; - Multimodalidad en las Américas; - Seguros: fijación de valores, especialmente relacionados a terceros; - Tributación: Beneficios y ventajas de nuevos tributos/ métodos de tributación (fiscalización electrónica, peajes) - Existencia de órganos gubernamentales para el sector.	• 14:30	• Directores de Transporte de Pasajeros • Vicepresidentes que quieran participar • Otros que quieran participar	• Sala de reuniones de la ABTC

ACTIVIDAD	HORARIO	PARTICIPANTES	LOCAL
• Reunión sobre Transporte Terrestre de Cargas <u>Sugerión de Temas:</u> - Seguridad (Mecanismos de prevención de robos y asaltos de vehículos y cargas); - Capacitación Profesional; - Acciones para minimizar la degradación ambiental; - Acciones para disminuir la consumición de combustibles; - Habilitación de conductores en nivel continental; - Seguros: fijación de valores, especialmente relacionados a terceros; - Tributación: Beneficios y ventajas de nuevos tributos/ métodos de tributación (fiscalización electrónica, peajes) - Existencia de órganos gubernamentales para el sector; - Integración con otros modos de transporte (multimodalidad); - Legislación (Reglamentación de vehículos, Estandarización de Procedimientos Burocráticos para emisión de expedición de cargas y - Señalización de tránsito).	• 14:30	• Directores de Transporte Terrestre de Cargas • Vicepresidentes que quieran participar • Otros que quieran participar	• Plenario CNT Entresuelo (Mezanino)

ACTIVIDAD	HORARIO	PARTICIPANTES	LOCAL
• Reunión sobre Transporte Acuaviario Sugerión de Temas: - Proyectos de Integración Física por Hidrovías; - Legislación (reglamentación de terminales, equipamientos embarcaciones y líneas de transporte; estandarización de los procedimientos burocráticos para emisión de expedición cargas); - Seguridad (Acciones para la reducción de robos/asaltos a puertos y embarcaciones); - Capacitación Profesional; - Acciones para minimizar la degradación ambiental; - Integración con otros modales (multimodalidad); - Seguros fijación de valores, especialmente relacionados a terceros; - Tributación Beneficios y ventajas de nuevos tributos/ métodos de tributación Existencia de órganos gubernamentales para el sector; - Puertos y Terminales.	• 14:30	• Directores de Transporte Acuaviario • Vicepresidentes que quieran participar • Empresas Aéreas • Otros que quieran participar	• Sala de reuniones de la CNT (Secciones)
• Coffee Break Colectivo	• 16:00	• Participantes de las Reuniones Sectoriales	• Foyer del Entresuelo (Mezanino)
• Elaboración de Relatos de las Reuniones Sectoriales	• 17:30	• Relatores y Secretarios de las Reuniones Sectoriales	• En sus respectivas salas
• Entrega de los Relatos de las Reuniones Sectoriales por los Relatores a la Secretaría de la CIT	• 18:30	• Relatores y Secretarios de las Reuniones Sectoriales	• Sede de la CIT
• Clausura de los Trabajos - 1er día	• 19:00	• Todos participantes	• Auditorio de la CNT (Piso Planta)
• Cena de Bienvenidas	• 21:00	• Todos participantes	• Star hall 1 (Hotel Blue Tree Park)

Viernes, 25 de Abril de 2003

ACTIVIDAD	HORARIO	PARTICIPANTES	LOCAL
• Reunión Inaugural del Consejo Fiscal Pauta: Aprobación de las cuentas del ejercicio de 2002 y de la Previsión Financiera para 2003 Conferencias:	• 09:30	• Presidente de la CIT • Miembros del Consejo Fiscal	• Sala F Blue Tree Park
• Seguridad: Demostraciones de experiencias exitosas en el tema por empresas. (A confirmar)	• 09:30	• Todos participantes	• Star Hall 3 Blue Tree Park
• Profesionalización: Experiencia del SEST/SENAT en Brasil	• 10:30	• Todos participantes	• Star Hall 3 Blue Tree Park
• Coffee Break Colectivo	• 11:00	• Todos participantes	• Foyer del Star Hall
• Calidad: Iniciativas del Instituto de Desarrollo, Asistencia Técnica y Calidad en el Transporte IDAQ	• 11:30	• Todos participantes	• Star hall 3 Blue Tree Park
• Almuerzo	• 12:00	• Todos participantes	• Star hall 2 Blue Tree Park

