



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

ADDENDUM
24/10/05

LXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Caracas, Venezuela, 8 al 10 de noviembre de 2005)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional).
Tarea No. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Consejo Internacional de Aeropuertos para Latinoamérica y el Caribe (ACI/LAC)

1. Con fecha 6 de octubre de 2005, se llevó a cabo en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, la XIV Asamblea Regional del Consejo Internacional de Aeropuertos para Latinoamérica y el Caribe (ACI/LAC). En dicha reunión, entre otras cosas, se instó a las autoridades competentes en la industria y gobiernos en general de la región a tomar conciencia la importancia que tienen para los aeropuertos los ingresos aeronáuticos que provienen de los operadores de aeronaves y de los pasajeros así como de la necesidad de adoptar medidas y mecanismos legales para evitar afectaciones e interdicciones al natural flujo de fondos que constituyen estos ingresos aeroportuarios, asegurando así los recursos previstos para la normal, segura y eficiente prestación del servicio.

2. De igual manera, se instó a contribuir al *desarrollo sostenible* de toda la industria asumiendo la internalización de los costos por parte de todos los actores en forma justa y equilibrada, optimizando la relación costo-efectividad. De esta manera se evitará que se penalice injustamente a los aeropuertos obligándolos a asumir costos ambientales ajenos y que se destinen ingresos a costos o inversiones ineficientes para el servicio aeroportuario, según las particulares características de cada aeropuerto. Copia de la Declaración de Guayaquil se acompaña como **Adjunto 1**.

Comunidad Andina – CAN

3. Tal como se informó en la Nota de Estudio CLAC/CE/69-NE/05, la Secretaría General de la

Comunidad Andina ha publicado su Espacio Virtual de Trabajo (e-CAN) el “Informe sobre consolidación de las propuestas de anteproyecto para el otorgamiento de permisos y autorizaciones de operación aérea en la Comunidad Andina”. En este documento se identifica las diferencias entre dos borradores de Anteproyecto de Resolución para el otorgamiento de permisos y autorizaciones para el transporte aéreo, que la Secretaría debía consolidar; resume las modificaciones a dichos documentos; se describe el modelo de concesión permisos de operación para los operadores aéreos existente en la Unión Europea; se presenta un modelo de tablas para que la Secretaría General de la Comunidad Andina desarrolle una base de datos con los operadores aéreos autorizados en la Comunidad; y, finalmente, contiene el documento de Anteproyecto de Resolución y las nuevas aportaciones del documento propuesto por Venezuela. Copia del mismo se acompaña como **Adjunto 2**.

Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA

4. Con fecha 17 de octubre de 2005 se recibió una invitación de la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA para participar en la VII Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos, a llevarse a cabo del 7 al 9 de diciembre de 2005, en Houston, Texas, Estados Unidos. La información respectiva se acompaña como **Adjunto 3**.

5. La Comisión Interamericana de Puertos es el foro permanente interamericano de los Estados miembros de la OEA que reúne a las máximas autoridades gubernamentales nacionales del sector portuario para fortalecer el desarrollo y la cooperación portuaria con la participación y colaboración activas del sector privado. El Comité Ejecutivo es el órgano encargado de implementar las políticas y decisiones de la Comisión. Para el período 2003 - 2007 está presidido por México, vicepresidentes: Barbados, El Salvador, Estados Unidos y Uruguay, e integrado además por: Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, Guatemala, Jamaica, Perú, República Dominicana y Venezuela. El Comité Ejecutivo se reúne anualmente y su reunión está abierta a la participación de todas las delegaciones de los Estados miembros, países observadores, organismos internacionales e invitados.

6. Para cualquier información adicional es necesario comunicarse con la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos, teléfono: (202) 458-3871, fax: (202) 458-3517, e-mail: cip@oas.org.

Acuerdo de Fortaleza

7. Entre los días 12 y 14 de octubre se celebró en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, la XVI Reunión del Consejo, así como la VI Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación del Acuerdo de Fortaleza.

8. En dicha oportunidad se trataron temas, principalmente relacionados a la automatización de procesos de control migratorio, procedimientos comunes para la otorgamiento de autorizaciones de ingreso, sobrevuelos y salidas en operaciones no regulares de aeronaves de los países miembros del Acuerdo de Fortaleza, métodos y procedimientos de trabajo para los Órganos subordinados del Consejo de Autoridades Aeronáuticas, entre otros. El informe de la VI Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación del Acuerdo de Fortaleza se acompaña como **Adjunto 4**.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

9. 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 pertinente.



AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL
LATIN AMERICA - CARIBBEAN

DECLARACIÓN DE GUAYAQUIL

**Adoptada en la ciudad de Guayaquil, Ecuador,
el 6 de octubre de 2005
por la XIV Asamblea Regional
de ACI/LAC**



CONSIDERANDO:

Que el Consejo Internacional de Aeropuertos para Latinoamérica y el Caribe (ACI/LAC) representa las posiciones unificadas de los aeropuertos de Latinoamérica y el Caribe en todos los asuntos relevantes de la aviación civil de conformidad con las políticas y posiciones de ACI Mundial, de acuerdo las particularidades de los aeropuertos de la Región;

Que la “*Declaración de Varadero*”, adoptada por la XI Asamblea Regional de ACI/LAC el 27 de Noviembre de 2002 contiene un catálogo de declaraciones y principios que constituyen la base o plataforma que dio inicio a la transformación de la visión que los gobiernos y autoridades de aviación civil de América Latina y el Caribe y demás actores de la industria tenían de los aeropuertos en la Región;

Que la “*Declaración de Lima*” adoptada por la XII Asamblea Regional de ACI/LAC el 20 de Noviembre de 2003 ratificó esos principios e instó a los gobiernos y organismos internacionales (OACI-CLAC) a profundizar el desarrollo conjunto de los nuevos criterios, normas, reglamentos, procedimientos, y recomendaciones de los aeropuertos, considerando el especial ordenamiento jurídico aeroportuario, que sea común para toda la región y sea adoptado e incorporado a las legislaciones nacionales de cada país según sus decisiones soberanas;

Que la “*Declaración de Trinidad & Tobago*” adoptada por la XIII Asamblea Regional de ACI/LAC el 3 de Noviembre de 2004, destacó el impacto económico positivo de la aviación civil y en general del transporte aéreo en los rubros del turismo y el comercio, la conveniencia de que los aeropuertos participen en la formación y discusión de la política aerocomercial de los Estados y las negociaciones sobre derechos de tráfico y la necesidad de que la totalidad de los ingresos generados por la industria no sean derivados a otros sectores de la economía de cada Estado;



Que la OACI ha reconocido la nueva realidad de la operación aeroportuaria mundial advertida desde ACI, inclusive desde la región de Latinoamérica y el Caribe, actualizando históricos y caducos criterios que respondían a épocas pasadas.

Que el **Manual de Política OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea de 2004 (Doc. 9082/7)** declara como principio que “Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos suficientes que sean superiores a la totalidad de gastos directos e indirectos de explotación (incluyendo los gastos de carácter general y administrativos, etc.), a fin de obtener beneficios razonables sobre el activo a un nivel que permita conseguir condiciones favorables de financiamiento en los mercados de capital con el objeto de invertir en infraestructura aeroportuarias nuevas y ampliadas y, cuando corresponda, remunerar debidamente a los accionistas del aeropuerto.”

Que este reconocimiento, importante y trascendente de la OACI requiere ser complementado con principios y regulaciones nuevas o bien adoptado como pauta de interpretación de los marcos legales, regulatorios y contractuales existentes, en todo lo cual el *derecho aeroportuario* emerge como una herramienta útil y eficaz;

Que si bien en los últimos tiempos la cooperación y diálogo entre los aeropuertos y las líneas aéreas ha progresado, en aspectos significativos y sensibles para la sustentabilidad del servicio aeroportuario -como sin duda lo constituyen los aspectos económicos- se observan preocupantes retrocesos por razones ajenas a los operadores aeroportuarios. Entre ellos se destacan las millonarias las pérdidas económicas de los aeropuertos de la Región, producto de las cuantiosas deudas que las líneas aéreas mantienen en concepto de tarifas aeronáuticas; inicio de juicios contra los cuadros tarifarios vigentes y la pretensión de intromisión en procesos de renegociación en los cuales los Estados y los Operadores aeroportuarios tratan asuntos ajenos a las líneas aéreas;

Que las líneas aéreas han aumentado sus críticas y ataques a los aeropuertos, culpando a los Gobiernos y a los operadores aeroportuarios de las dificultades económicas por las que atraviesan, desinformando y confundiendo –cuando no dramatizando- a las autoridades y a los usuarios, siendo que los aeropuertos terminan por subsidiar la ineficiencia de muchas de ellas;



Que las tasas aeronáuticas que perciben los aeropuertos (*airport charges*) son un componente bajo dentro de la estructura de costos de las líneas aéreas. Según cifras de la OACI históricamente no superan el 4 %;

Que tampoco las tarifas aeronáuticas (*airport charges*) están directamente relacionados con los precios de los pasajes que las líneas aéreas cobran a los pasajeros por lo que no son la causa del aumento o disminución de su precio. De la misma manera tampoco constituyen un elemento decisivo para que una línea aérea resuelva utilizar o dejar de explotar una determinada ruta aérea;

Que las tasas por servicios a los pasajeros son reconocidas por el Consejo de la OACI como “esenciales” para la economía de un número importante de aeropuertos (OACI, Doc. 9082/7). Sin lugar a dudas, los aeropuertos de la Región están comprendidos entre ellos;

Que una de las causas de la crisis por las que atraviesan las líneas aéreas se encuentra en la ineficiencia de sus políticas comerciales y en la competencia o “guerra de tarifas” que disputan entre ellas;

Que la **Comisión Latinoamericana de Aviación Civil –CLAC-** en el marco de la decimoquinta reunión del *Grupo de Expertos en asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos (GEPEJTA)* llevado a cabo en Asunción del Paraguay, informó a cerca de la visión de los Estados de la Región con relación a los contratos de concesión de los aeropuertos, destacando que dichos procesos han reportado beneficios, entre los que sobresalen la adecuación de la infraestructura aeroportuaria a estándares internacionales; la modernización de servicios de atención al pasajero; la ampliación de la capacidad; la modernización y mejoramiento de los aeropuertos; el cumplimiento de normas; la generación de empleos y ahorro para el Estado.

Que el *desarrollo sostenible* de la actividad aerocomercial está ligada a la internalización de los costos ambientales de la cadena de actividades y a una correcta gestión de parte de las operadores de aeronaves, los proveedores de combustible, los agentes de handling, los proveedores de bienes y servicios, el operador aeroportuario, las autoridades y la comunidad en general y todos aquellos que por cualquier razón desarrollen actividades en el aeropuerto y su entorno.



Que la mayor parte de los impactos ambientales que son generados en la cadena de actividades de la industria aerocomercial, confluyen en los aeropuertos y sus áreas de influencia, viéndose involucrados los aeropuertos en situaciones que no son generadas por éstos ni son de su responsabilidad (ruido y las emisiones de las aeronaves; accidentes, residuos y efluentes);

Que asimismo para el *desarrollo sostenible* debe utilizarse eficientemente la planificación e implementación de Planes Reguladores del entorno del aeropuerto ya que la actividad aerocomercial en el área de influencia produce impactos positivos y negativos, sin olvidar los impactos del medio hacia el aeropuerto, que pueden incluso llegar a generar restricciones a la actividad o desarrollo futuro (expansión) del aeropuerto;

Que gestión ambiental en la industria aeroportuaria reconoce principios generales según los cuales el generador del impacto o daño ambiental (contaminación) es el responsable de asumir los costos de su reparación y que los recursos económicos del aeropuerto deben ser asignados eficientemente, esto es teniendo en cuenta la relación costo-efectividad;

Por las consideraciones antes expuestas



LA XIV ASAMBLEA DE ACI/LAC

DECLARA

PRIMERO: OBSERVAR con beneplácito el reconocimiento de la **OACI** respecto de que “Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos suficientes que sean superiores a la totalidad de gastos directos e indirectos de explotación (incluyendo los gastos de carácter general y administrativos, etc.), a fin de obtener beneficios razonables sobre el activo a un nivel que permita conseguir condiciones favorables de financiamiento en los mercados de capital con el objeto de invertir en infraestructura aeroportuarias nuevas y ampliadas y, cuando corresponda, remunerar debidamente a los accionistas del aeropuerto.”

SEGUNDO: INSTAR a las autoridades competentes en la industria y gobiernos en general de la Región a tomar nota del reconocimiento de la OACI y profundizarlo mediante la toma de acciones y regulaciones internas en ese mismo sentido respecto de los marcos legislativos y contractuales vigentes.

TERCERO: INSTAR a la toma de conciencia por parte de las autoridades administrativas, legislativas y judiciales de la importancia que tienen para los aeropuertos los ingresos aeronáuticos que provienen de los operadores de aeronaves y de los pasajeros así como de la necesidad de adoptar medidas y mecanismos legales para evitar afectaciones e interdicciones al natural flujo de fondos que constituyen estos ingresos aeroportuarios, asegurando así los recursos previstos para la normal, segura y eficiente prestación del servicio;

CUARTO: DESTACAR el éxito y mejora constante con que, pese a la crisis y las adversidades, los aeropuertos de la Región prestan los servicios bajo su responsabilidad y la satisfacción demostrada por los Estados en el seno de la CLAC respecto de los resultados positivos obtenidos en los procesos de concesión de infraestructura aeroportuaria tal como puede advertirse en la encuesta realizada en el seno de ese Organismo Internacional;



QUINTO: INSTAR a las autoridades, a los restantes actores de la industria aerocomercial y a las organizaciones no gubernamentales y la comunidad en general a generar políticas, acciones y regulaciones conducentes a la adecuada internalización de los costos ambientales que se generan a partir de las actividades que se desarrollan en el aeropuerto y su entorno. Con ello, se insta a contribuir al *desarrollo sostenible* de toda la industria asumiendo la internalización de los costos por parte de todos los actores en forma justa y equilibrada, optimizando la relación costo-efectividad. De esta manera se evitará que se penalice injustamente a los aeropuertos obligándolos a asumir costos ambientales ajenos y que se destinen ingresos a costos o inversiones ineficientes para el servicio aeroportuario, según las particulares características de cada aeropuerto.

En Guayaquil, Ecuador, a los 5 días del mes de octubre de 2005, reunida la XIV Asamblea Regional de ACI/LAC, de conformidad con los Estatutos vigentes y con el voto unánime de los presentes se aprueba la presente Declaración.



SG/dt 326
11 de octubre de 2005
3.24.52

INFORME SOBRE CONSOLIDACIÓN DE LAS
PROPUESTAS DE ANTEPROYECTO PARA EL
OTORGAMIENTO DE PERMISOS Y AUTORIZACIONES DE
OPERACIÓN AÉREA EN LA COMUNIDAD ANDINA

TABLA DE CONTENIDO

1	Introducción.....	1
2	Análisis comparativo de las propuestas de anteproyecto para el otorgamiento de permisos y autorizaciones de operación aérea en la Comunidad Andina	2
2.1	Diferencias entre los documentos	2
2.2	Comentarios sobre estos documentos.....	3
3	Modificaciones recomendadas para el documento de la Secretaría	7
Anexo A.	Requisitos para obtener el Permiso de Operación en la UE (Council Regulation (EEC) No 2497/92)	9
Anexo B.	Modelo para desarrollar una base de datos en la Secretaría de la Comunidad Andina con la información de los operadores aéreos autorizados de la Comunidad	11
Anexo C.	Versión final del documento de Anteproyecto de Resolución consolidado y comentado.....	12

1 Introducción

Este documento resume las aportaciones de la consultoría realizada en las oficinas de la Secretaría General de la Comunidad Andina entre los días 19 y 23 de septiembre de 2005.

El documento se estructura como sigue:

- La Sección 2 identifica las diferencias entre dos borradores de Anteproyecto de Resolución para el otorgamiento de permisos y autorizaciones para el transporte aéreo, que la Secretaría debía consolidar.
- La sección 3 resume las modificaciones que propongo a dichos documentos.
- El Anexo A describe, a título de referencia, el modelo de concesión permisos de operación para los operadores aéreos existente en la Unión Europea.
- El Anexo B presenta un modelo de tablas para que la Secretaría General de la Comunidad Andina desarrolle una base de datos con los operadores aéreos autorizados en la Comunidad.
- El Anexo C contiene el documento de Anteproyecto de Resolución que elaboré para la Secretaría conteniendo en notas a pie de página mis comentarios y las nuevas aportaciones del documento propuesto por Venezuela.

2 Análisis comparativo de las propuestas de anteproyecto para el otorgamiento de permisos y autorizaciones de operación aérea en la Comunidad Andina

Esta sección compara los requisitos exigidos para la concesión de permisos de operación aérea en dos documentos de trabajo de la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones:

- La propuesta de la Secretaría, contenida en el Anexo IV de la nota presentada por la Secretaría en la XVII Reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) sobre “Revisión del Proyecto de Reglamento Comunitario para el otorgamiento de los Permisos de Operación”.
- La propuesta consolidada de Venezuela titulada “Reglamento para el Otorgamiento de Permisos y Autorizaciones para Explotar Servicios Regulares y No Regulares de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina –Decisión 582”.

2.1 Diferencias entre los documentos

A nuestro juicio las diferencias más relevantes entre estos dos documentos son:

1. La propuesta de Venezuela intenta simplificar la certificación de documentos emitidos en el país de nacionalidad de la línea aérea al proponer una “constancia de verificación de documentos suscrito por el País de nacionalidad de la línea aérea” (art. 4.b) y 5). Según la propuesta, esto sólo aplicaría, sin embargo, a los operadores de vuelos no regulares y la verificación en origen sólo afectaría a los siguientes documentos “Certificado de Operador Aéreo”, “Análisis de ruta y pista”, “Especificaciones operacionales”, “Certificados de Aeronavegabilidad y de Matrícula de las aeronaves involucradas” y “Seguros”.
2. La propuesta de Venezuela parece eliminar los requisitos registrales específicos que aparecen en la propuesta de la Secretaría, art. 2b).
3. La propuesta de Venezuela es ambigua respecto a “otro tipo de requerimientos” que podrían ser exigidos por la legislación nacional del País Miembro para vuelos no regulares (artículo 4.d)).
4. La propuesta de Venezuela propone un plazo de 5 días para conceder el permiso para vuelos no regulares y de hasta 10 días para certificar los documentos necesarios en el país de nacionalidad del operador. La propuesta de la Secretaría no contiene plazos.

La Tabla 1 resume las diferencias fundamentales entre ambos documentos y compara los principales aspectos de los mismos con la normativa de la Comunidad Europea sobre la materia.

2.2 Comentarios sobre estos documentos

Sobre el modelo andino de otorgamiento de licencias de operación:

1. En el modelo seguido por ambos documentos, no se permite que el permiso de operación otorgado por un país sea válido *per se* en cualquier otro país de la comunidad sin trámite alguno. Así, en virtud del artículo 11 de la Decisión 582, las líneas aéreas con permisos en el país de origen deben ser primero designadas por sus países para poder realizar vuelos regulares en la Subregión y luego seguir una serie de trámites para obtener un nuevo permiso en cada uno de los países receptores. El modelo de la Unión Europea, por ejemplo, sólo requiere que el país de nacionalidad del operador otorgue el permiso a un aerolínea para que ésta pueda operar en cualquiera de los países miembros (ver Anexo A para un resumen de las características principales del modelo europeo).
2. No existe normativa en la Comunidad Andina que homologue las condiciones de seguridad (de aeronaves, tripulación y operadores) exigidas por los estados miembros. La homologación parece conveniente puesto que para la obtención de la permisos de operación se solicitan las certificaciones de seguridad del países de origen del operador.
3. Ninguno de los dos documentos revisados garantiza que el operador con un permiso de uno de los países miembros obtendrá el permiso en el otro automáticamente (aunque el documento de la Secretaría sí lo señala para operadores de vuelos no regulares).

Sobre los aspectos positivos de las propuestas

4. Creemos que, dado que los permisos de operación otorgados por un país no son automáticamente aceptados por el resto de los países miembros, es positivo lograr al menos el objetivo perseguido por el Anteproyecto de Resolución; esto es, homologar los requerimientos y procedimientos por los que los países concederán permisos a operadores de otros países miembros.
5. Consideramos útil la propuesta de Venezuela para que los países de origen firmen un único documento que dé “constancia de verificación de documentos suscritos por el País de nacionalidad de la línea aérea” (art. 4.b) y 5). Aconsejaríamos que, en su caso, se aplicase a todos los documentos que se exijan por parte del país receptor del operador y no sólo al “Certificado de Operador Aéreo”, “Análisis de ruta y pista”, “Especificaciones operacionales”, “Certificados de Aeronavegabilidad y de Matrícula de las aeronaves involucradas” y “Seguros”.
6. Concordamos con la propuesta de Venezuela de fijar un plazo para la tramitación de los permisos.

Sobre las deficiencias más relevantes observadas en los documentos:

7. Ambas propuestas deberían ser más explícitas en cuanto a “otros requerimientos adicionales” que podrían ser requeridos por la legislación nacional del País Miembro (artículos 2.k) y 3.e) y, en la propuesta de Venezuela, el 4.d))

8. Ninguna de las propuestas de anteproyecto incluye recomendaciones para garantizar la viabilidad económica de las líneas aéreas (aunque esto no sería un problema si esta función se delegase a las autoridades de los países originarios del operador).

Sobre las posibles implicaciones sobre libre comercio de servicios y la competencia entre operadores

9. Consideramos que el modelo escogido en la Comunidad Andina presenta algunos aspectos que podrían considerarse restrictivos de la competencia. Por ejemplo, la Decisión 582, que esta Resolución desarrolla, parece introducir, al menos, dos tipos de restricciones a la competencia:
 - i. el Capítulo III, artículo 11, señala que “Cada país miembro podrá designar una o más líneas aéreas con permiso de operación vigente para la prestación en la Subregión de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo...”. A nuestro juicio la designación no debería ser necesaria pues podría limitar el acceso a la Subregión a un subconjunto de operadores, sin que se justifique con criterios operativos ni de seguridad alguno. Este requerimiento podría considerarse como una barrera regulatoria a la entrada en el mercado andino pues restringe el potencial de competencia en el sector.
 - ii. el Capítulo II, artículo 7b. señala que se concederán derechos de vuelo no regulares “...siempre que la oferta de vuelos no regulares no ponga en peligro la estabilidad de los vuelos regulares...”. Es difícil entender por qué las autoridades protegerían con ese grado de generalidad a los vuelos regulares sobre los no regulares (¡incluso en situaciones en que los consumidores prefiriesen las condiciones de los vuelos no regulares!). Si hubiera un motivo de orden social o de desarrollo regional que justificase proteger de la competencia ciertos vuelos regulares, se deberían invocar y regular explícitamente estos motivos, pero nunca generalizar la prioridad de los vuelos regulares sobre los no regulares en todas las circunstancias. Por ejemplo, en la Unión Europea existen rutas consideradas de “servicio público obligatorio” donde se justifica que sólo opere vuelos regulares una línea aérea. Pero ésta obtiene ese derecho a través de un concurso público que debe seguir unos procedimientos transparentes y no discriminatorios.
10. Con respecto al Anteproyecto de Resolución cuyo comentario nos ocupa, los requisitos administrativos exigidos para obtener un permiso en cada país de destino nos parecen innecesarios. Estos requisitos innecesarios podrían incluso ser utilizados como barreras administrativas a la entrada si las autoridades los aplicasen de manera inapropiada, aunque, bajo una correcta aplicación de esta normativa, no debería suceder.

En todo caso, para asegurar una correcta aplicación de la normativa debería concretarse lo más posible los requerimientos exigibles y, concretamente, eliminar las vaguedades introducidas en los artículos 2.k) y 3.e), y en el 4.d) de la propuesta de Venezuela, de manera que no se facilite a los países receptores utilizar esta ambigüedad para limitar la entrada de operadores de otros países miembros.

Tabla 1. Comparativa de principales requisitos para obtener permiso de operación

	Propuesta CAN	Propuesta Venezuela	Unión Europea
Los requisitos para otorgar el permiso en el país de nacionalidad del operador están homologados para todos los países miembros	No	No	Sí
Existe la aceptación automática de los permisos originales otorgados por otros países	No para tráfico regular. Sí para tráfico no regular, previa presentación de certificados del país de nacionalidad del operador.	No	Sí
Se aplica a todos los operadores de transporte aéreo comercial	Sí, pero en el caso de tráfico regular sólo a los designados por el país miembro de la nacionalidad	Sí, pero en el caso de tráfico regular sólo a los designados por el país miembro de la nacionalidad	Sí
Registros societarios (domicilio, representante legales, estatutos, etc.)	En todos los países donde opere (salvo otra interpretación de los artículos 2.k, 3.e))	Sólo en el país de nacionalidad del operador (salvo otra interpretación de los artículos 2.k, 3.e y 4d))	Sólo en el país de nacionalidad del operador
Determinación de la operaciones y rutas	Para las autoridades de todos los países donde opere	Para las autoridades de todos los países donde opere	País de nacionalidad del operador

	Propuesta CAN	Propuesta Venezuela	Unión Europea
Certificados de los equipos (especificaciones operacionales, aeronavegabilidad y matrículas, etc.)	País de nacionalidad del operador	País de nacionalidad del operador	País de nacionalidad del operador (u, opcionalmente para la autoridad que otorga el permiso, cualquier otro país del AEE donde se hayan registrado los equipos originalmente)
Certificados del operador (Certificado de operador aéreo)	País de nacionalidad del operador	País de nacionalidad del operador	País de nacionalidad del operador, u otro dentro de la AEE, si el primero así lo autoriza
Seguros	Presentar a todas las autoridades donde opere	Presentar a todas las autoridades donde opere	Presentar sólo en el país de nacionalidad del operador
Tarifas y otras características del servicio	Presentar a todas las autoridades donde opere	Presentar a todas las autoridades donde opere	Presentar sólo en el país de nacionalidad del operador
Plazos para dar el permiso	No	5 días hábiles	Menos de 3 meses
Publicidad	No consta	No consta	Sí, en el Diario Oficial

3 Modificaciones recomendadas para el documento de la Secretaría

Consideramos que el Anteproyecto debería apostar por un modelo de concesión de permisos en el que (i) el permiso de operación otorgado por un país fuese válido *per se* en cualquier otro país de la comunidad sin necesidad de designación previa ni trámite adicional en el país receptor (tal es el modelo europeo) y (ii) existiera homologación completa de las condiciones de seguridad de aeronaves, tripulación y operadores entre estados miembros (que sería el modelo europeo, aún en fase de consumación).

Si esto no fuera posible, recomendamos las siguientes modificaciones al Anteproyecto propuesto por la Secretaría:

- i. La nueva resolución debería garantizar que el operador con un permiso de uno de los países miembros obtendrá el permiso en el otro automáticamente, tanto para vuelos regulares como para no regulares.
- ii. Para simplificar los trámites administrativos recomendamos incorporar al anteproyecto de la Secretaría la exigencia de que los países de origen del operador emitieran una única “constancia de verificación” de todos los documentos que pueden ser exigidos por los otros países de la Comunidad Andina para cumplir con los requisitos regulados en esta resolución.
- iii. Se debería fijar un plazo para la tramitación de los permisos.
- iv. Pensamos que, ya sea en ésta o en otra resolución, la Comunidad debería confirmar la necesidad de que el país de nacionalidad de la línea aérea lleve a cabo un control e inspección adecuada de la viabilidad económica de las líneas aéreas. En este sentido la obligación a solicitar Planes de Negocio detallados a los operadores puede ser un mejora recomendable.
- v. Asimismo, recomendamos que se creen bases de datos a nivel Comunitario donde queden registradas, por ejemplo:
 - Las líneas aéreas y sus nacionalidades de origen
 - Otros países donde hayan obtenido permisos de operación
 - Propietarios y porcentajes de participación en el capital
 - Miembros del Consejo de Administración
 - Flotas iniciales, cambios de flota y compromiso de adquisición de flota, así como modelo de financiación.
 - Rutas regulares y frecuencias

Esta información sería enviada regularmente a la Secretaría de la Comunidad Andina, desde las autoridades nacionales encargadas de otorgar los permisos, quien la publicaría en su página web.

Anexo A.

Requisitos para obtener el Permiso de Operación en la UE (Council Regulation (EEC) No 2497/92)

El permiso de operación para los operadores aéreos de la Unión Europea es otorgado por cada país miembro y se acepta sin más trámites por el resto de los estados miembros del Área Económica Europea, AEE, (Unión Europea, Noruega, Islandia y Liechtenstein).

Los requisitos para obtener el permiso en cualquiera de los estados miembros están completamente homologados para todos los estados. Los principales requisitos son:

- Domicilio o registro en el estado miembro que otorga la licencia.
- Mayoría de propiedad y control en manos de personas nacionales de cualquiera de los estados miembros del AEE.
- Vigencia del Certificado de Operador Aéreo, bajo requisitos exigidos por la autoridad del estado miembro que otorga la licencia (en la práctica la Agencia Europea para la Seguridad Aérea, EASA, ya ha armonizado los estándares de seguridad de los operadores a nivel europeo, aunque aún no son formalmente de obligado cumplimiento).
- Demostrar viabilidad financiera:
 - La empresa podría hacer frente a sus obligaciones durante, al menos, 24 meses bajo condiciones de operación realistas, y
 - La empresa podría financiar sus costos fijos y variables, incluso en el supuesto extremo de ausencia total de ingresos, durante al menos 3 meses desde el inicio de sus operaciones.

Para demostrar estos aspectos la empresa deberá presentar a la autoridad concedente un Plan de Negocio de, al menos, dos años de duración que incluya: identificación de los propietarios, flota de aeronaves y modelos contractuales para financiarlas, servicios aéreos proyectados, otras actividades u operaciones relevantes. Además, el Plan presentará proyecciones de ingresos, costos, cash flow y balance neto al final de cada año.

Adicionalmente, las autoridades pueden exigir datos anuales regulares (seguros, flota, estructura corporativa) o excepcionales (para confirmar la viabilidad del negocio).

Las compañías con aeronaves de menos de 10 TM de MTOW o menos de 20 asientos no deberán presentar un Plan de Negocio con dicho grado de detalle sino sólo demostrar que tendrán capital neto por valor superior a 80.000 €.

- Seguros de responsabilidad para pasajeros, carga, correo y terceras partes.
- Certificado de solvencia (no situación de bancarrota).

- El país miembro que otorga el permiso puede exigir (es opcional) que la compañía tenga uno o más aeronaves (propiedad o leasing) .
- El país miembro que otorga el permiso puede exigir (es opcional) que la compañía tenga sus aeronaves registradas en su país (salvo si es un leasing y requiriera cambios estructurales para el registro en ese país).
- La cesión de aeronaves entre operadores debe ser previamente aprobada por el organismo concedente de permisos.
- El permiso deber tramitarse en un máximo de 3 meses de su solicitud y tanto su otorgamiento como su denegación deber ser comunicada a la Comisión Europea.
- El otorgamiento del permiso debe ser publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad Europea.

Otros temas relevantes abiertos en la UE:

Tras más de 10 años de funcionamiento de esta normativa la Comisión Europea abrió, en marzo de 2003, una ronda de consultas entre autoridades, empresas y usuarios de los países miembros para discutir la necesidad de reformas o ajustes a la normativa. Las principales conclusiones de dicha consulta, que aún no se han materializado en una modificación de la normativa vigente, fueron que:

- Sería conveniente mayor precisión en la interpretación de “viabilidad financiera” a partir de los datos del Plan de Negocio.
- Es necesaria mayor precisión en la definición de “control mayoritario” del operador por parte de nacionales de la AEE.
- Es necesaria mayor claridad con respecto a la posibilidad de leasing de aeronaves de fuera de la AEE (bajo la normativa actual es posible bajo condiciones ambiguas, con carácter “temporal” o “excepcional”).
- Debe tenderse a que el Certificado de Operador Aéreo, así como otros aspectos relativos a la seguridad aérea, sea emitido en un futuro próximo por EASA (Agencia Europea para la Seguridad Aérea) para todo el Área Económica Europea.
- También cabría la posibilidad, aún algo más lejana, de que EASA sea el organismo que emita los permisos para todo el AEE.

Anexo B.

Modelo para desarrollar una base de datos en la Secretaría de la Comunidad Andina con la información de los operadores aéreos autorizados de la Comunidad

Nombre del Operador	País de nacionalidad del operador	Otros países miembros donde se le han otorgado permisos de operación

	Nombre o razón social	Porcentaje de participación en el operador
Propietarios		

Miembros del Consejo de Administración	
---	--

	Actual (modelo de aeronave y unidades)	Adquisiciones comprometidas
Flota		

Aeropuertos de origen/destino	Frecuencias

Anexo C.

Versión final del documento de Anteproyecto de Resolución consolidado y comentado.

RESOLUCION

(Anteproyecto)

Reglamento para el otorgamiento de permisos y autorizaciones para explotar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo en la Comunidad Andina - Decisión 582.¹

LA SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA,

VISTOS: El Acuerdo de Cartagena, el Tratado del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, la Decisión 582 de la Comisión de la Comunidad Andina, así como el Reglamento de Procedimientos Administrativos de la Secretaría General, contenido en la Decisión 425 del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores;

CONSIDERANDO: Que el inciso d) del artículo 1 y el artículo 3 del Tratado del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, determinan que el ordenamiento jurídico de la Comunidad comprende, entre otras, a las Resoluciones de la Secretaría General, y que éstas serán directamente aplicables en los Países Miembros a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena. Asimismo, el artículo 29 del Acuerdo de Cartagena y el artículo 6 del Reglamento de Procedimientos Administrativos disponen que la Secretaría General expresará su voluntad a través de Resoluciones;

Que la Decisión 582 regula el transporte aéreo en la Comunidad Andina, habiendo consolidado en una única norma las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea de la Comunidad Andina, actualizándolas en consideración de las exigencias de los cambios socio-económicos, tecnológicos y de organización empresarial, registrados en los últimos años;

Que, el Capítulo IV de dicha norma comunitaria aborda el tema del otorgamiento de Permisos y Autorizaciones, determinando en sus artículos 17 y 18, que la línea aérea designada para explotar servicios regulares de transporte aéreo en el territorio de los Países Miembros, presentará a la Autoridad Nacional Competente receptora de la designación, la documentación que precisa, así como los documentos para explotar los servicios no regulares de transporte aéreo en el territorio de los Países Miembros, respectivamente;

Que, asimismo, el artículo 19 de la Decisión 582, dispone que la Secretaría General expedirá una Resolución que unifique los procedimientos y requisitos previstos en citado Capítulo IV (Otorgamiento de Permisos y Autorizaciones); en consecuencia resulta necesario

¹ La versión final propuesta con este documento, ha tomado como base el documento de la Secretaría General de la Comunidad Andina, a la cual se le ha adicionado, con notas a pie de página, el documento preparado por Venezuela y comentarios del consultor europeo contratado por ese órgano comunitario.

dar cumplimiento a esa disposición, mediante la aprobación de un Reglamento comunitario para el otorgamiento de permisos y autorizaciones para explotar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo en la Comunidad Andina;²

Que el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), en su Reunión, efectuada en-....., con fecha de de 2005, ha presentado recomendaciones favorables para la expedición de la presente Resolución;

RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar el documento adjunto que contiene el “Reglamento para el otorgamiento de permisos y autorizaciones para explotar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo en la Comunidad Andina-Decisión 582”, que consta de cuatro (04) Artículos; el mismo que forma parte integrante de la presente Resolución.

Artículo 2.- Comuníquese a los Países Miembros la presente Resolución, la cual entrará en vigencia en un plazo de sesenta (60) días calendario, contado a partir de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Dada en la ciudad de Lima-Perú, a los días del mes de del año dos mil

ALLAN WAGNER TIZON
Secretario General

² **Consultor UE:** Comentario general respecto al modelo de autorizaciones y permisos para transporte aéreo en la Comunidad Andina que se deriva de la Decisión 582:

A nuestro juicio, un mercado regional integrado debería perseguir un modelo de concesión de permisos de operación por el que (i) el permiso de operación otorgado por un país miembro fuese aceptado por cualquier otro país miembro, sin necesidad de designación previa en el país de nacionalidad del operador ni de trámite adicional en cada uno de los países receptores y (ii) existiera homologación completa de las condiciones de seguridad de aeronaves, tripulación y operadores entre estados miembros.

Si esto no fuera posible, y se mantuviera el régimen de permisos y autorizaciones definido en la Decisión 582, recomendamos simplificar al máximo el proceso de autorizaciones y concesión de permisos en el país receptor de manera que:

- i. Se elimine el requisito previo de designación, que limita el potencial de competencia entre los operadores aéreos de la Comunidad.
- ii. se garantice explícitamente que el operador con un permiso de operación (o con “designación”, si ésta fuese requerida) en uno de los países miembros podrá siempre obtener el permiso en cualquier otro país miembro, una vez cumplidos los mínimos trámites administrativos necesarios, y
- iii. se pudiera generalizar el ámbito de aplicación de la propuesta de Venezuela (contenida en la nota a pie de página 6 de este documento) sobre verificación y certificación de documentos por parte del país miembro de origen. La generalización que proponemos implicaría que el país de origen del operador verificaría y certificaría en un solo documento todos los documentos que cualquier otro país de la Comunidad pudiera exigir, en virtud de esta Resolución, para otorgar permisos de operación, tanto a vuelos regulares como no regulares.

REGLAMENTO PARA EL OTORGAMIENTO DE PERMISOS Y AUTORIZACIONES PARA EXPLOTAR SERVICIOS REGULARES Y NO REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO EN LA COMUNIDAD ANDINA-DECISIÓN 582

Artículo 1.- Servicios de Transporte Aéreo Regular.- Las solicitudes de Permiso de Operación que presenten las líneas aéreas designadas para explotar servicios regulares de transporte aéreo en el territorio de los Países Miembros, cumplirán el procedimiento y requisitos que se precisan en los artículos 2 y 3.

Artículo 2.- La solicitud de Permiso de Operación para establecer un servicio de transporte aéreo internacional regular, debe presentarse a la Autoridad Nacional Competente respectiva, por intermedio del representante legal en papel común y adjuntando los siguientes datos y documentos:

- a) Razón social y domicilio legal;
- b) Acreditar la existencia de la sociedad con arreglo a las leyes de su país, fijar un domicilio en el País Miembro que realiza su presentación y designar la persona a cuyo cargo estará la representación de la sociedad en dicho País Miembro. El contrato o estatuto legal, reformas y demás documentación habilitante, así como la relativa a sus representantes legales, deberán inscribirse en los Registros pertinentes;³
- c) Especificación del tipo de servicio que se pretende realizar. Descripción detallada de las rutas, escalas y derechos de tráfico a que aspira en cada uno de los trayectos;
- d) Designación y Permiso de Operación otorgados por el País Miembro de la empresa solicitante, con indicación de la ruta o rutas solicitadas.
- e) Descripción del equipo de vuelo, indicando el título en virtud del cual ostenta el carácter de explotador. Por cada tipo de aeronave a utilizar el servicio previsto, se proporcionará:
 - Especificaciones técnicas y performance de la aeronave de acuerdo a la ruta y aeropuertos a operar; y,
 - Copia de los Certificados de Matrícula y de Aeronavegabilidad vigentes, otorgados por la Autoridad Nacional Competente del País Miembro de nacionalidad de la línea aérea.
- f) Descripción de la capacidad neta, indicando el número de asientos ofrecidos;
- g) Frecuencias, itinerarios y horarios propuestos;
- h) Poder de quien actúe como apoderado de la sociedad y su domicilio;
- i) Presentar una copia del certificado del explotador aéreo y/o las especificaciones de operación en la que figura la autorización técnica expedida por la Autoridad Nacional

³ **VE:** Propone sustituir apartado b) por el texto “Nombre y nacionalidad del representante legal y documentación que lo acredite como tal” e incluir un nuevo apartado con el texto “Copia de documento constitutivo de la empresa”.

Competente del País Miembro de nacionalidad de la línea aérea para la operación requerida dentro del territorio correspondiente. En caso de no poseer dicha autorización, la Autoridad Nacional Competente respectiva procederá a verificar la capacidad técnica para realizar tal operación;⁴

- j) Los documentos expedidos por una autoridad extranjera deberán presentarse debidamente legalizados y aquellos redactados en idiomas distintos al de los Países Miembros, deberán acompañarse con su correspondiente traducción, autenticada por traductor matriculado; y
- k) Cumplimiento de los requisitos técnicos, jurídicos, administrativos, operacionales, así como presentación de los demás documentos exigidos por el País Miembro receptor.⁵

Artículo 3.- Las líneas aéreas designadas para explotar servicios regulares de transporte aéreo en el territorio de los Países Miembros, a las que se les haya otorgado los Permisos de Operación solicitados, antes de iniciar las operaciones autorizadas, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Presentar la póliza o certificado de seguros de responsabilidad civil y aeronáutica que acredite la cobertura de los riesgos establecidos en las Convenciones Internacionales vigentes sobre la materia, por los montos allí determinados;
- b) Tarifas propuestas;
- c) De ser necesario deberán actualizar la propuesta inicial de frecuencias, itinerarios y horarios;
- d) De resultar exigible de acuerdo a la legislación nacional del País Miembro receptor, prestar caución o garantía en los términos por ella establecidas; y
- e) Cumplir con la legislación nacional del País Miembro receptor y suministrar a la Autoridad Nacional Competente respectiva, todos los datos e información que les solicite, sujetándose a la fiscalización de dicho País Miembro.⁶

Artículo 4.- Servicios de Transporte Aéreo no Regular.-^{7,8} Las autorizaciones de servicios aéreos no regular de pasajeros, carga y correo dentro de la región, por parte de

⁴ **VE:** Propone eliminar este apartado.

⁵ **Consultor UE:** Texto ambiguo y demasiado abierto. Parece ir en contra de la intención del artículo 19 de la Decisión 582, que dispone la unificación de los procedimientos y requisitos para el otorgamiento de permisos. Este texto permitiría al país de recepción la introducción de requisitos no unificados con el resto de los países miembros.

⁶ **Consultor UE:** Texto ambiguo y demasiado abierto. Parece ir en contra de la intención del artículo 19 de la Decisión 582, que dispone la unificación de los procedimientos y requisitos para el otorgamiento de permisos. Este texto parece permitiría al país de recepción la introducción de requisitos no unificados con el resto de los países miembros.