Jueves, 25 de Abril de 2003

ACTIVIDAD	HORARIO	PARTICIPANTES	LOCAL
• Reunión Inaugural del Directorio, Consejo de Representantes e do Conselho Consultivo. - Aprobar la filiación de entidades (actos "ad referendum" del presidente de la CIT); - Aprobar las estrategias trazadas en las reuniones sectoriales; - Aprobación de los pareceres del Consejo Fiscal referentes a la presentación de cuentas del Ejercicio de 2002 y la Previsión Financiera para 2003; - Definición de nuevo plazo para la elaboración del reglamento de la CIT; Asuntos dirigidos a la mesa hasta las 14:30 del día 25 de abril de 2003.	• 09:30	• Presidente de la CIT • Miembros del Consejo de Representantes, directoria e do Conselho Consultivo	• Star Hall 3 Blue Tree Park
• Coffee Break	• 11:00	• Todos participantes	• Foyer del Star Hall
• Clausura de los Trabajos	• 18:30	• Todos participantes	• Star Hall 3 Blue Tree Park
• Cena de despedida	• 21:00	• Todos participantes	• Restaurante Panorámico

INSCRIPCIÓN

NOMBRE: _____

APELLIDO: _____

ENTIDAD/EMPRESA: _____

CARGO: _____

DIRECCIÓN: _____

CIUDAD: _____ PAÍS: _____

TELÉFONO: _____ FAX: _____

EMAIL: _____

¿VIENE ACOMPAÑADO(A)? NO. ☐ SÍ. ☐

NOMBRE: _____ APELLIDO: _____

¿NECESITA RESERVACIÓN DE HABITACIÓN?

SINGLE ☐ DOBLE ☐

¿FUMADOR? SÍ. ☐ NO. ☐

DATOS DE VUELO: _____

FECHA DE LLEGADA: _____

HORARIO: _____

VUELOS (HACIA BRASILIA): _____

FECHA DE PARTIDA: _____

HORARIO: _____

VUELO (SALIENDO DE BRASILIA): _____

FIRMA: _____

INSCRIPCIONES GRATIS

Se ruega enviar el formulario de inscripción a la cit por fax (+5561) 315-7084. Para más informaciones, por favor contáctenos por el mail: felicia@cni.org.br o teléfono (+5561) 315-7120.



HOTEL OFICIAL DEL EVENTO

Blue Tree Park Brasília

SHTN Trecho 01 - Conj. 1B Blocos A e B - Brasília - DF CEP: 70800-200

Telephone: (61) 429-8000 Fax: (61) 429-8001

OPCIONES TURISTICAS EN BRASIL

(Confirmación con la agencia de viajes hasta el día 17 de abril)

Destino	Período	Hotel	Single	Double	Triple	Servicios incluidos
FOZ DO IGUAÇU	26 a 27/04	Tropical de las Cataratas	1023,71	974,37	975,23	Bolsa de viaje; Traslados, billete aéreo BSB/IGU/BSB (Vasp)
	26 a 27/04	San Rafael	1222,65	1204,65	1200,65	Bolsa de viaje; Traslados, billete aéreo BSB/IGU/BSB (Vasp)
	26 a 27/04	Rafain Palace	1272,65	1222,65	1221,65	Bolsa de viaje; Traslados, billete aéreo BSB/IGU/BSB (TAM)
RIO DE JANEIRO	25 a 27/04	Luxor Regente	973,65	741,65	710,65	Bolsa de viaje; Transfer in/out, billete aéreo BSB/GIG/BSB (GOL), City Tour, Visita al "Pán de Azúcar" sin entrada
	26 a 27/04	Copa Sul Hotel	808,65	647,65	634,65	Bolsa de viaje; Transfer in/out, billete aéreo BSB/GIG/BSB (GOL), City Tour, Visita al "Pán de Azúcar" sin entrada
	26 a 27/04	Marina Palace	948,65	725,25	706,65	Bolsa de viaje; Transfer in/out, billete aéreo BSB/GIG/BSB (GOL), City Tour, Visita al "Pán de Azúcar" sin entrada
SALVADOR	26 a 27/04	Tropical Bahia	985,70	906,70	887,70	Bolsa de viaje; Transfer in/out, passagem BSB/SSA/BSB (GOL), City Tour Histórico (Pelourinho), Seguro
	26 a 27/04	Bahia Mar	935,70	867,70	853,70	Bolsa de viaje; Transfer in/out, passagem BSB/SSA/BSB (GOL), City Tour Histórico (Pelourinho), Seguro
	26 a 27/04	Vila Mar	893,70	846,70	840,70	Bolsa de viaje; Transfer in/out, passagem BSB/SSA/BSB (GOL), City Tour Histórico (Pelourinho), Seguro



AGENCIA DE VIAJES OFICIAL DEL EVENTO

Monserrat Turismo

SHTN - Quadra 02 - Bloco 'A' - Loja 30 - CEP 70.710-907 - Brasília - DF

Telefax (61) 326-1407 E-mail: monserrat@monserrat.com.br



SAS Qd. 6 Bl. J Ed. Camilo Cola 10º andar - Brasília-DF - Brasil - Cep 70070-916
Tel.: (+55 61) 315-7120 Fax: (+55 61) 315-7084