⁷ **VE:** Propone sustituir este último artículo por los siguientes cuatro artículos:

Artículo 4. Las autoridades de los países miembros deberán exigir a las Líneas Aéreas Andinas los siguientes requisitos al momento de que estos soliciten aprobación para efectuar vuelos no regulares de carga o pasajeros desde o hacia su territorio:

- a) Permiso de operación vigente del país de la nacionalidad de la línea aérea;
- b) Constancia de verificación de documentos suscrito por el País Miembro de nacionalidad de la línea aérea;
- c) Seguros correspondientes;
- d) Demás documentos exigidos en la legislación nacional del País Miembro receptor. *(Se entiende que estos requisitos estarán acordes con el principio de flexibilidad que busca esta norma y que no se convertirán en trabas adicionales para el otorgamiento de las autorizaciones. Más que todo esta cláusula se refiere a los cobros de tasas y derechos aeronáuticos que cada país miembro establece en su normativa)*

Artículo 5. Las autoridades de los países miembros se asegurarán de verificar y certificar los documentos que en la comunidad de forma general se solicitan a la hora de autorizar vuelos no regulares. Estos documentos son:

- a) Certificado de Operador Aéreo (AOC)
- b) Análisis de Ruta y Pista
- c) Especificaciones Operacionales
- d) Certificados de Aeronavegabilidad y de Matrícula de las aeronaves involucradas en la operación
- e) Seguros de las aeronaves involucradas

La certificación de estos documentos se hará, previa presentación de los mismos por parte de las empresas en un lapso que no excederá los 10 días hábiles. La Autoridad dará fe del cumplimiento por parte de la empresa de los requisitos necesarios para realizar la operación a través de documento escrito con Sello Húmedo y Firma del funcionario habilitado para tal fin.

Se entiende que la Autoridad del país del que se trate verificará los documentos de las líneas que posean su nacionalidad. Asimismo, se entiende que dicha certificación tendrá el mismo valor en todo el territorio comunitario.

Artículo 6. Las autoridades procurarán dar respuesta a las líneas aéreas andinas en el menor lapso posible, no excediéndose en ningún caso de los 5 días hábiles luego de realizada la solicitud con la debida consignación de todos los documentos exigidos para la operación.

Artículo 7. Las Autoridades se asegurarán de hacerle llegar la información sobre los nuevos trámites y requisitos a sus líneas aéreas.

⁸ **Consultor UE:** Respecto a la propuesta de Venezuela, descrita en la anterior nota:

- elimina la automaticidad de las autorizaciones para vuelos no regulares, contenida en la propuesta de la Secretaría (art. 4).
- por otra parte, el punto 4.d) de la propuesta de Venezuela es un texto ambiguo y demasiado abierto. Parece ir en contra de la intención del artículo 19 de la Decisión 582, que dispone la unificación de los procedimientos y requisitos para el otorgamiento de permisos. Ese texto parece permitiría al país de recepción la introducción de requisitos no unificados con el resto de los países miembros.
- el artículo 5 de la propuesta de Venezuela es una aportación interesante en cuanto parece simplificar el trámite de documentos: Parecería, sin embargo, conveniente que esa recomendación se refiriera a que el país miembro de origen emitiera una única "Constancia de verificación" para todo el lote de documentos exigibles, en función de esta Resolución, por cualquiera de los países receptores.
- el artículo 6 de la propuesta de Venezuela es también una aportación positiva en cuanto establece un plazo para la autorización de los permisos.
- Asimismo, consideramos que las aportaciones de los artículos 5 y 6 podrían también aplicarse al caso de los vuelos regulares, simplificando y dinamizando los procedimientos.

empresas nacionales de los Países Miembros, se otorgaran automáticamente por parte del organismo competente, previo el cumplimiento de las siguientes condiciones:

- a) Se presentarán las solicitudes ante la respectiva autoridad, acompañados de los documentos que contengan los certificados de explotación del país de la nacionalidad de la empresa y del contrato contentivo de los seguros correspondientes. Estos documentos pueden ser contenidos en una certificación expedida por el organismo nacional competente;
- b) Permiso otorgado por el país de bandera para la realización de los vuelos;
- c) Acreditación del pago de los derechos por concepto de vuelos charter que establezca el país receptor;
- d) Descripción del equipo de vuelo, indicando el título en virtud del cual ostenta el carácter de explotador. Por cada tipo de aeronave a utilizar el servicio previsto, se proporcionará:
 - Especificaciones técnicas y performance de la aeronave de acuerdo a la ruta y aeropuertos a operar. (legislación ecuatoriana); y,
 - Copia de los certificados de Matrícula y de Aeronavegabilidad vigentes, otorgados por la autoridad competente;
- e) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.⁹

* * * * *

⁹ **Consultor UE:** Asimismo, recomendamos la inclusión de un artículo adicional regulando la creación de una base de datos a nivel Comunitario donde queden registradas, entre otras:

- Las líneas aéreas y su nacionalidad de origen
- Los países donde hayan obtenido permisos de operación
- Propietarios y porcentajes de participación en el capital
- Miembros del Consejo de Administración
- Flotas iniciales, cambios de flota y compromiso de adquisición de flota, así como modelo de financiación de aeronaves.
- Rutas regulares y frecuencias.

Esta información sería enviada regularmente por las autoridades nacionales encargadas de otorgar los permisos a la Secretaría General, quien habilitaría un espacio en la página web de la Comunidad Andina para que esta información fuese de acceso público.

Boletín Interamericano de Puertos

Publicado bajo mandato de la Comisión Interamericana de Puertos



Organización de los Estados Americanos (OEA)
Comisión Interamericana de Puertos (CIP)

OCTUBRE 2005

No. 5

ÍNDICE

1. *El Comité Ejecutivo de la CIP se reúne en Houston, Texas, en diciembre*
2. *La IV CIP en Maracaibo*
3. *Dos Comités Técnicos Consultivos Nuevos*
4. *La Revista CIP*
5. *La Mujer en Asuntos Portuarios*
6. *La CIP y la IAPH unen esfuerzos para la cooperación portuaria*
7. *Actividades portuarias*

1. *El Comité Ejecutivo de la CIP se reúne en Houston, Texas, en diciembre.*

El Comité Ejecutivo (CECIP) de la CIP celebrará su VII reunión en Houston, Texas, del 7 al 9 de diciembre de 2005. En esa ocasión el Comité tendrá como función principal implementar las resoluciones adoptadas por la Comisión en Maracaibo, Venezuela el septiembre pasado. El CECIP esta presidido por México, vicepresidentes: Barbados, El Salvador, Estados Unidos y Uruguay, y además integrado por: Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, Guatemala, Jamaica, Perú, República Dominicana y Venezuela.

El temario de Houston incluye la evaluación de las actividades asignadas para llevarse a cabo en el 2005 por los subcomités establecidos (Política y Coordinación, Planificación y Gestión Portuaria; Estadísticas, Costos y Tarifas, Desarrollo de Puertos para Cruceros de Turismo, Desarrollo de Puertos Fluviales y Lacustres, Capacitación, y Desarrollo Portuario Regional). Asimismo, se aprobará el plan de acción de esos subcomités para el año 2006, y adicionalmente para el nuevo subcomité sobre la participación de la mujer en asuntos portuarios.

En esta oportunidad la CECIP también analizará el sistema portuario del Ecuador, se ultimarán detalles sobre la reunión extraordinaria de la CIP en Algeciras, España a llevarse a cabo en mayo del 2006, y se avanzará en aspectos técnicos y organizativos sobre la Conferencias sobre Protección Ambiental Portuaria a celebrarse en Panamá y la de Protección Portuaria en Venezuela. Igualmente se llevará a cabo un seminario sobre las reformas y planificación portuarias en América Latina y el Caribe, para lo cual se

contará con el valioso aporte de expositores de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la CIP.

La reunión será auspiciada por la Autoridad Portuaria de Houston y se llevará a cabo en el Hotel Hilton Americas-Houston. Mayor información sobre esta reunión se puede obtener en el portal de la CIP: <http://www.oas.org/cip>.

2. La IV CIP en Maracaibo

Maracaibo, Venezuela fue el escenario de la IV Reunión de la CIP que se celebró del 13 al 16 de septiembre, 2005. 22 países miembros estuvieron representados y en total más de 200 participantes incluyendo observadores e invitados se dieron cita a este evento hemisférico que congrega a las máximas autoridades portuarias gubernamentales de las Américas.

La CIP transmitió su sentimiento de pesar al pueblo de los Estados Unidos por los efectos desastrosos causados por el huracán Katrina y deseó su pronta recuperación de las áreas más afectadas, incluyendo los puertos en esas regiones. Adicionalmente se aprobaron varias resoluciones importantes, entre ellas llevar a cabo una evaluación de medio periodo del Plan de Acción 2004-2007 de la CIP, la aserción del rol de puertos como conector de transporte y comercio, el apoyo para la Iniciativas de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) en destacar la importancia de puertos y el transporte marítimo como herramientas del desarrollo y particularmente en la generación de empleo productivo, y la relevancia de la participación público privada en las estrategias del desarrollo portuario del hemisferio. Igualmente se aprobó el Marco Estratégico para la cooperación sobre protección portuaria, se crearon dos Comité Técnico Consultivo nuevos y se recomendó la creación de un subcomité ejecutivo sobre la Participación de la Mujer en Asuntos Portuarios del Hemisferio. También se constituyó el comité editorial de la Revista CIP para el bienio 2006-2007.

La Comisión también acordó celebrar la reunión extraordinaria sobre cooperación portuaria en España (Algeciras, mayo de 2006), una conferencia sobre protección medio ambiental portuaria (Panamá 2007) y la Segunda Conferencia sobre Protección Portuaria (Venezuela) en fecha a determinarse.

La V reunión de la CIP se llevará a cabo en Salvador, Bahía, Brasil en el año 2007 y la VI en El Salvador en el año 2009. Para mayor información sobre esta reunión favor de visitar el portal de la CIP: <http://www.oas.org/cip>.

3. Dos Comités Técnicos Consultivos Nuevos

En días previos a la reunión de la CIP en Maracaibo (11 y 12 de septiembre 2005) se llevaron a cabo las reuniones anuales de los Comités Técnicos Consultivos sobre Operaciones Portuarias (presidido por México), Seguridad Portuaria (Estados Unidos) y

Control de Navegación y Protección Ambiental (Argentina). Las reuniones fueron muy concurridas por delegados de países integrantes, miembros asociados e invitados. Los CTC evaluaron sus avances en sus respectivos campos durante el 2005, y los dos primeros Comités aprobaron un plan de trabajo para el año 2006. El tercero de ellos dio por concluidas sus actividades y recomendó la creación de dos nuevos CTC, uno de Control de la Navegación, presidido por Argentina, y otro sobre Protección Ambiental Portuaria, presidido por Venezuela.

Seguidamente y en armonía con las recomendaciones, tanto del Comité Ejecutivo, como de la Subcomisión de Evaluación de los CTC, la CIP decidió dar por concluidas las funciones del CTC sobre Control de Navegación y Protección Ambiental, y en su lugar crear los indicados dos CTC nuevos.

Los nuevos CTCs se encargarán de varias actividades, entre ellos recopilar e intercambiar información y tecnología en sus área respectivas, identificar necesidades de capacitación, organizar reuniones, y presentar propuestas y recomendaciones sobre mejoramientos en sus áreas a la CIP. El CTC sobre Protección Ambiental Portuaria se enfocará en las áreas prioritarias del proyecto del Código Medio Ambiental Portuario, la implementación del proyecto Ecopuertos y otros temas de interés en los países miembros. Dado que el CTC de Control de Navegación todavía no ha elegido sus áreas prioritarias, el presidente de dicho CTC, Argentina, está encargado de elegirlos para el próximo período de actividades.

Los miembros asociados del antiguo CTC deberán indicar a cuál de los nuevos CTC desean adherirse para lo cual deberán trasmitírselo a la Secretaría a la brevedad posible. Para más información, favor de visitar el portal de la CIP a <http://www.oas.org/cip> o contactarse con la Secretaría: cip@oas.org.

4. La Revista CIP

La IV reunión de la CIP destacó el trabajo del Comité Editorial y agradeció el aporte de la empresa editora Latin Trade por su esfuerzo en cooperar con este importante proyecto de difusión y promoción de los puertos del hemisferio. A la fecha se han publicado tres números de la revista con amplia cobertura de los puertos de las Américas. Igualmente la CIP constituyó el Comité Editorial para el período 2006-2007 que estará integrado por Chile, El Salvador, México y Perú. La integración de este Comité queda abierta a nuevos participantes hasta fin de este año. Para más información, favor de visitar el portal de la CIP a <http://www.oas.org/cip> o contactarse con la Secretaría: cip@oas.org.

5. La Mujer en Asuntos Portuarios

En un paso hacia la equidad de género en el área de puertos, la CIP ha aprobado una resolución recomendando la creación del Subcomité sobre la Participación de la Mujer en Asuntos Portuarios del Hemisferio. Se encomienda al Comité Ejecutivo establecer el

subcomité, del cual Venezuela será presidente, y que tendrá como objetivos promover e impulsar la participación de la mujer en asuntos portuarios y hacer disponible para las mujeres todo nivel de oportunidades profesionales portuarias. En sus funciones prácticas, el subcomité se encargará de generar alternativas de capacitación y asistencia técnica especializada, establecer y administrar una red hemisférica de comunicación para mujeres en puertos, y desarrollar planes especiales para la incorporación de mujeres en ámbitos operativos, administrativos y financieros.

El tema de la mujer en asuntos portuarios se puso en práctica en la CIP en el 2001, cuando el Comité Ejecutivo adoptó la resolución CECIP/RES.3 (VI-04) para crear un grupo de trabajo sobre el asunto. Desde entonces, el tema de la mujer en asuntos portuarios se incluyó en el plan de trabajo de 2005 del Subcomité de Planificación y Gestión Portuaria y fue el tema de un seminario que precedió la última reunión de la CIP en Maracaibo. Este seminario recomendó la formación del Subcomité, que celebrará su primera reunión el 8 de diciembre, 2005, en la reunión del Comité Ejecutivo de la CIP en Houston. Para más información, favor de visitar el portal de la CIP a <http://www.oas.org/cip> o contactarse con la Secretaría: cip@oas.org.

6. La CIP y la IAPH unen esfuerzos para la cooperación portuaria

El 6 de octubre de 2005, la OEA a través de la Comisión Interamericana de Puertos y la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) firmaron un Memorando de Entendimiento de cooperación. El documento legal establece una base de entendimiento entre las dos organizaciones y describe áreas mutuas de interés y posible cooperación. Los siete temas de interés mutuo varían desde el desarrollo portuario hasta los asuntos de calidad medioambiental; las áreas de cooperación son pocas: colaboración internacional, cooperación técnica, cooperación para eventos, e intercambio de opiniones e información. Próximamente se acordará el plan de trabajo conjunto para el periodo 2006-2007.

El Secretario General de la IAPH, señor Satoshi Inonue y el señor Carlos M. Gallegos, Secretario de la CIP y en representación del Secretario General de la OEA, Dr. José Miguel Insulza firmaron dicho memorando de entendimiento en Los Ángeles en ocasión de una reunión del Comité Ejecutivo de la IAPH..

7. Actividades portuarias

- **La XCIV Congreso Anual de la Asociación Americana de Autoridades Portuaria** Tampa, Florida, 23 al 27 de octubre de 2005, Teléfono: 1 (866)747-8928, Llamadas internacionales: 1 (630) 268-6580, Español: 1 (630) 268-6568, Fax: 1 (630) 268-6575, Página Web: <http://clients.pgi.com/aapa/index.html>
- **Soluciones para la Congestión Portuaria**, San Francisco, California, USA, 27 al 28 de octubre de 2005 Página web: http://www.zelusevents.co.uk/events/overview.php?ev_id=00014

- **Reunión del Consejo de la RETE.** Génova.10-12 de noviembre, 2005. Página Web: www.2001.org
- **Organización Marítima Internacional Reunión de Asamblea**
21 de noviembre al 2 de diciembre de 2005.
- **VII CECIP Houston**, Houston, Texas, USA, 7 al 9 de diciembre de 2005, Teléfono: 1 (202) 458-3871, Fax: 1 (202) 458-3517, Email: cip@oas.org, Página web: <http://www.oas.org/cip>, <http://www.americashouston.hilton.com>

Visítenos en:

<http://www.oas.org/cip/>

Secretaría

Comisión Interamericana de Puertos (CIP)

1889 F St., NW, Washington D.C. 20006, USA

Teléfono: (202) 458-3871, Fax: (202) 458-3517

E-mail: cip@oas.org



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

CLAC/CE/69-NE/05
ADDENDUM
ADJUNTO 4

VI REUNIÓN DE LOS COMITÉS NACIONALES DE FACILITACION DE LOS PAÍSES MIEMBROS DEL ACUERDO DE FORTALEZA (Santa Cruz de la Sierra, 14 de octubre de 2005)

INFORME FINAL

1.- Lugar y fecha

Los Comités Nacionales de Facilitación de los Países Miembros del Acuerdo de Fortaleza, celebraron su Sexta Reunión en el Salón Principal del Hotel House Inn, en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, los días 12 y 13 de octubre de 2005. En este importante evento participaron 53 delegados, representando a 6 Estados miembros y 1 Estado observador.

2.- Mesa Directiva y participantes

La Delegación del Paraguay propuso la conformación de la mesa directiva de la siguiente manera: el señor Roberto Perdomo, Coordinador General del Comité de Facilitación de Uruguay como Presidente de la Reunión, el señor Fernando Cerdeira, Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Facilitación de Brasil como Vicepresidente y la señora Shirley Mackay Flores, Inspectora de Facilitación de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia se desempeñó como Secretaria. Dicha propuesta fue aprobada por unanimidad.

La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

3.- Ceremonia de apertura

La ceremonia de apertura fue realizada por el señor Juan Urrutia Plaza, Director de Transporte Aéreo de la República de Bolivia.

4.- Desarrollo de la reunión.

Se dio inicio a la reunión sometiendo a consideración de las delegaciones el siguiente orden del día:

1.- GRUPO DE TRABAJO MIGRACIÓN Y SANIDAD

- Informe de los Estados, en relación a la implementación de la tarjeta TES en la región
- Progreso en materia de emisión de documentos de viaje de lectura mecánica
- Informe de los Estados sobre la actualización de los requisitos sanitarios para el ingreso de animales vivos.
- Evaluación del cumplimiento del procedimiento para el tratamiento del control del fraude de documentos de viaje e inmigración ilegal en los aeropuertos integrantes del sistema regional.



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

- Discusión sobre la necesidad de cursos de capacitación para el personal de facilitación.
- 2.- GRUPO DE TRABAJO INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD
 - Respuesta de los Estados a la recomendación del tiempo de tránsito por aeropuertos.
 - Discusión sobre la necesidad de cursos de capacitación para el personal de facilitación.
 - Análisis de los procedimientos para el Transporte Aéreo de las personas con impedimentos en la subregión
 - Análisis y comentarios sobre la Recomendación A/10 (Insértese el nuevo Capítulo 5-Personas no admisibles y deportadas en el Anexo - 9) del Informe de la Duodécima Reunión Departamental de Facilitación de la OACI (El Cairo, 22 de marzo-1 de abril de 2004), en relación con el procedimiento aprobado por el Consejo sobre personas no admisibles en los aeropuertos de la subregión. (Buenos Aires, Argentina, 3 de diciembre de 2004)
- 3.- GRUPO DE TRABAJO ADUANA
 - Revisión de las recomendaciones efectuadas en la V Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación (Buenos Aires, Argentina, 2 de diciembre de 2004)
 - Informe de los Estados, respecto a la definición común de los ordenadores (equipaje acompañado) y su aplicación
 - Comunicación de los Estados sobre la unificación de procedimientos y normas operativas para los controles aduaneros.
 - Discusión sobre la necesidad de cursos de capacitación para el personal de facilitación.
- 4.- Presentación del Proyecto: Procedimientos comunes para la otorgación de autorizaciones de ingreso, salida y sobrevuelos en operaciones no regulares de aeronaves de los países miembros del Acuerdo de Fortaleza.
(Presentado por Bolivia)
- 5.- Presentación del Proyecto: Métodos y procedimientos de trabajo de los Órganos subordinados del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza.
(Presentado por Bolivia)
- 6.- Presentación de las conclusiones alcanzadas por los grupos de trabajo
- 7.- Conclusiones de la Reunión
- 8.- Otros Asuntos

Respecto a los puntos establecidos en el orden del día, la representación del Paraguay realizó una sugerencia para el traslado del inciso (4), punto 2 al punto 1, justificando que este tema debería ser tratado por el Grupo de Trabajo Migración y Sanidad.

Con la conformidad de los Estados a dicha sugerencia y a los restantes puntos del Orden del Día propuesto, se dio inicio al desarrollo del mismo utilizando la metodología por grupos de trabajo interdisciplinarios, a efectos de que cada uno efectúe la designación, organización, elección del responsable y secretario, así como la revisión de las conclusiones alcanzadas en la Quinta Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación, celebrada en la ciudad de Buenos Aires, Argentina el 2 de diciembre de 2004.

A continuación se iniciaron las deliberaciones de los grupos de trabajo, considerando los temas del orden del día para posteriormente finalizar la primera jornada de trabajo.



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Al inicio de la segunda jornada, el señor Germán Catalán, Sub Prefecto Policía de Investigaciones de la República de Chile, atendiendo la invitación efectuada por la República de Bolivia, presentó una exposición sobre la “Automatización de los Procesos de Control Migratorio”, con el objeto de dar a conocer a los asistentes los últimos avances tecnológicos sobre el tema.

Con relación al programa de actividades y el orden del día aprobado, se dio lugar a la exposición de la Nota de Trabajo número 4 sobre el Proyecto: Procedimientos comunes para la otorgamiento de autorizaciones de ingreso, sobrevuelos y salidas en operaciones no regulares de aeronaves de los países miembros del Acuerdo de Fortaleza, presentada por la República de Bolivia, después de la cual dicho proyecto fue sometido a consideración de las diferentes delegaciones asistentes. Chile tomó la palabra y expresó que existe la necesidad de implementar procedimientos comunes que faciliten y agilicen la tramitación de solicitudes de vuelos no regulares.

Por su parte Bolivia manifestó, que es importante también estandarizar el tiempo para la emisión de las autorizaciones.

En este sentido, la Sexta Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación acordó por unanimidad elevar este punto al Consejo de Autoridades Aeronáuticas, para que este tema sea estudiado a objeto de realizar las consultas necesarias a los Estados miembros para su implementación.

Posteriormente, la República de Bolivia efectuó la presentación de la Nota de trabajo número 5, respecto a la propuesta de un documento sobre “Métodos y Procedimientos de trabajo para los Órganos subordinados del Consejo de Autoridades Aeronáuticas”. Después de dicha presentación, el Presidente de la reunión sometió a consideración de los Estados miembros el mencionado Proyecto.

Las Repúblicas de Chile y Paraguay tomaron la palabra y coincidieron en realizar una observación respecto a la designación para la composición de los órganos subordinados, manifestando que no solo las administraciones de aviación civil de los Estados miembros deberían designar a sus representantes, por ser grupos que tienen relación con otras instituciones. Al respecto, dicha noción fue aprobada, considerando que el documento es una propuesta y esta sujeto a modificaciones, sin embargo la Sexta Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación del Acuerdo de Fortaleza, expresa al Consejo de Autoridades Aeronáuticas la urgente necesidad de contar con procedimientos para los grupos de trabajo, considerando que con los mismos se lograría un mejor funcionamiento y coordinación.

Finalmente, los grupos de trabajo realizaron una exposición y explicación de los informes presentados a la Secretaría (**Adjunto 2**), con relación al desarrollo de su trabajo y las conclusiones alcanzadas sobre los puntos del orden del día, cada uno de ellos presentó sus documentos generando algunas consultas y comentarios entre los participantes.

5.- Clausura

El Presidente y Vicepresidente respectivamente, dieron por concluida la reunión, expresando su agradecimiento a la República de Bolivia por los esfuerzos realizados para el éxito de la misma.



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Por su parte, el señor Juan Urrutia Plaza, Director de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia, agradeció la presencia de las delegaciones, resaltando el profesionalismo de los asistentes. Asimismo, expreso un especial agradecimiento al personal que contribuyó en el desarrollo de la reunión y el éxito alcanzado, expresando sus deseos de un feliz retorno a sus países.

PRESIDENTE

VICEPRESIDENTE

SECRETARIA



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

ADJUNTO 1

**VI REUNION DE LOS COMITES NACIONALES DE FACILITACION DE
LOS PAISES MIEMBROS DEL ACUERDO SOBRE SERVICIOS AEREOS
SUBREGIONALES**

(Santa Cruz, Bolivia, 12 y 13 de Octubre de 2005)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

José Alberto Palermo
Jefe Departamento Aeródromos
FUERZA AEREA ARGENTINA
Av. Pedro Zanni 250
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Teléfono 5411-4317-6555
Fax 5411-43176307
E mail: aerodromos@faa.mil.ar
Buenos Aires - Argentina

Alejandro Naranjo
Asesor
Dirección Nacional de Migraciones
Av. Antartida Argentina 1355 Edif. 5to.
Teléfono 54311-4317-0388
E mail: anaranjo@migraciones.gov.ar
Buenos Aires- Argentina

Victor Alba
Gerente de Operaciones
ACI - LAC
Aeropuerto Aeroparque Jorge Newbery
Teléfono 5411-4786-5810
Fax 5411-4576-5300
E mail: valba@aa2000.com.ar
Av. Rafael Obligado s/n
Buenos Aires – Argentina



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Roberto Föhrig
Asesor
Policía de Seguridad Aeroportuaria
Teléfono 5411-4480-9656
Fax 5411-4480-9655
Aeropuerto Intl. Ezeiza
E mail: robfohrig@yahoo.com
Argentina

Cristina Heras
Asesor Sub Secretaría de Transporte Aerocomercial
Secretaría Permanente Comisión FAL
Teléfono 5411-4349-7300
Fax 5411-4349-7206
Hipólito Irigoyen 250
E mail: cheras@minplan.gov.ar
Buenos Aires, Argentina

BOLIVIA

Juan Urrutia Plaza
Director de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil
E mail: urrutia@dgac.gov.bo
Av. Mariscal Santa Cruz 1278 Palacio de Comunicaciones Piso 4
Telf. 2115515 Fax 2115515
La Paz - Bolivia

Shirley Mackay Flores
Inspectora de Facilitación
Dirección General de Aeronáutica Civil
E mail: smackay@dgac.gov.bo
Av. Mariscal Santa Cruz 1278 Palacio de Comunicaciones Piso 4
Telf. 2115515 Fax 2115515
La Paz - Bolivia

Jaime Machicao R.
Inspector de Operaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
E mail: jmachicao@dgac.gov.bo
Telf 3395342 Fax 3395331
Av. Tte. Vega N° 263
Santa Cruz - Bolivia



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Mariel Blanco Gutiérrez
Especialista en Autorizaciones de Vuelos No Regulares
Dirección General de Aeronáutica Civil
E mail: mblanco@dgac.gov.bo
Av. Mariscal Santa Cruz 1278 Palacio de Comunicaciones Piso 4
Telf. 2115515 Fax 2115515
La Paz - Bolivia

Luis F. Salinas
Superintendente
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES
E mail: lsalinas@suptrans.gov.bo
Calle 21 de Calacoto esq. J. M. Acha
Telf. 2792333
La Paz – Bolivia

Karina Avila
Jefe ODECO
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES
E mail: kavila@suptrans.gov.bo
Telf. 2772290 Fax 800-104090
Calle 21 de Calacoto N° 17
La Paz - Bolivia

Fernando Llanos
Dir. Regulación
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES
E mail: fllanos@suptrans.gov.bo
Calle 21 de Calacoto esq. J. M. Acha
Telf. 2772290
La Paz – Bolivia

Eduardo Canelas
Gerente Aeropuerto Internacional “El Alto”
S.A.B.S.A.
E mail: eduardo.canelas@sabsa.aero
Telf. 2810240 Fax 2824315
Aeropuerto Internacional “El Alto”
La Paz - Bolivia

Fernando Balanza
Jefe de Operaciones Aerop. “El Alto”
SABSA
E mail: fernando.balanza@sabsa.com
Aeropuerto Internacional “El Alto”
Telf. 2811918 Fax 2824315
La Paz - Bolivia



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Rene Ossorio
Subgerente General OPS y SEC.
S.A.B.S.A.
E mail: rossorio@sabsa.com
Telf. 338-5000 Fax 385-2410
Aeropuerto Internacional Viru Viru
Santa Cruz - Bolivia

Juan Rodríguez
Jefe Nal. Dpto. Jurídico
FELCN
E mail: jrz2001@hotmail.com
Sopocachi Calle Sanjinez N° 100
Telf. 2423795 Fax 2423795

Fabiola Betancourt Sejas
Jefe Dpto. Técnico Aduanero
ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA
E mail fbetancourt@aduana.gov.bo
Telf. 591-2-2128008 int 1203 Fax 591-2-2152856
Av. 20 de Octubre N° 2838
La Paz - Bolivia

Marianela Ruiz Aranda
Gerente Regional
ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA
E mail: mruiiz@aduana.gov.bo
Telf. 2810880 Fax 2810054
Av. 20 de Octubre N° 2838
La Paz - Bolivia

Jorge A. Valle V.
Secretario General
Asociación de Líneas Aéreas ALA
E mail: jorvalle@accelerate.com
Telf. 2316275 Fax 2375864
Calle Federico Suazo Edif. Park Inn Piso 9 Of. 94
La Paz - Bolivia

Tania Durana F.
Representante Alterno
Asociación de Líneas Aéreas ALA
E mail: tdurana@labairlines.com.bo
Av. Killmann – Aeropuerto Jorge Wilsterman
Cochabamba - Bolivia



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Litzi Sahonero M.
Jefe Div. Servicio Equipajes
Asociación de Líneas Aéreas ALA
Telefono 591-4-459-0280
E mail: reclamos@labairlines.com.bo
Av. Killmann – Aeropuerto Jorge Wilsterman
Cochabamba – Bolivia

Yanela Zárate Morón
Gerente General
A.L.A. BOLIVIA
E mail: alabolivia@entelnet.bo
Calle Batallón Colorado Edif. El Estudiante Piso 8 1C
Telf. 2443628 Fax 212-5894/214-5243
La Paz – Bolivia

Roberto Chávez Severich
Asesor Legal
L.A.B. S.A. (ALA-BOLIVIA)
E mail : rchavez@labairlines.com.bo
Telf. 4590400 Fax 4250766
Av. Killmann – Aeropuerto Jorge Wilsterman
Cochabamba - Bolivia

Armando Vidales Canedo
Director Regional Cochabamba
Dirección General de Aeronáutica Civil
Teléfono 422-1696
E mail: vidalesar@yahoo.com
Cochabamba - Bolivia

J. Fernando Azuga H.
Jefe de Operaciones AASANA
Aeropuerto Internacional El Alto
Teléfono 281-0022
E mail: f.azuga@yahoo.es
La Paz - Bolivia

Tcnl. Juan Encinas Vega
Jefe Nal. Planeamiento FELCN
Prolongación Sanjinez N° 100
E mail: planeamiento-felcn@com
Telf. 2415906 Fax 2415906
La Paz - Bolivia



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Ruber Balcazar Gil
Jefe Nacional de Servicios Aeroportuarios
A.A.S.A.N.A.
E mail: ruber_balcazar@hotmail.com
Telf. 72585750 Fax 2317090
Calle Unduavi N° 1450
La Paz - Bolivia

Agustín Salinas
Jefe Manuales Public. Operación
AEROSUR
E mail: agustin727@hotmail.com
Av. Irala
Telf. 3334446
Santa Cruz - Bolivia

Iván Rossel
Coordinador de Inspectores
SENASAG
E mail: debrayir@hotmail.com
Telf. 77309552
Av. Ejército N° 164
Santa Cruz - Bolivia

Johnny Banda Navia
Supervisor Nacional Control Vectores
Ministerio de Salud y Deportes
Telefono 244-1790
Cel.: 719-76363
Plaza del Estudiante s/N
E mail: jobanabol@hotmail.com
jobanabol@yahoo.com
J.Banda@sms.gov.bo
La Paz - Bolivia

Federico Terrazas C.
Sub Director de Seguridad Aeroportuaria
F.A.B.
E mail: ficote@hotmail.com
Telf. 3385239 Fax
Aeropuerto El Trompillo - Av. Santos Dumont
Santa Cruz - Bolivia

Jorge Fernando Cuenca
Gerente Regional ECOBOL
E mail: cocuenca@hotmail.com
Telf. 70637413 Fax
Calle Junín N° 150
Santa Cruz- Bolivia



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Alfredo Negrete Mancilla
Coordinador de Aeropuerto ECOBOL
E mail : alfredonegrete07@hotmail.com
Telf. 77330393 Fax 3347445
Calle Junín N° 150
Santa Cruz – Bolivia

Rosendo Cuellar
Director Regional de Fuerza Aérea Boliviana
Seguridad Aeroportuaria “El Trompillo”
E mail: rosendocuellar@latinmail.com
Telf. 77000092
Santa Cruz - Bolivia

Mario G. Sandoval
Oficina ARO-AIS - A.A.S.A.N.A.
E mail: gonzalomario@yahoo.com
E mail: aasanaslpp@hotmail.com
Telf. 2710429 Fax 2810205
Aeropuerto Internacional “El Alto”
La Paz - Bolivia

Carlos Luzio
Sub Gerente de Aeronavegación
AEROSUR S.A.
Telefono 336-4446 int 270
Av. Irala 616
Santa Cruz

BRASIL

Maria Lucia Pacheco
Comisario de Policía
Jefe División Control de Migración
Teléfono (61)-33118511
E mail: dcm.cgpi@dpf.gov.br
Brasilia IDF – Brasil

Fernando Cerdeira
Departamento de Aviación Civil
Secretario Ejecutivo de la
Comisión Nacional de Facilitación
Del Transporte Aéreo Internacional
Teléfono (55)-(21) 3824-7013
Rua Santa Luzia 651
E mail: cerdeira@dac.gov.br
Rio de Janeiro – Brasil



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Sergio Kuczynski
Gerente de Desarrollo de Mercado
EMBRAER
Teléfono 55-12-3927-2349
Fax 55-12-3927-8444
Av. Brigadeiro Faria Lima 2170
12227-901 Sao Jose Dos Campos
E mail: kuczynski@embraer.com.br
Sao Paulo – Brasil

Alex Castaldi Romera
Asesor Especial del Ministro de Turismo
Teléfono 0055-3321-7064 Fax 0055-3321-7083
Explanada Dos Ministerios Bloco u Terceiro Andar
E mail: alex.romera@turismo.gov.br
Brasilia - Brasil

Luiz Medeiros
Gerente de Asuntos Gubernamentales
V A R I G
Av. Almirante Silvio de Noronha 365 C 407
E mial: luiz.medeiros@varig.com.
Río de Janeiro – Brasil

CHILE

German Antonio Catalán Contreras
Sub Prefecto Policía de Investigaciones
Prefectura Policía Internacional de Aeropuerto
Teléfono 6901235
Fax 6901006
E mail: prepia@investigaciones.cl
Santiago de Chile

Moisés Rode Fernández
Director Regional de Aduana Metropolitana
Telefax 6011165
E mail mrodef@aduana.cl
Aeropuerto A. Merino Benítez s/n
Santiago de Chile

Sergio Gallo Rosales
Asesor
Dirección General de Aeronáutica Civil
Teléfono 56-2-4392350
Fax 56-2-4392454
E mail sgallo@dgac.cl
Santiago de Chile



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

PARAGUAY

Raquel Guastella
Jefe de Delegación
Gerente de Facilitación y Gestión Aeroportuaria
Dirección Nacional de Aviación Civil
Teléfono 0021-595-210764
Fax 0021-595-213365
Av. Mcal. López esq. 22 de Septiembre
Edificio Ministerio de Defensa Nacional
E mail: fal@dinac.gov.py
Paraguay

Pablo Esteban Bedoya
Director de Transporte Internacional
Ministerio Relaciones Exteriores
Teléfono 595-21-444-505
Fax 595-21-443-720
Ayolas y Pdte. Franco 6to. Piso.
E mail: ebedoya@mre.gov.py
Paraguay

Enrique Gonzáles Colman
Director SENACSA
Teléfono 595-21-524-806
Fax 595-21-523-442
www.senacsa.gov.py
Paraguay

Ángel Caballero S.
Director de Admisión de Extranjeros
Dirección General de Migraciones
Telefax 0059521-446-955
E mail. Lizcan1@hotmail.com.py
Paraguay

Víctor José Soler
Administrador de Aduana
Dirección Nacional de Aduanas
Telefax 021-646064 –
e mail: vsoler@aduana.gov.py
Paraguay



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

URUGUAY

José Vilardo
Director Nacional de Aviación Civil
DINACIA
Teléfono 6079044
Fax 6040408
Cno. Carrasco 5519
Uruguay

Dr. Roberto Perdomo
Dirección Nacional de Aviación Civil
DINACIA
Coordinador General del
Comité de Facilitación
Teléfono 604-0408
Fax 604-0424
Cno. Carrasco 5519
E mail rperdomo@adinet.com.uy
Uruguay

ESTADO OBSERVADOR

ECUADOR

Andrés Córdova
Presidente
Consejo Nacional de Aviación Civil
Teléfono 223-1698
Fax 223-1699
San Ignacio 2838 y G.S.
Quito - Ecuador

Freddy Egüez
Miembro del Consejo
Nacional de Aviación Civil
Teléfono 5932-254-5371
Fax 5932-250-7682
Email : freguez@captur.com
Quito - Ecuador



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

INFORME DEL GRUPO MIGRACIÓN Y SANIDAD (Presentado por el Responsable del Grupo)

I.- INTRODUCCIÓN

De conformidad a la decisión tomada en la Primera Sesión Plenaria de los Comités Nacionales de Facilitación de los países miembros del Acuerdo de Fortaleza, el Grupo de Migración y Sanidad mantuvo las sesiones previstas en las que examinó los puntos que le correspondían en el orden del día.

II.- DOCUMENTOS

El Grupo realizó la revisión de los siguientes documentos:

Conclusiones de Trabajo del Grupo Migración y Sanidad
Anexo I: Facilitación

III.- PARTICIPANTES

Las siguientes delegaciones y observadores, participaron en las diferentes sesiones (Anexo 1):

Estados Miembros

Argentina
Bolivia
Brasil
Chile
Paraguay

Observadores

Ecuador

Organismos Gubernamentales

Dirección Nacional de Migraciones - Argentina
Ministerio de Salud y Deportes - Bolivia
SENASAG - Bolivia
Superintendencia de Transportes - Bolivia
Correos - Bolivia
SENACSA - Paraguay
Policía de Investigaciones - Chile
Policía Federal - Migración Brasil
Dirección General de Migraciones - Paraguay
Consejo Nacional de Aviación Civil - Ecuador



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

IV.- MESA DEL GRUPO

De conformidad con la elección efectuada, el señor Ángel Caballero se desempeñó como Responsable y actuó como Secretaria la señora Karina Ávila.

V.- EXAMEN DE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DESIGNADOS AL GRUPO DE TRABAJO Y CONCLUSIONES

Punto 1: Informe de los Estados, en relación a la implementación de la tarjeta TES en la región

- a. Uruguay implementó la tarjeta TES.
- b. Brasil, Bolivia Argentina, Chile, Paraguay y Ecuador no han implementado aún la Tarjeta TES.

Conclusiones:

1. En materia de facilitación es importante la unificación de la Tarjeta TES a nivel de la Región (Comunidad Andina y MERCOSUR).
2. Hay que definir la forma de implementación y procedimientos a seguir.
3. Recomendar la implementación de la Tarjeta TES a todos los países que aun no lo hicieron, en el menor tiempo posible.

Punto 2: Progreso en materia de emisión de documentos de viaje de lectura mecánica.

- a. En Chile se emite Pasaporte y Cédula de Identidad con lectura mecánica. Se está brindando facilidades para la renovación de documentos (especialmente de la cédula).
- b. En Brasil se va a implementar en febrero de 2006.
- c. El documento con lectura mecánica en Bolivia aún está en estudio y todavía no se admiten los mismos.
- d. Argentina emite documentos con lectura mecánica.
- e. El Ecuador emite pasaporte de lectura mecánica, pero no así la cedula, existe un proyecto para implementar este documento en el 2006.
- f. En Paraguay desde 1998 se emiten documentos para lectura mecánica, para el mes de diciembre de 2005 se incorporarán los lectores biométricos en los aeropuertos.

Punto 3: Informe de los Estados sobre la actualización de los requisitos para el ingreso de animales vivos.

- a. Recomendar a las líneas aéreas que difundan los requisitos para la importación de animales vivos, productos y subproductos.



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

- b. Elevar al Grupo 8 de Sanidad del MERCOSUR el estudio de unificación de las normativas sanitarias referentes a requisitos de exportación e importación de animales, productos y subproductos, coordinando con la Comunidad Andina.
- c. El representante de Bolivia recomienda incluir el tratamiento de productos de origen vegetal.

Punto 4: Evaluación del cumplimiento del procedimiento para el tratamiento del control del fraude de documentos de viaje e inmigración ilegal en los aeropuertos integrantes del sistema regional.

- a. En relación a este punto se aplica la normativa interna de cada país y las normativas internacionales vigentes en la materia.

Punto 5: Discusión sobre la necesidad de cursos de capacitación para el personal de facilitación.

- a. Hubo consenso respecto a la necesidad de llevar a cabo cursos de capacitación para el personal involucrado en materia de facilitación.

Recomendación en general:

Solicitar en aeropuertos, los canales preferenciales para el cumplimiento de la norma de MERCOSUR, países asociados y extra MERCOSUR a los países que aun no lo han llevado a la práctica.

FIRMA RESPONSABLE

FIRMA SECRETARIO

Santa Cruz de la Sierra, 12 de Octubre de 2005



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

ANEXO 1

Argentina:
Alejandro Naranjo

Bolivia:
Alfredo Negrete
Johnny Banda
Iván Rossel
Jorge Fernando Cuenca
Karina Ávila

Brasil:
María L. Costa

Chile:
Germán Catalana

Ecuador:
Freddy Egüez

Paraguay:
Ángel Caballero
Enrique Gonzáles



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

INFORME DEL GRUPO INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD

(Presentado por el Responsable del Grupo)

I.- INTRODUCCIÓN

De conformidad a la decisión tomada en la Primera Sesión Plenaria de los Comités Nacionales de Facilitación de los países miembros del Acuerdo de Fortaleza, el Grupo de Infraestructura y Seguridad mantuvo las sesiones previstas en las que examinó los puntos que le correspondían en el orden del día.

II.- DOCUMENTOS

El Grupo realizó la revisión de los siguientes documentos:

- Acta de la reunión anterior, realizada en Buenos Aires, Argentina, en el mes de Diciembre del 2004.
- Orden del Día Provisional

III.- PARTICIPANTES

Las siguientes delegaciones y observadores participaron en las diferentes sesiones (Anexo 1)

Estados Miembros:

Argentina
Bolivia
Brasil
Chile
Paraguay

Observadores:

Ecuador

Organismos Gubernamentales

AASANA (Bolivia)
Fuerza Aérea Boliviana
FELCN (Bolivia)
Superintendencia de Transporte de Bolivia

Organismos No Gubernamentales

ACI-LAC (Argentina)
Aerosur (Bolivia)
LAB (Bolivia)
SABSA (Bolivia)
ALA (Bolivia)
Varig (Brasil)



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

IV.- MESA DEL GRUPO

De conformidad con la elección efectuada la señora Raquel Guastella, se desempeñó como Coordinadora y actuó como Secretario el señor Sergio Gallo.

V.- EXAMEN DE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DESIGNADOS AL GRUPO DE TRABAJO Y CONCLUSIONES

Punto 1: Respuesta de los Estados a la recomendación del tiempo de tránsito por aeropuertos.

Después de escuchar los diferentes planteamientos, tanto de empresas aéreas, operadores y autoridades, se puede establecer que la gran mayoría de los Estados están cumpliendo el tiempo propuesto de 12 hrs. Sin embargo aún no existe un planteamiento común con respecto a la exención del pago de tasas por problemas técnicos o de meteorología, para pasajeros en tránsito. Al respecto, el grupo acuerda reiterar la recomendación suscrita el año pasado, en el sentido que, ante situaciones de contingencia no se penalice a pasajeros ni aerolíneas con el cobro de las tasas aeroportuarias correspondientes.

Punto 2: Discusión sobre la necesidad de capacitación para el personal de Facilitación.

Los Estados están desarrollando programas de capacitación sobre atención al pasajero, dirigidos al personal involucrado en labores de control. (Migración, Aduanas, Sanidad, Seguridad). En este contexto, tanto Argentina, Brasil y Paraguay desarrollarán seminarios de capacitación FAL/AVSEC/Atención al Cliente durante el presente trimestre.

Por otra parte, Argentina informa que tiene proyectado para el próximo año el desarrollo de un Taller FAL, con la participación de un especialista de la OACI, dirigido a los países de Latinoamérica. Se insta a los estados a continuar con estos programas.

Punto 3: Análisis de los procedimientos para el transporte aéreo de las personas con impedimentos, en la subregión.

En relación a la infraestructura, los Estados están adecuando sus terminales con facilidades para los pasajeros con necesidades especiales, siendo obligatorias en las nuevas terminales.

En cuanto a los procedimientos normativos, en general los Estados carecen de ellos, aplicándose los criterios emanados de la IATA. Sólo Brasil cuenta con procedimientos, los cuales están siendo actualizados; Chile tiene presentada una propuesta de reglamento ante el ejecutivo.

Se resalta la importancia de que los Estados tengan claramente regulados estos aspectos, según las orientaciones de la OACI, y tomando en consideración la experiencia de las empresas aéreas y operadores. Brasil pone a disposición de los Estados sus procedimientos, para que sirvan como base.

Además, el grupo consideró de importancia analizar algunas recomendaciones de la reunión anterior realizada en Buenos Aires, no incluidas en el Orden del Día Provisional, las que se mencionan a continuación:



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

Punto 4: Incorporación de representante AVSEC en los comités FAL.

Con especial satisfacción, se constata que la totalidad de los Estados han cumplido con la recomendación, en el sentido de incorporar un representante del área AVSEC en los comités FAL y un representante del área FAL en los comités AVSEC.

Punto 5: Programas Nacionales de Seguridad Aeroportuaria

Al igual que la recomendación anterior, todos los Estados tienen implementados sus respectivos Programas Nacionales de Seguridad.

Punto 6: Mecanismo de Pago de Tasas Aeroportuarias en los aeropuertos.

Revisado el mecanismo de pago de las tasas de embarque, seguridad y otras que cancelan los pasajeros en los diferentes aeropuertos de la subregión, el grupo considera conveniente mantener la recomendación de la reunión anterior, en el sentido de que se instrumenten los medios para facilitar al pasajero el pago de ellas, ya sea en moneda local, dólar, euro o mediante tarjeta de crédito.

FIRMA RESPONSABLE

FIRMA SECRETARIO

Santa Cruz de la Sierra, 12 de Octubre de 2005



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

ANEXO 1

Argentina:
Cristina Heras

Bolivia:
Fabiola Betancourt Sejas
Marianela Ruiz Aranda
Litzi Sanahonero M.
Yanela Zárate Morón

Brasil:
Alex Castaldi Romera

Chile:
Misés Rode Fernández

Paraguay:
Victos José Soler



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

INFORME DEL GRUPO ADUANA (Presentado por el Responsable del Grupo)

I.- INTRODUCCIÓN

De conformidad a la decisión tomada en la Primera Sesión Plenaria de los Comités Nacionales de Facilitación de los países miembros del Acuerdo de Fortaleza, el Grupo de Aduana mantuvo las sesiones previstas en las que examinó los puntos que le correspondían en el orden del día.

El grupo de trabajo de aduana reunido en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Republica de Bolivia a los doce días del mes de octubre de 2005, alcanzando las conclusiones que se encuentran en el Capítulo V del presente Informe.

II.- DOCUMENTOS

El Grupo realizó la revisión de los siguientes documentos:

- a) Acta Reunión de Buenos Aires 2/12/04
- b) Revisión de Declaraciones de Viajeros
- c) Análisis de la legislación de cada Estado Miembro

III.- PARTICIPANTES

Las siguientes delegaciones y observadores (Anexo 1) participaron en las diferentes sesiones. Estados miembros: Argentina, Bolivia, Chile y Paraguay y como Observador: Brasil.

IV.- MESA DEL GRUPO

De conformidad con la elección efectuada la señora Cristina Heras, se desempeñó como Presidente de Grupo de Trabajo de Aduanas y actuó como Secretaria General la señora Fabiola Betancourt.

V.- EXAMEN DE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DESIGNADOS AL GRUPO DE TRABAJO Y CONCLUSIONES

1. Revisión de las recomendaciones efectuadas en la V Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación Buenos Aires, Argentina 02/12/2004.
 - a. Reemplazar las declaraciones de viajero por papel de identificación de lectura mecánica es una medida acertada, sin embargo su implementación deberá ser considerada de acuerdo a la perspectiva de desarrollo y prioridad de cada país. En tanto sea implementado, se recomienda utilizar formatos más sencillos, para tal efecto se socializan los formularios vigentes buscando que este documento contenga información indispensable y armonizada en la región en cumplimiento de la legislación vigente de los Estados miembros.



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

- b. Los Estados miembros proporcionaron información sobre el equipaje acompañado correspondiente a la legislación de cada Estado parte:

PAIS	ARGENTINA	BRASIL	BOLIVIA	CHILE	PARAGUAY
EQUIPAJE ACOMPAÑADO Viajeros	a) Ropas y objetos de uso personal usados b) Libros, periódicos y folletos sin fin comercial		a) Prendas de vestir y efectos personales usados b) libros e impresos de todo carácter de viajeros de negocios c) Artículos de uso y consumo personal usados, que incluye un a computadora portátil d) Artículos nuevos de estricto uso personal sin fines comerciales c) 400 unidad cigarrillos 500 grs tabaco pipa 50 unidades puros 3000 cc bebidas alcohólicas	a) Artículos nuevos o usados de uso personal o para obsequio, con exclusión de aquellas que se presume fin comercial b) Objetos de uso exclusivo para ejercicio de profesiones y oficios, usados c) 400 unidad cigarrillos 500 grs tabaco pipa 50 unidades puros 2500 cc bebidas alcohólicas	a) Ropas y objetos de uso personal usados b) Libros, periódicos y folletos sin fin comercial
EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO Viajeros			Puede llegar antes o después de la fecha del arribo del viajero (5 meses)	Puede llegar después de la fecha del arribo del viajero (4 meses)	
FRANQUICIA	\$us300.-	\$us500.-	\$US1.000.-	\$US150.-	\$US300.-



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

PAIS	ARGENTINA	BRASIL	BOLIVIA	CHILE	PARAGUAY
PERIODICIDAD AD	Mensual	Ninguna	90 días desde el último ingreso al país	Ninguna	Mensual
FRANQUICIA INCLUYE COMPRAS EN DUTY FREE	NO	NO	SI	NO	NO
MONTO TOTAL DE LA FRANQUICIA A DUTY FREE	\$US300.-	\$US500.-	Descrito inciso d) que no exceda franquicia	\$US 500.00	\$US500.-
EXCEDENTE PAGA TRIBUTOS ADUANEROS A LA IMPORTACION	50%	50%	100%	25% App.	AEC

Nota.- las casillas en blanco correspondiente de Argentina y Brasil, no fueron complementadas por ausencia de la autoridad aduanera.

- c. Se recomienda profundizar los mecanismos de revisión en base a sistemas de análisis de riesgos y/o perfilamiento, contemplado en los criterios de la Organización Mundial de Aduanas. Asimismo la utilización de equipos scanners en los procesos de revisión de equipaje de viajero es altamente recomendable, pudiendo potenciarse alianzas estratégicas con otros organismos vinculados al control de mercancías.
- d. Se recomienda a las líneas aéreas la necesidad de proporcionar información con el tiempo prudente, para que el control aduanero pueda efectuarse con la celeridad necesaria para el usuario. Sin perjuicio de ello las Aduanas de los Estados miembros del Acuerdo Sub Regional podrán establecer mecanismos de información compartida con las autoridades migratorias a fin de profundizar el análisis de riesgo y/o perfilamiento.
- e. Una forma muy eficaz para efectuar el despacho o desaduanización de cargas arribadas por vía aérea es la implementación del sistema de manifiestos electrónicos. De esta forma las líneas aéreas optimizarán el tiempo de desplazamiento de sus empleados para efectuar trámites por vía manual. De igual manera permite la tramitación inmediata ó anticipada de la documentación indispensable para los despachos aduaneros.



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

2. Informe de los Estados respecto a la definición común de los ordenadores (equipaje acompañado) y su aplicación.

Los Estados partes manifestaron que para la ejecución de la recomendación realizada, corresponde al Poder Legislativo, sin embargo cada representación en la medida de sus atribuciones y competencias ha dispuesto medidas de control aduanero para este tipo de mercancías. La Aduana de Bolivia incluye en su legislación la previsión como franquicia para equipaje acompañado a una computadora portátil.

3. Comunicación de los Estados sobre la unificación de procedimientos y normas operativas para los controles integrados aduaneros aéreos.

La implementación de esta medida se efectuaría en ámbitos bilaterales y de acuerdo a las necesidades específicas de los países teniendo presente la adecuación normativa y/o legislativa necesarias

4. Discusión sobre la necesidad de cursos de capacitación para el personal

Las normas de facilitación y seguridad dispuestas en el Convenio, Anexo 9 y 17 respectivamente, están en directa relación; por lo tanto se adhiere a lo propuesto en el Seminario FAL/ASEC de la CLAC (Panamá, mayo 2005).

La delegación argentina manifestó que se halla en etapa de desarrollo de capacitación con los operadores en una prueba piloto.

Al efecto la delegación boliviana, manifestó la necesidad de separar en dos temarios a) la difusión del Convenio y b) a partir de la detección de necesidades promover acciones inmediatas correctivas para la facilitación del transporte aéreo (normativos u operativos)

FIRMA RESPONSABLE

FIRMA SECRETARIO



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB REGIONAL

ANEXO 1

Argentina:

Cristina Heras

Bolivia:

Fabiola Betancourt Sejas
Marianela Ruíz Aranda
Litzi Sahonero M.
Yanela Zárate Morón

Brasil:

Alex Castaldi Romera

Chile:

Moisés Rode Fernández

Paraguay:

Víctor José Soler



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**

**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ**

CLAC/CE69-NE/05
11/10/05

LXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Caracas, Venezuela, 8 al 10 de noviembre de 2005)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional).
Tarea No. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. De acuerdo a lo dispuesto por la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Rio de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004), 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.

2. En cumplimiento a lo acordado, durante la Decimasexta reunión del GEPEJTA (Fortaleza, Brasil, 10 al 12 de agosto de 2005), se informó sobre los últimos acontecimientos respecto a la XV Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza, en el marco del Sistema de Transporte Aéreo Subregional; la XVII y XVIII Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA); la Comunidad Andina (CAN) y el MERCOSUR; el XVI Consejo Presidencial Andino; el Acuerdo de Asociación bi-regional entre la UE y la CAN; la XII Reunión del Comité Especial de Transporte de la Asociación de Estados del Caribe (AEC); y el "AITAL *Latin American Airline Leaders Forum 2005* y su Asamblea Anual.

Asociación de Estados del Caribe – AEC

3. La Secretaría General de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) envió una invitación a la CLAC para participar en la XIII Reunión del Comité Especial de Transporte de la AEC, evento que tuvo lugar en la sede de la Universidad Marítima del Caribe (UMC) en Venezuela, los días 25 y 25 de octubre de 2005. La agenda respectiva se acompaña como **Adjunto 1**.

4. En su comunicación, la Secretaría de la AEC considera muy importante poder contar con la participación de representantes de la CLAC, así como en la preparación y seguimiento de las actividades y proyectos en el área de transporte aéreo de dicha Asociación. Señala también que la participación de la CLAC en las reuniones del Comité Especial de Transporte de la AEC han contribuido en el desarrollo de las gestiones que se presentan en el tema de transporte aéreo dentro de la región del Caribe. Asimismo, solicitan la colaboración de la CLAC en el desarrollo de una nueva propuesta de idea de proyecto sobre “La Cooperación en materia de operación y servicios aeroportuarios”.

5. Por otro lado, del 4 al 6 de octubre de 2005, se llevó a cabo en Point-a-Pitre, Guadalupe, el VI Foro Empresarial del Gran Caribe. El Foro Empresarial del Gran Caribe es una actividad anual de la AEC y se celebra de acuerdo al mandato de los Jefes de Estado y/o Gobierno de la Asociación en el marco de los objetivos de consolidación de un espacio ampliado para el comercio y las inversiones en la Región.

6. Cinco Foros Empresariales han sido organizados hasta la fecha. El primero se celebró en la isla de Margarita, Venezuela (2000), el segundo Foro fue convocado en Méjico (2001), el tercer Foro se celebró en Costa Rica (2002), y el Cuarto Foro Empresarial en Santiago de Cuba (2003). El último evento tuvo lugar en Santo Domingo, República Dominicana (2004).

7. El VI Foro Empresarial del Gran Caribe, en coordinación con el Consejo Regional de Guadalupe, persigue como objetivo promover el comercio en el Gran Caribe mediante la coordinación de reuniones de negocio, creando así nuevas y valiosas oportunidades para los exportadores e importadores participantes, quienes aventajarán a sus competidores al hallar nuevas oportunidades de negocios y relaciones comerciales.

8. Este foro es un evento multisectorial al que asisten empresarios de toda la región; un espacio ideal para fortalecer los vínculos comerciales con más de 28 países, además de constituir una oportunidad única para lograr acceso a mercados potenciales no explorados por los empresarios. Este evento está diseñado para ofrecer a las empresas una ocasión especial para expandir e incrementar los negocios, mediante una mayor interacción con los suministradores de la región y la creación de sinergias a favor de ventajas competitivas. Toda la información relativa a este importante evento se encuentra en la página web de la AEC: www.acs-aec.org

Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI

9. La Subsecretaría de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) informó a esta Secretaría que, entre las actividades relacionadas y/o conexas al transporte aéreo que se realizan en cumplimiento del Programa de actividades de la Asociación para el período julio-diciembre de este año, se encuentran: el ejercicio de la Secretaría de coordinación de la Asociación Latinoamericana de Logística; el apoyo técnico y administrativo a los órganos administradores de los acuerdos sobre transporte; la realización de informes de seguimiento de las actividades en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y apoyo en la elaboración de instrumentos y estudios que sean solicitados por el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE); la realización de informes de seguimiento de la Iniciativa sobre Transporte Para el Hemisferio Occidental (ITHO); la actualización del Glosario de Términos Logísticos de la

ALADI; la elaboración e implementación de un Sistema de Información sobre la Preparación de la Carga para su Movilización (SIMCA); y el mantenimiento y desarrollo del Sistema de Información de Transporte de los Países Miembros de la ALADI (SITA).

10. Por otra parte, informó que el Departamento de Integración Física y Digital de la Subsecretaría para el Desarrollo del Espacio de Libre Comercio de la Secretaría General de la ALADI, realiza además el seguimiento permanente de todas las actividades relacionadas con el transporte que se realicen en otros foros, recogiendo los resultados y documentos emanados de dichos ámbitos, los cuales son tomados como insumos de diversos estudios que publica dicha Secretaría General.

Acuerdo de Fortaleza

11. El Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza, en su XV Reunión Ordinaria (Buenos Aires, Argentina, 3 de diciembre de 2004), adoptó importantes Resoluciones en la perspectiva de lograr un Acuerdo Multilateral más amplio y flexible que permita a los operadores, usuarios y a los Estados contar con un instrumento acorde con las necesidades y exigencias del desarrollo del transporte aéreo Subregional, Regional y Mundial.

12. En dicha ocasión y, de conformidad a lo previsto en el Artículo 18° del Acuerdo (Revisión), el Consejo determinó efectuar modificaciones al Artículo 4° (Concesión de derechos), ampliando el derecho de embarcar y desembarcar en los territorios de los Estados Partes, pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, en tráficos de terceras, cuartas, quintas y sextas libertades provenientes o destinados a cualquier Estado Parte en vuelos regulares que se realicen exclusivamente dentro de la región.

13. Mientras dicha modificación al Acuerdo sea sometida a los procedimientos internos de cada Estado Parte para su efectiva entrada en vigencia, las delegaciones de Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay convinieron en dar aplicación administrativa a la ampliación del otorgamiento de los derechos de tráfico, tal como fue acordado.

14. Asimismo y, con el propósito de afianzar la integración y desarrollo de los Servicios Aéreos previstos en el Acuerdo, se determinó modificar el término “SUBREGIÓN” por “REGIÓN”, hecho que representa el deseo de lograr a través del transporte aéreo comercial, una verdadera integración de los países de la Región Latinoamericana. En ese sentido, en principio se cursó a los países miembros de la Comunidad Andina, notas de invitación para adherirse al Acuerdo de Fortaleza.

15. En concordancia con los objetivos propuestos, también el Consejo exhortó a los Estados Partes a lograr una pronta habilitación de aeropuertos y aeródromos para operaciones internacionales, permitiendo de esta manera una mejor utilización del Sistema.

16. Es importante también destacar la labor que se viene realizando en materia de Facilitación del Transporte Aéreo, que mediante las reuniones anuales de los Comités Nacionales de los países miembros, se establecieron importantes vías de coordinación entre las entidades afines, así como se elaboraron procedimientos comunes que, sobre la base de las normas internacionales, permitieron una mejor aplicación de las actividades específicas en cada país.

17. Por otro lado, también hemos sido informados que entre los días 12 y 14 de octubre se celebró la XVI Reunión del Consejo, así como la VI Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación del Acuerdo de Fortaleza, en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Comunidad Andina – CAN

CAN – MERCOSUR

18. Con fecha 29 y 30 de septiembre de 2005, se llevó a cabo en Brasilia, Brasil, la Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones; en cumplimiento de lo acordado en la Declaración Presidencial del Cusco del 8 de diciembre de 2004. Los documentos aprobados, así como la Declaración Presidencial se acompañan como **Adjunto 2** a la presente nota:

- Declaración Presidencial y Agenda Prioritaria
- Declaración sobre la Convergencia de los Procesos de Integración en América del Sur
- Programa de Acción
- Declaración sobre Integración en el Área de Infraestructura
- Declaración de Caracas en el Marco de la I Reunión de Ministros de Energía de la Comunidad Suramericana de Naciones (Caracas, 26-9-2005)
- Declaración de Seguridad Ciudadana en Sudamérica (Fortaleza, 26.08.2005)
- Declaración sobre la Cumbre Comunidad Sudamericana de Naciones / Unión Africana
- Declaración sobre el Seguimiento de la Cumbre América del Sur-Países Árabes
- Propuestas de los Presidentes de Uruguay y Venezuela

19. En el campo económico los propósitos de la Comunidad Sudamericana de Naciones incluyen el avance y la consolidación del proceso de convergencia encaminado al establecimiento de una zona de libre comercio sudamericana, con miras a su perfeccionamiento, así como la promoción del crecimiento económico y la reducción de las asimetrías, cuando ello sea posible, mediante la complementación de las economías de los países de América del Sur.

20. Las Reuniones Ministeriales Sectoriales serán convocadas por los Jefes de Estado y examinarán y promoverán proyectos y políticas específicas de integración sudamericana en áreas, entre ellos el transporte. Las reuniones en el área de infraestructura promoverán la implementación de la agenda consensuada de proyectos prioritarios de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), entre otros, tomando en cuenta los planes de desarrollo nacionales, bilaterales y regionales, contando con la participación de las comunidades involucradas.

21. En cumplimiento a lo acordado en la Declaración Presidencial de Cusco, la integración sudamericana es y debe ser una integración de los pueblos en favor de la construcción de un espacio sudamericano integrado.

E-CAN Transporte Aéreo

22. Por otro lado, hemos sido informados por la Secretaría General de la Comunidad Andina que han elaborado un Espacio Virtual de Trabajo de la Comunidad Andina (e-CAN), en apoyo a los grupos de trabajo comunitarios, en este caso, en apoyo del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), denominado e-CAN Transporte Aéreo, para desarrollar los temas siguientes:

- Proyecto de Reglamento Comunitario para unificar los Procedimientos y Requisitos para el Otorgamiento de los Permisos y Autorizaciones a las Líneas Aéreas que prestan servicios en la Comunidad Andina.

- Acordar la estrategia de difusión de la Decisión 619 (Normas para la armonización de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo en la Comunidad Andina).
- Planteamientos sobre la interconectividad aérea en la región (Debate Presidencial, XVI Consejo Presidencial Andino); y sobre el Acuerdo de Fortaleza.
- Programa Comunitario de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC), Facilitación, Certificación de Aeródromos y otros aspectos operacionales (Colombia), así como la creación de un Centro de Control Aéreo Andino (Ecuador y Colombia), conforme acuerdo de la XVII Reunión Ordinaria del CAAA (Lima, 21 – 22 de marzo de 2005).

23. El e-CAN ha sido concebido como una herramienta destinada a facilitar las reuniones no presenciales o virtuales y hacer posible una comunicación permanente entre sus integrantes. Por su concepción, el e-CAN Transporte Aéreo, es una herramienta dinámica que se irá adecuando en el tiempo a las necesidades de cada grupo de trabajo. Los integrantes del grupo de trabajo pueden acceder virtualmente a cualquier parte del sitio y realizar contribuciones. Básicamente los componentes del espacio virtual son:

- Página inicial que presenta las novedades (documentos nuevos, reuniones, anuncios, etc.)
- Temática, es la estructura de los temas de grupo.
- Reuniones. Listado de las reuniones ordenadas cronológicamente.
- Documentos. Listado de los generados por el grupo.
- Anuncios, actividades próximas y eventos relevantes para el grupo.
- Sitio de interés, links a sitios Web importantes para el grupo.
- Foro de discusión, espacio que permite un intercambio de ideas e información. Pueden ser abiertos (de libre participación) o cerrados, cuando el grupo considere conveniente.
- Integrantes, es el directorio de los miembros del grupo de trabajo y pueden acceder virtualmente a cualquier parte del sitio y realizar contribuciones.
- Búsqueda, permite una búsqueda rápida o avanzada de documentos y otros archivos.

24. Como **Adjunto 3** se acompaña el Manual del Usuario ECAN.

Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas - CAAA

25. Con fecha 4 y 5 de noviembre de 2005 se llevará a cabo, en la ciudad de Caracas, Venezuela, la XIX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA). La agenda tentativa a tratarse en dicha reunión será la siguiente:

1. Proyecto de Reglamento Comunitario para unificar los Procedimientos y Requisitos para el Otorgamiento de los Permisos y Autorizaciones a las Líneas Aéreas que prestan servicios en la Comunidad Andina. Revisión del Informe de Consultoría sobre consolidación de las propuestas de la Secretaría General de la Comunidad Andina y de Venezuela.
2. Acordar la estrategia de difusión de la Decisión 619 (Normas para la armonización de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo en la Comunidad Andina).

3. Planteamientos sobre la interconectividad aérea en la región (Debate Presidencial, XVI Consejo Presidencial Andino); y sobre el Acuerdo de Fortaleza.
4. Programa Comunitario de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC), Facilitación, Certificación de Aeródromos y otros aspectos operacionales (Colombia), así como la creación de un Centro de Control Aéreo Andino (Ecuador y Colombia), conforme acuerdo de la XVII Reunión Ordinaria del CAAA (Lima, 21 – 22 de marzo de 2005).
5. Norma comunitaria para el reconocimiento comunitario de las credenciales (licencias) del personal técnico aeronáutico (Ecuador).
6. Promoción de Vuelos Fronterizos.
7. Creación de una sección especial dedicada al Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), en la Página Web de la Secretaría General de la Comunidad Andina.
8. Revisión del Plan de Acción sobre Estadísticas de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina.
9. Transferencia de la Presidencia y de la Secretaría Pro Tempore del CAAA de la autoridad nacional competente de transporte aéreo del Perú, a la autoridad nacional competente de Venezuela.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

26. 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 pertinente.

ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE (AEC)

**XIII REUNIÓN DEL COMITÉ ESPECIAL DE TRANSPORTE
Catia La Mar, Estado Vargas, República Bolivariana de Venezuela
24 y 25 de octubre de 2005**

AGENDA PRELIMINAR

- I. Registro de participantes.
- II. Palabras del Representante del País anfitrión.
- III. Palabras del Presidente del Comité Especial.
- IV. Palabras del Director de la AEC.
- V. Aprobación de la Agenda y Asuntos de Procedimiento.
- VI. Informe del Presidente del Comité Especial.
- VII. Informe de la Secretaría de la AEC.
- VIII. Grupo Presidencial de Seguimiento, Consulta y Concertación (IV Cumbre de la AEC).
- IX. Estatus de las firmas y ratificaciones del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC. Secretaría AEC.
- X. Presentación del Acuerdo General elaborado por el Grupo de Trabajo sobre el proyecto enmendado “Armonización de los Procedimientos para el otorgamiento de los permisos de operación de las líneas aéreas.” Delegaciones de Cuba, Barbados y Trinidad y Tobago.
- XI. Presentación del documento revisado sobre “Compatibilización de Indicadores de calidad de los servicios aéreos”. Delegación de Costa Rica.
- XII. Presentación de las nuevas propuestas de proyectos: delegaciones de Cuba y México.
 - Cooperación en operaciones aeroportuarias.
 - Desarrollo de un mecanismo de financiamiento para los aeropuertos, a los cuales acudir en el desarrollo de los proyectos de infraestructura aeroportuaria.
 - Desarrollo de un Acuerdo Marco de Cooperación para los aeropuertos de la AEC.
 - Desarrollo de una Base de Datos Técnicos y de un programa de asistencia para la certificación de Aeropuertos.
 - Desarrollo de una Base de Datos de los Institutos de Capacitación y de Habilidades Técnicas para la Aviación en la región de la AEC.
- XIII. Avance de la ejecución del proyecto “Base de Datos Marítimo-Portuaria”. Secretaría AEC.

- XIV. Avance sobre las gestiones para la obtención de recursos para la implementación de los proyectos: Secretaría AEC.
- “Creación del Sistema Marítimo Portuario del Gran Caribe” (Fachada Marítima).
 - “Banco de Problemas y Propuestas de soluciones de la actividad Marítimo-Portuaria Regional”.
 - “Creación de un Centro Coordinador de Investigaciones, Asesora y Adiestramiento al servicio de los Países Miembros de la AEC”.
 - “Plataforma Tecnológica”. Secretaría AEC.
- XV. Informe sobre principales logros y conclusiones de la Feria Internacional del Transporte (FIT 2005) celebrada en La Habana, Cuba, en septiembre de 2005. Secretaría AEC.
- XVI. Informe sobre el programa de becas ofrecidas por la Universidad Marítima del Caribe de Venezuela (UMC), para la AEC. UMC
- XVII. Avance de las gestiones sobre la reformulación de la idea de proyecto “Mapas de Rutas Marítimas”. Delegación de Cuba y COCATRAM.
- XVIII. Avance sobre el análisis del Proyecto Marco para el Transporte Marítimo en el Gran Caribe. Delegación de Cuba.
- XIX. Informe sobre los principales resultados obtenidos en la XXXV Conferencia Anual y Exhibición de la Caribbean Shipping Association (CSA), celebrada en Barbados en octubre de 2005. Presidente del CET.
- XX. Avance de las gestiones en el marco del Acuerdo firmado entre AEC y ANAS, sobre el tema del Manejo y Prevención de los Desastres Naturales y la restauración de la Infraestructura y los sistemas de tráfico como parte de una red integrada de transporte y comunicaciones en el Gran Caribe. ANAS.
- XXI. Otros Asuntos.
- Protección del medio marino como aspecto vital para el desarrollo del comercio y el turismo. Delegación de Cuba.
- XXII. Fecha y lugar de la XIV reunión del Comité Especial de Transporte.
- XXIII. Presentación y aprobación del Informe de la Relatoría.

Comunidad Sudamericana de Naciones (CSN)

La creación política de la Comunidad Sudamericana de Naciones (CSN) se produjo el 8 de diciembre de 2004 en Cusco, en el marco de la Reunión de Presidentes de América del Sur.

Los mandatarios de doce naciones decidieron construir la CSN a partir de la convergencia gradual entre la Comunidad Andina y Mercosur, sumando a Chile y luego a Guyana y Suriname.

Pilares:

Cooperación política, social y cultural:

Comprende temas como el fortalecimiento de la democracia, seguridad regional, lucha contra las drogas y la corrupción, así como temas de carácter social y cultural.

Integración económica, comercial y financiera:

Se parte de una fortaleza que es la aprobación y puesta en vigencia de un Acuerdo de libre comercio CAN-Mercosur y de la experiencia exitosa de la Corporación Andina de Fomento, en materia de integración financiera.

Desarrollo de la infraestructura física, la energía, y las comunicaciones:

A través de la Iniciativa IIRSA, se han identificados diez grandes Ejes de Integración y Desarrollo Sudamericano, una cartera de 335 proyectos para los próximos 30 años y 31 proyectos ancla que serán ejecutados en los próximos cinco años.

Potencial de la CSN:

- Posee un PIB de 973 613 millones de dólares, con lo cual se constituye en la quinta potencia mundial
- Tiene una población de 361 millones de habitantes, la cuarta a nivel mundial
- Ocupa una superficie superior a los 17 millones de km².
- Sus exportaciones ascienden a 181 856 millones de dólares.
- Posee el 27% del agua dulce del mundo;
- Dispone de ocho millones de kilómetros cuadrados de bosques, dos océanos
- Es la región que más alimentos produce y exporta en el mundo.
- Dispone de hidrocarburos para 100 años
- El 95 por ciento de sus habitantes tiene una sola religión
- Sus habitantes hablan dos lenguas mutuamente inteligibles
- Tiene una historia común y valores compartidos

Su metodología de construcción

Se realiza a partir de:

- La convergencia gradual entre la CAN y Mercosur, sumando a Chile y luego a Guyana y Suriname
- La implementación progresiva de niveles y ámbitos de acción conjunta con perspectiva más amplia que la de un TLC, hasta evolucionar a fases superiores de integración económica, social e institucional
- El aprovechamiento máximo de los avances y fortalezas de la CAN y el Mercosur
- La armonización de la normativa existente y la negociación de una normativa común
- El redimensionamiento progresivo de algunas de las instituciones existentes para facilitar la concreción del proyecto sudamericano

- El aprovechamiento de la capacidad técnica e institucional de organismos regionales, como la ALADI, OTCA, SELA.

Acciones próximas

- Elaboración de un Plan de Acción, a cargo de los cancilleres con el apoyo de la CAN, el Mercosur, Aladi, Tratado de Cooperación Amazónica y otros
- Organización de la Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones en el 2005 en Brasil, a cargo del Gobierno del Perú que tiene la Secretaría Pro Témpore.

Declaración Presidencial y Agenda Prioritaria
Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones
Brasilia, 30 de setiembre de 2005

En cumplimiento de lo acordado en la Declaración Presidencial del Cusco del 8 de diciembre de 2004, e inspirados en valores comunes tales como la democracia, la solidaridad, los derechos humanos, la libertad, la justicia social, el respeto a la integridad territorial, a la diversidad, la no discriminación y la afirmación de su autonomía, la igualdad soberana de los Estados y la solución pacífica de controversias, los Presidentes y Jefes de Gobierno de los Países de la Comunidad Sudamericana de Naciones, reunidos en Brasilia los días 29 y 30 de septiembre de 2005, declaran:

Introducción

1. La esencia de la Comunidad Sudamericana de Naciones es el entendimiento político y la integración económica y social de los pueblos de América del Sur.
2. La Comunidad Sudamericana de Naciones fortalecerá la identidad de América del Sur y contribuirá, en coordinación con otras experiencias de articulación regional y subregional, al fortalecimiento de la integración de los pueblos de América Latina y el Caribe.
3. La asociación recíproca de los Estados Partes del MERCOSUR y de la CAN, así como la asociación de Surinam, Guyana y Chile, son esenciales para la conformación de la Comunidad Sudamericana de Naciones, con miras a la finalidad última de la unión sudamericana.
4. La Comunidad Sudamericana de Naciones tiene como objetivo el fortalecimiento de los valores y principios comunes establecidos en la Declaración Presidencial del Cusco.
5. En el campo económico los propósitos de la Comunidad Sudamericana de Naciones incluyen el avance y la consolidación del proceso de convergencia encaminado al establecimiento de una zona de libre comercio sudamericana, con miras a su perfeccionamiento, así como la promoción del crecimiento económico y la reducción de las asimetrías, cuando ello sea posible, mediante la complementación de las economías de los países de América del Sur.
6. En ese sentido y conforme a lo dispuesto en la Declaración del Cusco, decidieron encargar a la Secretaría General de la ALADI, en coordinación con la Secretaría General de la Comunidad Andina y la Secretaría Técnica del MERCOSUR, la preparación de una propuesta en el marco de la resolución 59 del Consejo de Ministros de la ALADI, sobre la convergencia CAN-MERCOSUR y otros acuerdos comerciales de la región, para el perfeccionamiento de un área de libre comercio sudamericana, teniendo en cuenta el trato preferencial y diferenciado. Los esfuerzos de la Comunidad estarán encaminados principalmente a la promoción de mejores niveles de calidad de vida, generación de trabajo decente, justa distribución del ingreso y extensión de beneficios sociales a sus habitantes.

Organización

7. La Comunidad Sudamericana de Naciones se establecerá con base en la institucionalidad existente, evitando la duplicación y superposición de esfuerzos, sin nuevos gastos financieros, estableciendo coordinación entre las Cancillerías, con el apoyo de los organismos de integración existentes y perfeccionando su funcionamiento.

8. Las Reuniones de Jefes de Estado constituyen la instancia máxima de la conducción política de la Comunidad. Las mismas serán anuales, se realizarán en todos los países miembros, preferiblemente en orden alfabético.

9. Las reuniones de los Ministros de Relaciones Exteriores tienen por objeto primordial: promover el diálogo político, preparar las reuniones de los Jefes de Estado y adoptar las decisiones ejecutivas para implementar las directrices presidenciales. Tendrán una periodicidad semestral.

10. Los Viceministros de Relaciones Exteriores coordinarán las posiciones de los países de la Comunidad y prepararán las reuniones de Cancilleres.

11. Las Reuniones Ministeriales Sectoriales serán convocadas por los Jefes de Estado y examinarán y promoverán proyectos y políticas específicas de integración sudamericana en áreas como salud, educación, cultura, ciencia y tecnología, seguridad ciudadana, infraestructura de energía, transportes, comunicaciones y desarrollo sostenible. En este sentido estas reuniones se realizarán valiéndose de los mecanismos existentes en el MERCOSUR y en la CAN.

12. Las reuniones en el área de infraestructura promoverán la implementación de la agenda consensuada de proyectos prioritarios de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), entre otros, tomando en cuenta los planes de desarrollo nacionales, bilaterales y regionales, contando con la participación de las comunidades involucradas y protegiendo el medio ambiente.

13. La coordinación y concertación política y diplomática que afirme a la región como un factor diferenciado y dinámico en sus relaciones externas es un objetivo prioritario de la Comunidad Sudamericana de Naciones, que, en esta etapa, se expresará en torno a un diálogo e intercambio de información sobre los asuntos de interés mutuo. Sus pronunciamientos se adoptarán por consenso.

14. La Secretaría Pro-Témpore de la Comunidad Sudamericana de Naciones será ejercida en forma rotativa por cada uno de los países miembros, por períodos anuales, que culminarán en la Reunión de Jefes de Estado. Brasil ejercerá la Secretaría Pro Témpore hasta la realización de la Segunda Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones que se realizará en Bolivia en el año 2006.

15. La “Troika” de la Comunidad estará constituida por el país-sede de la Reunión de Presidentes, y por los países-sede de las reuniones en el año anterior y en el año siguiente. La “Troika” apoyará las actividades de la Secretaría Pro-Tempore.

Agenda Prioritaria

16. Las áreas de acción prioritaria de la Comunidad Sudamericana de Naciones, son:
- el diálogo político,
 - la integración física;
 - el medio ambiente;
 - la integración energética;
 - los mecanismos financieros sudamericanos;
 - las asimetrías;
 - la promoción de la cohesión social, de la inclusión social y de la justicia social; y,
 - las telecomunicaciones.

17. Encargamos a las Instituciones Regionales de Integración que presenten a las Cancillerías y a los Ministerios relacionados, sugerencias para desarrollar propuestas y planes específicos de trabajo sobre las áreas de la agenda mencionada en el párrafo anterior. Dichos trabajos deberán iniciarse de inmediato y ser presentados a más tardar en el primer semestre del año 2006.

18. En la temática referida a la reducción de las asimetrías, convocamos a la Secretaría General de la CAN, la Secretaría Técnica del MERCOSUR, la Secretaría General de la ALADI, la Secretaría Permanente del SELA, la Secretaría Permanente de la OTCA, Secretaria del CARICOM y la CEPAL, para la elaboración de un documento de reflexión para la reunión convocada por Bolivia “Foro: Un nuevo Tratamiento de las Asimetrías en la Integración Sudamericana” en la ciudad de La Paz el 21 de octubre de 2005, manifestando su expectativa de que este Foro contribuya con sugerencias para la reducción de las asimetrías en la región y para que las relaciones económicas produzcan beneficios para todos.

19. Las referidas secretarías brindarán apoyo igualmente a la Secretaría Pro Tempore en los temas de naturaleza técnica que le conciernan, relativos a esta Declaración.

Declaración sobre la Convergencia de los Procesos de Integración en América del Sur
Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones
Brasilia, 30 de setiembre de 2005

En cumplimiento a lo acordado en la Declaración Presidencial de Cusco, del 8 de diciembre de 2004, la integración sudamericana es y debe ser una integración de los pueblos en favor de la construcción de un espacio sudamericano integrado, los Presidentes de la Comunidad Sudamericana de Naciones deciden:

1. Promover la convergencia de los Acuerdos de Complementación Económica entre los países de América del Sur.
2. Solicitar a los secretariados de ALADI, del MERCOSUR, de la CAN y de CARICOM, con la concurrencia de Chile, Guyana y Surinam, que preparen, a más tardar en el primer semestre de 2006, estudios sobre la convergencia de los acuerdos de complementación económica entre los países de América del Sur. Estos estudios deberán incluir el objetivo de conformar gradualmente una zona de libre comercio sudamericana así como la complementación de las economías de los países de América del Sur y la promoción de su crecimiento y desarrollo, tomando en consideración la reducción de asimetrías existentes y preservando los avances adquiridos en la resolución 59 del Consejo de Ministros de Aladi, en el caso de los países partes o miembros de esa organización.

Programa de Acción

Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones
Brasilia, 30 de setiembre de 2005

- 1.El fortalecimiento de los vínculos institucionales entre el MERCOSUR y la CAN será promovido a través del mecanismo de asociación recíproca entre los Estados Miembros de los dos organismos, con la participación de Chile, Guyana y Surinam.
- 2.Para contribuir a la operatividad de lo que está consignado en el párrafo 13 de la Declaración Presidencial se conformará un foro sudamericano de consulta y concertación política, conformado por el FCCP del Mercosur, el Mecanismo de Coordinadores de la Política Exterior Común de la Comunidad Andina y los representantes de Guyana y Surinam.
- 3.La Secretaría Pro Tempore realizará consultas con miras a la emisión de declaraciones consensuadas con todos los miembros, ante situaciones internacionales y regionales de interés común.
- 4.Los países de la Comunidad podrán presentar proyectos consensuados de interés común en los organismos internacionales y regionales.
- 5.Serán programadas reuniones conjuntas entre los órganos del MERCOSUR, de la CAN, Chile, Guyana y Surinam que actúen en áreas afines de acuerdo a un cronograma previamente establecido.
- 6.Los secretariados de la CAN y del MERCOSUR harán una revisión de los acuerdos ya alcanzados por la CAN y por el MERCOSUR en las áreas política y social a fin de examinar en conjunto con Chile, Guyana y Surinam la posibilidad de su extensión a todos los países de América del Sur.
7. Los países sudamericanos conviene negociar un Acuerdo de exención de visas y habilitación de documentos de identidad para que sus nacionales ingresen y transiten en sus respectivos territorios en calidad de turistas.
- 8.La Secretaría Pro Tempore solicitará a los secretariados de ALADI, del MERCOSUR, de la CAN y de CARICOM, con la concurrencia de Chile, Guyana y Surinam, que preparen, a más tardar en el primer semestre de 2006, estudios sobre la convergencia de los acuerdos de complementación económica entre los países de América del Sur. Estos estudios deberán incluir el objetivo de conformar gradualmente una zona de libre comercio sudamericana así como la complementación de las economías de los países de América del Sur y la promoción de su crecimiento y desarrollo, tomando en consideración la reducción de asimetrías existentes y preservando los avances adquiridos en la resolución 59 del Consejo de Ministros de Aladi, en el caso de los países partes o miembros de esa organización.
- 9.Será realizado en La Paz, el 21 de octubre, un foro sobre nuevo tratamiento de las asimetrías en la integración sudamericana.
- 10.La Secretaría Pro Tempore invitará a todos los países al desarrollo de programas para la eliminación de la Fiebre Aftosa, cuando se considere necesario o pertinente, y/o a adherirse al Programa de Acción Mercosur Libre de Fiebre Aftosa (Dec. CMC 8/05).
- 11.La Secretaría Pro Tempore estimulará la realización de ruedas sudamericanas de negocios para promover un mayor aprovechamiento de los acuerdos de complementación económica firmados entre los

países sudamericanos. A estas ruedas de negocios se podrán extender invitaciones a otros países de América Latina y el Caribe.

12. Se fomentará la coordinación de los programas de promoción de comercio y las inversiones entre los países de la Comunidad Sudamericana de Naciones considerando, entre otras, la experiencia desarrollada por Brasil en su Programa de Sustitución Competitiva de Importaciones.

13. Los países de la Comunidad Sudamericana de Naciones intercambiarán experiencias sobre facilitación del comercio, complementación de cadenas productivas e integración en las zonas fronterizas. La Secretaría Pro Tempore organizará una reunión para el intercambio de experiencias sobre cooperación fronteriza.

14. Se dará impulso a la conclusión de los proyectos prioritarios para la integración sudamericana en las áreas de infraestructura de transportes, de energía y de comunicaciones, sobre la base de la profundización de las experiencias bilaterales, subregionales y regionales existentes. Al respecto, se destaca la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), como marco de trabajo para todos los países de América del Sur que, considerando la viabilidad técnica, social, ambiental y económica de los proyectos presentados, elaboró una Agenda de Implementación Consensuada cuyo respaldo fue expresado por los países en la Declaración de Ayacucho de 2004.

15. Considerando que el agua es un recurso natural soberano de incuestionable importancia estratégica para la región, la Comunidad Sudamericana de Naciones reitera su firme decisión de resguardar su aprovechamiento de manera racional, equitativa y sustentable, preservando la conservación de sus fuentes. En ese contexto se impulsará la celebración de reuniones y seminarios para intercambio de experiencias sobre la materia.

16. Teniendo en cuenta las conclusiones del Encuentro Sudamericano de Transporte Aéreo, celebrado en Brasilia los días 29 y 30 de septiembre, la Secretaría Pro Tempore convocará una reunión de autoridades de aviación civil y Ministros de Turismo para examinar las bases de un programa sudamericano de conectividad aérea, para fomentar el turismo y el comercio regional, en el marco de los entendimientos vigentes.

17. Reafirman la importancia de la integración energética de América del Sur. Ratifican los resultados de la I Reunión de Ministros de Energía de la Comunidad Sudamericana de Naciones, realizada en Caracas, el 26 de septiembre de 2005, en la cual se decidió continuar dando pasos concretos dentro de la iniciativa Petroamérica, sobre la base de los principios contenidos en su Declaración.

Reiteran la invitación a todos los países sudamericanos a que consideren su incorporación en el proceso de estudio de un acuerdo de complementación energética regional propuesto por Uruguay en la Reunión de Ministros de Energía del Mercosur, Chile, Perú y Bolivia, realizada en Montevideo, el 22 de agosto de 2005.

Además, instan a los Ministros de los países que trabajan en la iniciativa de la Red de Gasoductos del Sur a que avancen, a la brevedad posible, en el desarrollo de ese proyecto, atendiendo a los aspectos institucionales, legales, técnicos y económicos que permitan su pronta viabilización.

18. La Secretaría Pro Tempore solicitará a los organismos financieros regionales que, en conjunto con los bancos e instituciones nacionales de desarrollo, impulsen los trabajos del Proceso Sectorial para identificar

mecanismos innovadores y encontrar soluciones que permitan el financiamiento de la Cartera Estratégica de Proyectos IIRSA.

19. Los países miembros de la CAF harán todos los esfuerzos para posibilitar la incorporación de todos los países sudamericanos a ese organismo financiero, como socios plenos de la categoría A, a petición de parte.

20. La Secretaría Pro Tempore convocará un taller con la participación de representantes de los sectores público y privado y de los organismos financieros regionales, para discutir modalidades alternativas que permitan financiar proyectos de inversión económica y de cohesión social, en las más ventajosas condiciones, en especial para apoyar a las pequeñas y medianas empresas y a las cooperativas.

21. Se conformará un grupo de trabajo técnico, con la participación de los órganos de gobierno a cargo de la formulación de políticas, normas y regulación de los servicios de comunicación e Internet, con el propósito de examinar la posibilidad de impulsar el desarrollo de una infraestructura de redes, indispensable para la sociedad regional de la información, que incluya puntos de intercambio de Internet, troncales regionales y servidores primarios, respetando la situación y las necesidades específicas de la región.

22. Se desarrollará un programa de erradicación del dengue y la malaria en todos los países de América del Sur que lo requieran.

23. Ante la urgente necesidad de avanzar en la superación de las desigualdades sociales sudamericanas, la Secretaría Pro Tempore de la Comunidad Sudamericana de Naciones convocará a una reunión de expertos y de responsables de programas gubernamentales de desarrollo social, de combate a la pobreza y de emergencia social, para recomendar, a la brevedad, propuestas de acción en estos aspectos.

24. Los Ministros de Turismo examinarán aún en el segundo semestre del 2005, un programa de cooperación para promover la responsabilidad ética en el turismo, con especial atención a la prevención de la explotación de niños y adolescentes y a los efectos del turismo sobre el medio ambiente.

25. Considerando que el tema del medio ambiente hace parte de la agenda prioritaria del proceso de integración sudamericano, se acuerda celebrar en la ciudad de Quito, durante el primer semestre del año 2006, una reunión de los países sudamericanos, conjuntamente con instituciones académicas y organizaciones gubernamentales regionales y subregionales, a fin de analizar puntos de interés común sobre esa materia.

26. Se promoverá la participación de la sociedad en su conjunto para facilitar la divulgación de la integración y de la realidad sudamericana a través de diferentes sistemas de comunicación, educativos, de información y culturales, con pleno respeto a la libertad de prensa y al derecho que tienen los pueblos a ser informados.

27. Los Ministros de Cultura y sus equivalentes se reunirán en el primer semestre de 2006 y estudiarán una propuesta de agenda cultural sudamericana. Esta agenda podría, entre otros, incluir un festival rotativo de cultura, producciones cinematográficas conjuntas y un premio sudamericano de cultura.

28. Será organizada cada dos años y en forma rotativa una feria de ciencia y tecnología sudamericana. Serán estimulados los proyectos de investigación científicos y tecnológicos conjuntos. Será instituido un premio sudamericano de ciencia y tecnología.

29. Se elaborará un Plan de Cooperación en Innovación, Investigación y Desarrollo con especial referencia a temas de ciencia y tecnología y sus aplicaciones al desarrollo productivo y de servicios, poniendo énfasis en ampliar las potencialidades de los recursos naturales disponibles en la región, así como de la industria generadora de valor agregado, teniendo en cuenta los programas existentes.

30. Se elaborará, con la colaboración del Convenio Andrés Bello, un catastro de instrumentos internacionales vigentes, que se refieran al reconocimiento mutuo de títulos profesionales y diplomas universitarios, con el fin de evaluar dichos instrumentos y considerar su eventual perfeccionamiento mediante la negociación de textos complementarios que se estimen pertinentes.

Declaración sobre Integración en el Área de Infraestructura
Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones
Brasilia, 30 de setiembre de 2005

En cumplimiento a lo acordado en la Declaración Presidencial de Cusco, del 8 de diciembre del 2004, e interpretando las aspiraciones de sus pueblos a favor de la construcción de un espacio sudamericano integrado, los Presidentes de la Comunidad Sudamericana de Naciones deciden:

1. Acelerar el proceso de ejecución de los proyectos prioritarios para la integración sudamericana en las áreas de infraestructura de transportes y de comunicaciones;
2. Impulsar alternativas de financiamiento que tengan en cuenta la realidad financiera de los países sudamericanos, preserven la capacidad regulatoria y la autonomía decisoria de los Estados, y estimulen la realización de las inversiones necesarias a la implementación de los proyectos prioritarios de integración física, energética y de comunicaciones de América del Sur, identificados por los países y reunidos en la denominada “Cartera IIRSA”;
3. La Secretaría Pro Tempore solicitará a los organismos financieros regionales que, en conjunto con los bancos e instituciones nacionales de desarrollo, impulsen los trabajos del Proceso Sectorial para identificar mecanismos innovadores y encontrar soluciones que permitan el financiamiento de la Cartera Estratégica de Proyectos IIRSA.
4. Convocar una reunión ministerial sectorial en el área de transportes, obras públicas y planificación para, con base en la profundización de las experiencias bilaterales, regionales y subregionales existentes, identificar las restricciones y proponer un programa de acción con medidas concretas para adelantar la ejecución de proyectos prioritarios de integración física.
5. Conformar un grupo de trabajo técnico, con la participación de los órganos de gobierno a cargo de la formulación de políticas, normas y regulación de los servicios de comunicación e Internet, con el propósito de examinar la posibilidad de impulsar el desarrollo de una infraestructura de redes, indispensable para la sociedad regional de la información, que incluya puntos de intercambio de Internet, troncales regionales y servidores primarios, respetando la situación y las necesidades específicas de la región.
6. Reafirman la importancia de la integración energética de América del Sur. Ratifican los resultados de la I Reunión de Ministros de Energía de la Comunidad Sudamericana de Naciones, realizada en Caracas, el 26 de setiembre de 2005, en la cual se decidió continuar dando pasos concretos dentro de la iniciativa Petroamérica, sobre la base de los principios contenidos en su Declaración.

Reiteran la invitación a todos los países sudamericanos a que consideren su incorporación en el proceso de estudio de un acuerdo de complementación energética regional propuesto por Uruguay en la Reunión de Ministros de Energía del Mercosur, Chile, Perú y Bolivia, realizada en Montevideo, el 22 de agosto de 2005.

Además, instan a los Ministros de los países que trabajan en la iniciativa de la Red de Gasoductos del Sur a que avancen, a la brevedad posible, en el desarrollo de ese proyecto, atendiendo a los aspectos institucionales, legales, técnicos y económicos que permitan su pronta viabilización.

Declaración de Caracas en el Marco de la I Reunión de Ministros de Energía de la Comunidad Suramericana de Naciones

Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones
Brasilia, 30 de setiembre de 2005

Nosotros, los Ministros de Energía y altos representantes de los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Uruguay, Suriname y Venezuela; reunidos en Caracas, Venezuela, el 26 de septiembre de 2005, conforme a lo acordado en la Declaración de los Ministros de Relaciones Exteriores de la Comunidad Suramericana de Naciones en Guayaquil el 02 de agosto de 2005, reconociendo que, a pesar de los avances que han tenido lugar en materia de integración energética en la región Suramericana y del enorme potencial en recursos energéticos que posee la región, Suramérica enfrenta aún serios desafíos para asegurar su suministro energético, y asimismo:

Teniendo presente los siguientes antecedentes relacionados como las anteriores reuniones y declaraciones de integración:

La Resolución XXXIV/D/420, de la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE) sobre integración energética, suscrita en octubre de 2003;

La Declaración de la I Reunión de Ministros de Energía de América del Sur sobre Energía, en la Isla de Margarita, firmada por Argentina, Bolivia, Brasil y Venezuela, el pasado 29 de octubre de 2004, en la que se declara realizar acciones concretas para la conformación de PETROSUR;

La base conceptual para la constitución del Secretariado de PETROSUR, suscrita por los ministros de Energía de las Repúblicas de Argentina, Brasil y Venezuela en la ciudad de Brasilia, el pasado 10 de mayo de 2005;

El Acuerdo de Adhesión de la República Oriental del Uruguay a la Secretaría de PETROSUR, en la ciudad de Montevideo el 10 de agosto de 2005;

La Declaración de PETROCARIBE emitida el día 29 de junio de 2005, en Puerto La Cruz, Venezuela;

La II Reunión de Ministros de Energía del MERCOSUR, más Chile, Perú y Bolivia, celebrada en Montevideo, Uruguay, el 22 de agosto de 2005;

La presentación de la estrategia de PETROAMERICA hecha por Venezuela en esta Reunión;

CONSIDERANDO que la estrategia PETROAMERICA busca ser un habilitador geopolítico fundamentado en la identificación de mecanismos de cooperación e integración energética, como base para el mejoramiento socio-económico de sus pueblos;

CONSIDERANDO que PETROAMERICA tiene por objetivo ser un acuerdo multilateral para la coordinación de políticas energéticas como la finalidad de procurar la integración regional y agilizar la toma de decisiones que conduzcan a la culminación exitosa de los procesos de integración;

CONSIDERANDO que PETROAMERICA busca identificar complementaridades y aprovechar los potenciales energéticos y los beneficios de los intercambios para solventar las asimetrías energéticas, económicas y sociales de la región;

ASUMIENDO que la iniciativa de PETROAMERICA tiene como objetivo la integración en materia de energía, a través de una plataforma que imprima celeridad a los acuerdos energéticos bilaterales;

CONSCIENTES de la necesidad de que la integración energética promueva un mayor énfasis en el desarrollo social de nuestros pueblos;

DECIDIDOS a buscar, como un objetivo fundamental de los procesos de integración, el mejor acceso en términos de disponibilidad y de costos, para el beneficio de nuestros pueblos;

CONVENCIDOS del derecho que tienen los Estados de hacer respetar la Soberanía de sus pueblos, para de esta manera salvaguardar el interés de sus naciones y la autonomía de las mismas en el manejo y utilización de sus recursos energéticos;

CONSIDERANDO que la estrategia PETROAMERICA no se limita al sector de los hidrocarburos sino que comprende el sector energético de manera integral;

CONSCIENTES de que la integración energética es muy importante para consolidar la integración regional;

ACORDAMOS:

CONTINUAR dando pasos concretos dentro de la iniciativa PETROAMERICA, como el objetivo de materializar la integración energética entre nuestros países como base a los siguientes principios:

La Cooperación y Complementación entre los países de Suramérica;

La solidaridad entre los pueblos;

El respeto a la Soberanía y a la Autodeterminación de los pueblos;

El derecho soberano a establecer los criterios que aseguren el desarrollo sustentable en la utilización de los recursos naturales renovables y no renovables, así como también a administrar la tasa de explotación de los recursos naturales no renovables;

La integración regional en busca de la complementariedad de los países en el uso equilibrado de los recursos para el desarrollo de sus pueblos;

El respeto a los modos de propiedad que utiliza cada Estado para el desarrollo de sus recursos energéticos.

DESIGNAR al Ministro de Energía y Petróleo de la República Bolivariana de Venezuela como relator de los Acuerdos alcanzados en esta reunión, ante la Cumbre de Jefes de Estado de la Comunidad Suramericana de Naciones a celebrarse en la ciudad de Brasilia, los días 29 y 30 de septiembre de 2005.

INVITAR a los países presentes en esta Reunión a considerar su incorporación en el proceso de estudio de un Acuerdo de complementación energética regional propuesto por Uruguay en la Reunión de Ministros de Energía del MERCOSUR, más Chile, Perú y Bolivia, celebrada en Montevideo, Uruguay, el 22 de agosto de 2005.

Igualmente, expresamos nuestro agradecimiento al Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela por su cálida hospitalidad y la excelente organización de esta reunión.

Caracas, 26 de septiembre de 2005

Declaración de Seguridad Ciudadana en Sudamérica

Fortaleza, 26.08.2005

Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones
Brasilia, 30 de setiembre de 2005

En el ámbito de la Comunidad Sudamericana de Naciones (CASA), creada por la Declaración de Cusco de diciembre 2004, y aplicándose el punto 10 de la Declaración de Ayacucho, de la misma ocasión, la cual acordó la realización de una reunión sobre Seguridad Ciudadana y temas afines en Brasil, los Ministros de Justicia, de Interior, Defensa y de Seguridad Ciudadana de los Países de la CASA reunidos en Fortaleza, los días 25 y 26 de agosto de 2005, considerando:

QUE los Jefes de Estado de los países sudamericanos reiteraron en ocasión de la Cumbre realizada en el Cusco la necesidad de promover el acceso a mejores niveles de vida de sus pueblos y de desarrollo económico, el cual debe entenderse de una manera integral que comprende asegurar una más justa y equitativa distribución del ingreso, el acceso a la educación, la cohesión y la inclusión social, así como la preservación del medio ambiente y la promoción del desarrollo sostenido;

QUE reconocen el trabajo desarrollado en el ámbito del Mercosur, de la Comunidad Andina y de otros foros intergubernamentales e internacionales y que, por lo tanto, se deben integrar los mismos para asegurar la participación de todos los países del subcontinente con el fin de intercambiar estrategias en la materia;

QUE en dicho proceso de integración de experiencias, la responsabilidad estatal es protagónica, originaria e indelegable, debiéndose contar con el invaluable aporte de la participación comunitaria y la asistencia técnica y financiera de los organismos internacionales;

QUE es derecho inalienable de los pueblos de los países sudamericanos contar con las condiciones que garanticen su desarrollo en un ambiente de paz, con buena calidad de vida, libre de la violencia y de la criminalidad;

QUE la seguridad es una condición necesaria para el ejercicio de la libertad y, por lo tanto, indispensable para el desarrollo de las ciudadanas y de los ciudadanos en una sociedad democrática. No existe una democracia sin libertad, y es imposible la libertad sin seguridad;

QUE desde el punto de vista conceptual, las formas de tratamiento de la Seguridad Ciudadana están en permanente proceso de evolución en todos los países de Sudamérica. A la preocupación por la seguridad del Estado, se sumó la preocupación por la seguridad de los ciudadanos, con valores propios, en el marco del respeto a la ley y la protección de los derechos humanos. La evolución política y el desarrollo de paradigmas universales ponen el foco de atención de la Seguridad Ciudadana en la construcción de una cultura para la convivencia en paz, de reconocimiento a la dignidad humana y al sistema democrático. Por esa razón, se hace necesario construir prácticas dirigidas a garantizar a los ciudadanos el libre ejercicio de sus derechos y libertades así como el cumplimiento de sus deberes, en un medio sin amenazas y riesgos que permita el restablecimiento de la confianza comunitaria e institucional.

QUE la participación ciudadana es un elemento clave para avanzar en la consolidación de valores y normas comunitarias, como el respeto y la solidaridad, que han sido tradicionales en las comunidades

sudamericanas;

QUE en muchos países, históricamente, la seguridad prestada por el Gobierno al ciudadano fue insuficiente, concentrándose en las fuerzas policiales de forma aislada y disociada de la sociedad;

QUE la inequidad social es una de las causantes de la violencia y la inseguridad en Sudamérica, del mismo modo que estas dificultan los avances hacia una mayor equidad social;

QUE, en este sentido, es conveniente conocer las causas sociales de la criminalidad para diseñar políticas efectivas de Seguridad Ciudadana de carácter multidisciplinario, multisectorial y multinivel;

QUE los distintos instrumentos y metodologías de medición revelan que la inseguridad es una de las principales preocupaciones de las y de los ciudadanos sudamericanos en el tiempo actual. En diversos países de la región, la sociedad civil y los Gobiernos se han movilizado, en búsqueda de respuestas eficaces frente a la violencia y criminalidad comunes en nuestras ciudades;

QUE la aplicación de políticas públicas en materia de Seguridad Ciudadana en áreas y poblaciones de fronteras es de gran importancia para el avance del proceso de integración y seguridad regionales;

QUE así como la Seguridad Ciudadana constituye una acción mancomunada de los Estados con las energías sociales y los organismos internacionales, se debe tener presente que la seguridad pública, entendida como la acción estatal exclusiva, reclama para sí la intervención en aquellos delitos cuya complejidad, peligrosidad y grado de organización así lo aconsejen.

DECLARAN:

(1) La importancia de establecer políticas públicas comunes en materia de Seguridad Ciudadana, a través de la cooperación en capacitación, intercambio de información y de experiencias considerando la institucionalidad de la integración existente, evitando la superposición de esfuerzos y mayores gastos financieros

(2) La necesidad de consolidar una visión integral del fenómeno que promueva el uso de los instrumentos de la prevención y control de la violencia y criminalidad apoyados en estudios de investigación y trabajos académicos que le den fundamento.

(3) El interés de profundizar los esfuerzos para incluir, donde las normas lo permiten, nuevos actores en la gestión de los asuntos referentes a la seguridad del ciudadano, tales como gobiernos distintos al del nivel nacional, agencias gubernamentales encargadas de atender a las poblaciones en riesgo, así como el sector privado, ONGs y la propia sociedad civil organizada, tomando en consideración que la Seguridad Ciudadana debe asumirse como una responsabilidad compartida del gobierno y la comunidad.

(4) La disposición de sus gobiernos en emprender esfuerzos para introducir reformas legales e institucionales, en caso de ser necesario, para fortalecer los órganos involucrados en el sistema de Seguridad Ciudadana, fomentar la coordinación interinstitucional y la formación y capacitación de recursos humanos, con vistas a optimizar las acciones nacionales y regionales en materia de Seguridad Ciudadana.

(5) La necesidad de destacar y promover la acción en Seguridad Ciudadana que tienda a fortalecer y potenciar las capacidades de las comunidades como agentes preventivos ante la violencia y la criminalidad, considerando que la participación ciudadana es un elemento clave para avanzar en la

consolidación de valores y normas comunitarias de respeto y solidaridad que permitan una mejor convivencia social.

(6) La importancia, para la Seguridad Ciudadana, de la cuestión del control del comercio, de la posesión y del uso de armas de fuego y municiones, así como de las iniciativas de desarme, y la eficacia de la regulación legal de dichas actividades, inclusive en regiones de frontera.

(7) La relevancia de la prevención terciaria, entendida como todas las acciones que desde el Estado y la comunidad permitan generar para los involucrados condiciones de convivencia ciudadana, y la constitución de políticas nacionales adecuadas. Comprométense, también, a hacer esfuerzos para fomentar la cooperación regional e internacional en ese sector.

(8) Su acuerdo en aprobar el siguiente Programa de Acción y de someter a la próxima Cumbre de la Comunidad Sudamericana de Naciones la recomendación de establecer los mecanismos necesarios para su implementación:

PROGRAMA DE ACCIÓN SUDAMERICANO DE SEGURIDAD CIUDADANA

Con vistas a iniciar la concreción de los principios y las directrices arriba mencionados, los Ministros de Justicia, de Interior, Defensa y de Seguridad Ciudadana de los países de la CASA deciden:

(1) Construir una red integrada en el área de Seguridad Ciudadana, que permita una acumulación de conocimiento y experiencias, así como un intercambio eficaz de los mismos, según las legislaciones nacionales lo autoricen, por medio de la difusión de buenas prácticas, del acceso a las fuentes y de la información oportuna de todas las formas y manifestaciones de los fenómenos de la violencia y criminalidad.

(2) Fomentar el conocimiento comparado del fenómeno de la violencia y criminalidad en Sudamérica, el conocimiento sistematizado de buenas prácticas, el análisis de las herramientas de diagnóstico y los programas de reformas institucionales ya emprendidas. Uno de los instrumentos para lograr dicho objetivo podrá ser el intercambio entre los observatorios de prevención de violencia y criminalidad provenientes de los diversos países, con vistas a la creación de un observatorio sudamericano.

(3) Iniciar un análisis de herramientas programáticas concretas de acción y estudio de los instrumentos de intercambio de formas de administración del conocimiento, que suministren elementos suficientes de juicio que permitan elaborar un esquema para el establecimiento e implementación de la red.

(4) Fomentar la cooperación proveniente tanto de fuentes estatales, privadas o de organizaciones internacionales y regionales en los diversos campos relativos a la Seguridad Ciudadana, mediante capacitación y entrenamiento, intercambio de especialistas, de experiencias y buenas prácticas.

(5) Recomendar la realización de consultas intergubernamentales de forma periódica en el campo de la seguridad ciudadana.

(6) Avanzar en los mecanismos que se vienen desarrollando en el ámbito de la Seguridad Ciudadana, tales como: intercambio de misiones técnicas para visitas de trabajo y pasantías, realización de seminarios y talleres, análisis de fuentes especiales de financiamiento y promoción de la inserción de organismos académicos.

Declaración sobre la Cumbre Comunidad Sudamericana de Naciones / Unión Africana

Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones
Brasilia, 30 de setiembre de 2005

Los Presidentes manifiestan su beneplácito ante la propuesta del Presidente Olosegun Obasanjo, de Nigeria, de realización de una reunión de Jefes de Estado y de Gobierno de los países de la Comunidad Sudamericana de Naciones y los países de la Unión Africana, e instruyen la Troica a hacer las consultas pertinentes para su organización.

Declaración sobre el Seguimiento de la Cumbre América del Sur-Países Árabes

Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones
Brasilia, 30 de setiembre de 2005

Los Jefes de Estado de los Países Sudamericanos, reunidos en Brasilia los días 29 y 30 de setiembre de 2005, reiteran la importancia de la Cumbre América del Sur – Países Árabes, celebrada en esta misma capital los días 10 y 11 de mayo, y destacan la necesidad de aprovechar el momento político favorable y la dinámica generados por ella para promover el fortalecimiento y la diversificación de las relaciones entre estas dos regiones del mundo en desarrollo.

Reafirman su compromiso con la implementación de las decisiones y recomendaciones emanadas de ella.

En este sentido, confirman su disposición de participar activamente en las actividades de seguimiento previstas en la Declaración de Brasilia, sobre todo las reuniones de Argel (10 y 20.11.05) y Alepo (14 y 15.12.2005) sobre la Biblioteca Árabe-Sudamericana, la reunión en El Cairo de Altos Funcionarios (29 y 30.11.05) y las reuniones ministeriales sobre cultura y temas económicos, que se realizarán respectivamente en Argel y Quito, en el primer semestre de 2006.

Propuestas de los Presidentes de Uruguay y Venezuela

Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones
Brasilia, 30 de setiembre de 2005

Los Presidentes de los Países de la Comunidad Sudamericana de Naciones han recibido con satisfacción las sugerencias elaboradas por los Presidentes Tabaré Vázquez y Hugo Chávez Frías en su carta con fecha de 10 de agosto de 2005, que constituyen un valioso aporte de ideas para el fortalecimiento de la integración y solidaridad entre los pueblos de América del Sur.

Los Presidentes se complacen que muchas entre aquellas sugerencias se encuentran reflejadas en las Declaraciones y en el Programa de Acción aprobados en esta I Reunión de Jefes de Estado de los Países de la Comunidad.

A los efectos de una pronta decisión con respecto a esos temas, los Presidentes de los Países de la Comunidad decidieron encargar a la Secretaría Pro Tempore realizar las consultas pertinentes en el plazo de 90 días.

ESPACIO VIRTUAL DE TRABAJO DE LA COMUNIDAD ANDINA

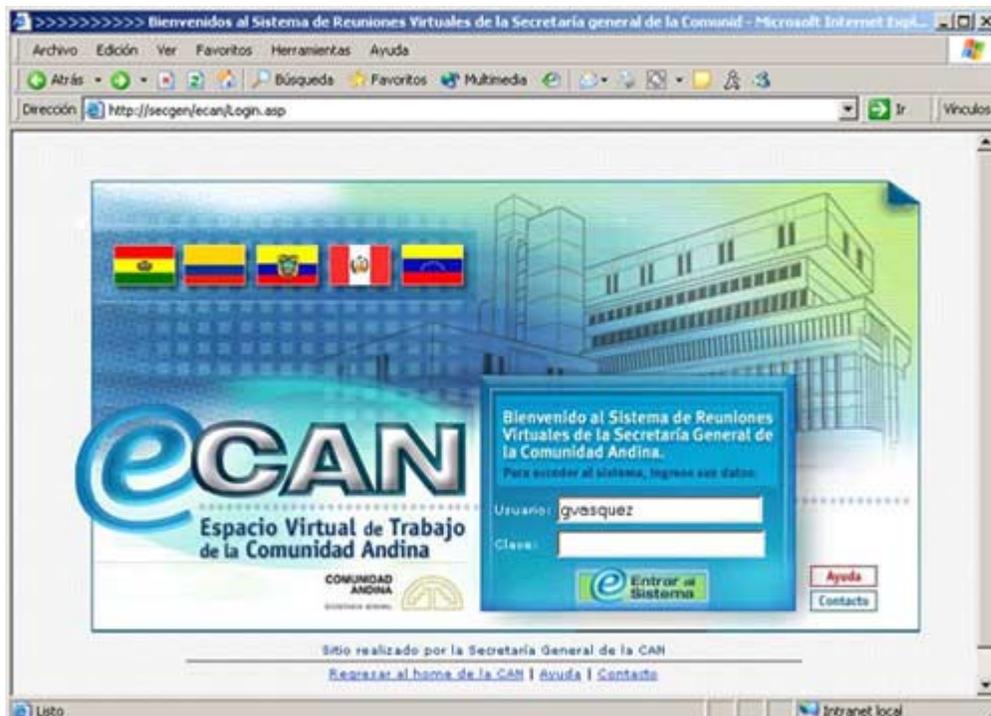


El V-CAN es un “Sistema Integrado de apoyo al trabajo a distancia de la Comunidad Andina”, ha sido concebido como una herramienta de apoyo a las reuniones presenciales y no presenciales de los Grupos de Trabajo Comunitario. Cada grupo de trabajo comunitario tendrá un “**Sitio Web Privado**” en el que se podrá trabajar a distancia mediante el intercambio de Documentos, Anuncios, Foros de discusión, etc.

1 Uso del Sitio WEB del grupo de trabajo.

1.1 Ingreso

- Abrir el navegador de internet (IE 5 o superior).
Si está dentro de la sede de la Secretaría General de la Comunidad Andina
- Abrir la dirección **<http://secgen/ecan>**
Si está fuera de la sede de la Secretaría General de la Comunidad Andina
- Abrir la dirección **<http://secgen.comunidadandina.org/ecan>**
- Especificar el usuario y el password asignado por el administrador del grupo.
- Hacer click en el botón “Entrar al Sistema”



1.2 Página Inicial.

La "**página inicial**" es la página que aparece como portal al acceder al sitio del grupo de trabajo, el objetivo fundamental es mantener una vista general de las novedades (documentos y eventos nuevos) y facilitar el acceso inmediato a la información más relevante.

En la parte superior encontrará una barra que le permitirá acceder a cada uno de los componentes (Módulos) del ECAN. En la misma sección podrá observar el nombre con el que participa en el grupo.

The screenshot shows the eCAN website interface. At the top, there is a navigation bar with the eCAN logo and the text "Espacio Virtual de Trabajo de la Comunidad Andina". Below this, there are several tabs: Temática, Reuniones, Documentos, Anuncios, Sitios de interés, Foros libres, and Integrantes. The main content area is divided into several sections:

- Documentos:** A list of documents with titles like "Consultoría Jurídica a Bolivia - Informe del Dr. Armando Asín", "CV - Mario Valencia - 2,8", "CV - Juan Palomino - 2.11", and "CV - Ricardo Villasmil - 2.15".
- Foros libres:** A section for open forums with a title "Para conocimiento de la Unidad de Gestión o cualquier otro beneficiario del Proyecto Competencia".
- Anuncios:** A section for announcements with titles like "Se realizó la III Reunión del Comité de Seguimiento del Proyecto Competencia" and "Estudio del Sector Aeroportuario - Perú".
- Reuniones:** A section for meetings with a title "III Reunión del Comité de Seguimiento - Agenda".

At the bottom right of the main content area, there is a green button labeled "arriba".

La información que presenta esta página es la colección de los últimos 5 elementos que fueron agregados a cada módulo del sitio. Para acceder al elemento completo hacer clic sobre el título (texto resaltado en azul).

Para acceder a elementos anteriores por cada componente hacer clic en el enlace "**Mas...**" que se encuentra en la parte inferior derecha del recuadro que lo identifica.

En la parte inferior de la "**Página inicial**" se muestra el rol que se le fue asignado en el grupo de trabajo.

1.3 Componentes ó Módulos.

Los componentes del V-CAN están constituidos por: Temática, Reuniones, Documentos, Anuncios, Sitios de interés, Foros libres e Integrantes. El acceso a cada uno de ellos se encuentra en la parte superior de todas las páginas, distribuido de la siguiente manera.

The screenshot shows the navigation bar for the "Anteproyecto Instrumento sobre Transporte de Mercancías - UNCITRAL". It features a blue header with the title and a navigation bar with the following tabs: Temática, Reuniones, Documentos, Anuncios, Sitios de interés, Foros libres, and Integrantes.

Al hacer clic sobre el nombre de un módulo se encontrará una barra de acciones en la que aparecerán las acciones disponibles mediante los botones que permitirán: Agregar un nuevo elemento ó Modificar y Eliminar los elementos seleccionados de la lista del contenido. Estas opciones se distribuyen de la siguiente manera

[Agregar](#) [Modificar](#) [Eliminar](#)

Si alguno de ellos no se muestra durante la sesión de trabajo significa que la acción no está permitida para el ROL asignado al usuario.

1.3.1 Documentos

La mejor forma de compartir información dentro del grupo son los documentos. El ECAN permite agregar documentos independientemente de las actividades mediante la página de "Documentos".

Tipo	Nombre del Documento	Peso (KB)	Fecha
<input type="checkbox"/>	Taller Subregional de la OMPI sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore.	174	05/09/2003
<input type="checkbox"/>	Taller de la OMPI sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore. Transcripciones Parte V	184	05/09/2003
<input type="checkbox"/>	Taller de la OMPI sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore. Transcripciones Parte IV	164	19/09/2003
<input type="checkbox"/>	Taller de la OMPI sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore. Transcripciones Parte III	240	05/09/2003
<input type="checkbox"/>	Taller de la OMPI sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore. Transcripciones Parte II	176	05/09/2003
<input type="checkbox"/>	Taller de la OMPI sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore. Transcripciones Parte I	170	05/09/2003
<input type="checkbox"/>	OMPI - Taller sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore: La Experiencia de Paraguay	40	05/09/2003
<input type="checkbox"/>	OMPI - Taller sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore: La Experiencia de Panamá	92	05/09/2003
<input type="checkbox"/>	OMPI - Taller sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore: La Experiencia de México	52	05/09/2003
<input type="checkbox"/>	OMPI - Taller sobre el acceso a los Recursos Genéticos, los Conocimientos Tradicionales y el Folklore: La Experiencia de Ecuador	54	05/09/2003

Los documentos están agrupados en folders, los cuales aparecen al lado izquierdo de la página, para ver los documentos asociados a cada uno de ellos haga clic sobre cada folder.

Para **agregar un documento** entrar a la página de “Documentos” y hacer clic en el botón “Agregar” el cual abre la página de agregar documentos. Al culminar hacer clic en el botón “Guardar” para grabar el nuevo documento.

En el caso de estar ubicado dentro de un grupo temático solo eliminará el documento de él y permanecerá en los demás.

1.3.2 Anuncios

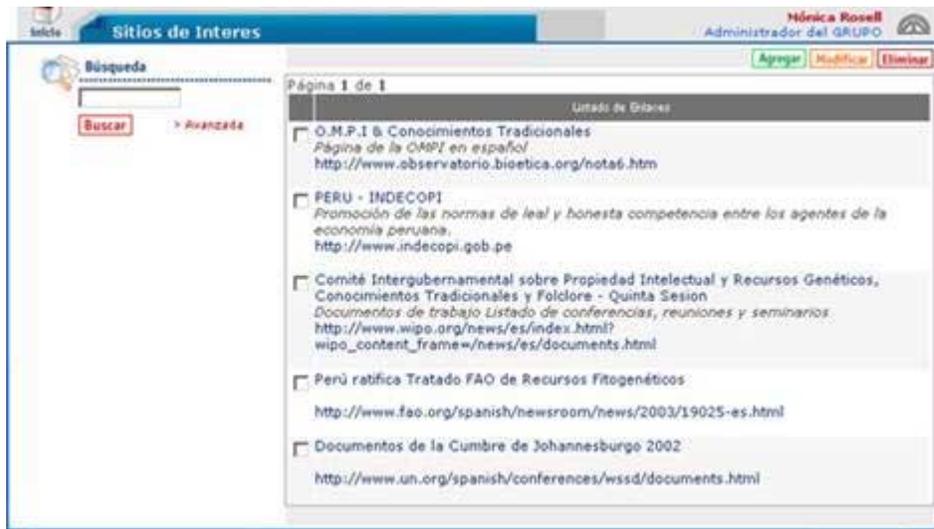
Es el Módulo en el cual se colocan las noticias u eventos relevantes para el grupo de trabajo. El orden predeterminado está definido con el criterio "Cronológicamente inverso", es decir, los últimos anuncios aparecen en la parte superior.

Creación del espacio virtual del grupo de transporte marítimo
A partir de la fecha en adelante, se usará el Espacio de trabajo Virtual, para el intercambio de información y opiniones al interior del grupo del anteproyecto instrumento sobre Transporte de Mercancías - UNCITRAL.

Para **agregar un anuncio** entrar a la página de “Anuncios” y hacer clic en el botón “Agregar” el cual abre la página de agregar anuncios. Al culminar hacer clic en el botón “Guardar” para grabar el anuncio nuevo.

1.3.3 Sitios de interés

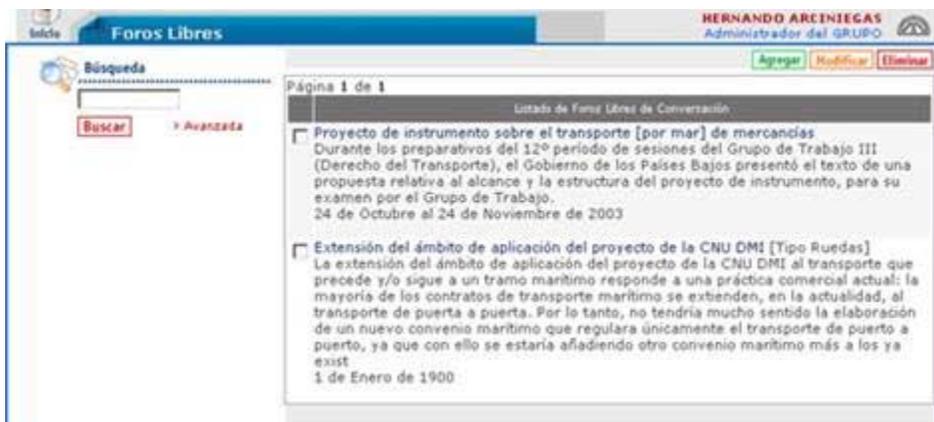
Este módulo permite introducir links a sitios Web de interés que resulten importantes para el grupo de trabajo. Estos pueden ser recursos en línea y páginas Web de uso frecuentes.



Para **agregar un sitio de interés** entrar a la página de “Sitios de interés” y hacer clic en el botón “Agregar” el cual abre la página de agregar sitios interés, Al culminar hacer clic en el botón “Guardar” para grabar el nuevo sitio de interés.

1.3.4 Foros Libres

El módulo foros libres permite a todos los integrantes del grupo de trabajo proponer ideas, plantear preguntas y compartir información con los demás participantes.



Para **agregar un Foro Libre** entrar a la página de “Foros Libres” y hacer clic en el botón “Agregar” el cual abre la página de agregar Foros libres. En esta página especificará: el título, el resumen, el tipo de foro y los documentos que serán utilizados en el debate.

El tipo de foro tiene 2 opciones: Tipo simple y el Tipo Rueda. Al especificar el primero será necesario completar la fecha de inicio y la fecha de finalización. En el caso del segundo se pueden crear varias ruedas o etapas con fechas de inicio y finalización distintas en cada una de ellas, buscando recudir el ámbito de discusión en cada uno de ellos.

Al culminar hacer clic en el botón “Guardar” para grabar. Esta operación abrirá inmediatamente la página del foro libre creado.

Página del foro libre.

Tipo Simple.

Los Foros libres simple permiten **plantear las preguntas directamente** mediante la barra de acciones ubicada en la parte inferior de la **Página del Foro Libre**.

Para **agregar una pregunta** hacer clic en el botón “Agregar” el cual abre la página de agregar pregunta. En esta página deberá completar el **título de la pregunta, el resumen descriptivo, y los documentos** si fuese necesario, luego de ello deberá hacer clic en el botón grabar.

Para **responder a una pregunta** hacer clic en el botón “Responder” que se encuentra al pie de de cada pregunta o de cada respuesta, esto abrirá la página de responder, en el cual completar el **título de la respuesta, el resumen descriptivo, y los documentos** si fuese necesario, luego de ello deberá hacer clic en el botón grabar.

Las dos operaciones descritas anteriormente configurarán la discusión ordenando las preguntas y respuestas de forma jerárquica, como se muestra en el gráfico siguiente.

Inicio Reunión - Foros de Debate - Simples - Libre HERNANDO ARCINIEGAS
Administrador del GRUPO

Proyecto de instrumento sobre el transporte [por mar] de mercancías
24 de Octubre al 24 de Noviembre de 2003

Documentos de la reunión
[Agregar](#) [Modificar](#) [Eliminar](#)

Documentos Básicos
 [Antecedente de Instrumento sobre el transporte marítimo de mercancías](#)
23 de Octubre de 2003 [Agregar](#)

Durante los preparativos del 12º periodo de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de los Países Bajos presentó el texto de una propuesta relativa al alcance y la estructura del proyecto de instrumento, para su examen por el Grupo de Trabajo.

[Agregar](#) [Modificar](#) [Eliminar](#)

[Un nuevo convenio puerto puerto no tiene SENTIDO](#), (HERNANDO ARCINIEGAS-Oct 24 2003 11:58AM)
La extensión del ámbito de aplicación del proyecto de la CNU DME al transporte que precede y/o sigue a un tramo marítimo responde a una práctica comercial actual: la mayoría de los contratos de transporte marítimo se extienden, en la actualidad, al t... [Responder](#)

[Es discutible](#) (ALFREDO DEL CASTILLO-Oct 24 2003 12:04PM)
Es discutible por que el transporte está organizado por modos que posteriormente pueden interconectarse a través de una norma sobre transporte multimodal que ya se encuentra vigente con la Decisión 331 y modificada por la Decisión 393. [Responder](#)

[Las normas actuales no se utilizan](#), (HERNANDO ARCINIEGAS-Oct 24 2003 12:13PM)
Las normas actuales a nivel andino, basadas en el convenio de ONU sobre transporte multimodal en la práctica no se utilizan. Por tanto es conveniente buscar un consenso internacional para que exista un convenio de aplicación generalizado y que refle... [Responder](#)

Tipo Rueda

En este tipo de Foro, antes de plantear las preguntas es necesario generar la Rueda.

Para **generar una rueda** encontrará un enlace denominado "[---Generar Rueda-->]". Al hacer clic sobre él, aparece un cuadro de confirmación, hacer clic en Aceptar. Luego se abre una ventana en la que completará los datos de la rueda.

Al finalizar el ingreso de los datos hacer clic en el botón "Grabar". Esto cerrará la página actual y retornará a la página del Foro Libre con la Rueda Generada.

Nota: Al generar una rueda se cierran las anteriores

Al generar la rueda será posible agregar y responder preguntas.

Para **agregar una pregunta** hacer clic en el botón "Agregar" el cual abre la página de agregar pregunta. En esta página deberá completar el **título de la pregunta, el resumen descriptivo, y los documentos** si fuese necesario, luego de ello deberá hacer clic en el botón grabar.

Para **responder a una pregunta** hacer clic en el botón "Responder" que se encuentra al pie de de cada pregunta o de cada respuesta, esto abrirá la página de responder, en el cual completará el **título de la respuesta, el resumen descriptivo, y los documentos** si fuese necesario, luego de ello deberá hacer clic en el botón grabar.

1.3.5 Integrantes

Corresponde al directorio de los Integrantes del grupo de trabajo. En esta sección se podrá observar los datos de cada uno de los participantes además del papel que desempeñan dentro del sitio WEB (**ROL**).

Inicio **Integrantes** Aura Violeta Jauregui
Representante Alterno

Página 1 de 1

Búsqueda

 [Avanzada](#)

Nombre de Funcionario	País	Contacto
ARCINIEGAS SERNA, HERNANDO	Comunidad Andina	
DEL CASTILLO IBARRA, ALFREDO	Comunidad Andina	
Jauregui Daza, Aura Violeta	Colombia	

Solamente el Administrador de GRUPO puede añadir miembros.