



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/17-NE/07
30/03/06

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

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

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

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

(Nota 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 Asociación de Estados del Caribe (AEC); la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); el Acuerdo de Fortaleza; la Primera Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones; la Comunidad Andina (CAN), la XIX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) de la CAN; la XIV Asamblea Regional del Consejo Internacional de Aeropuertos para Latinoamérica y el Caribe (ACI/LAC); la VII Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión

Interamericana de Puertos; y el Segundo Foro de Líderes de Aviación en Latinoamérica. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y la opinión vertida por los delegados y acordó que la Secretaría continúe impulsando una política de fortalecimiento de la integración regional y subregional en materia de transporte aéreo; que continúe también con el seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional; y, que mantenga informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo sobre los diferentes procesos.

Asociación de Estados del Caribe – AEC

3. Con fecha 22 de marzo de 2006 se recibió una comunicación de la Dirección de Transporte y Desastres naturales de la AEC, en la que invitan a la CLAC a participar de la XIV Reunión del Comité Especial de Transporte de la AEC, que tendrá lugar en la Ciudad de Panamá, los días 27 y 28 de abril de 2006. La agenda tratada fue la siguiente, cuya información en detalle se acompaña como **Adjunto 1**.

- I.** Informe del Presidente del Comité Especial de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- II.** Informe del Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- III.** Informe sobre la firma y ratificación del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC. Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- IV.** Presentación de comentarios adicionales de varios países al 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”, preparado por Cuba, Barbados y Trinidad y Tobago. Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- V.** Presentación de comentarios adicionales de varios países al documento revisado sobre “Compatibilización de Indicadores de calidad de los servicios aéreos”, preparado por Costa Rica. Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- VI.** Presentación de nuevas ideas de proyectos: Delegaciones de México y Jamaica
 - 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.
- VII.** Presentación sobre el avance en la ejecución del proyecto “Base de Datos Marítimo-Portuaria”. Consultores del Proyecto y Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe

- VIII.** Avance sobre las gestiones para la obtención de recursos para la implementación de los proyectos: Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- “Creación del Sistema Marítimo Portuario del Gran Caribe” (Fachada Marítima)
 - “Banco de Problemas y Propuestas de soluciones de la actividad Marítimo-Portuaria Regional”.
 - “Plataforma Tecnológica”. Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- IX.** Informe sobre solicitudes de becas del programa ofrecido por la Universidad Marítima del Caribe de Venezuela (UMC), para la AEC. Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- X.** Presentación del perfil de proyecto reformulado “Mapas de Las Rutas Marítimas del Gran Caribe” y gestiones para su financiamiento. Delegaciones de Cuba, Panamá, COCATRAM y Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe
- XI.** Avance de las gestiones en el marco del Acuerdo firmado entre AEC y ANAS, sobre el proyecto “Manejo Integrado de Desastres Viales”. Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe /Representante de ANAS.
- XII.** Otros Asuntos.
- Protección del medio marino como aspecto vital para el desarrollo del comercio y el turismo. Delegación de Cuba.
 - Documento “Plataforma (Piattaforma) Italia”.
- XIII.** Fecha y lugar de la XV reunión del Comité Especial de Transporte.
- XIV.** Presentación y aprobación del Informe de la Relatoría.

International Air Transport Association - IATA

4. Los días 28 y 29 de marzo de 2006 se llevó a cabo la Conferencia IATA /FIDAE "Wings of Change", la misma que se viene realizando en Santiago, Chile desde el año 2000. Esta cumbre regional del transporte aéreo y turismo contó con la presencia de presidentes y altos ejecutivos de líneas aéreas, autoridades gubernamentales, económicas y aeronáuticas, entidades regulatorias, proveedores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea, así como también proveedores de la industria en general, empresas consultoras de alto nivel, organizaciones internacionales, entidades académicas y todos aquellos interesados en el desarrollo de la industria aérea en la región.

5. La Feria Internacional Del Aire y del Espacio (FIDAE), en su XIV versión, estuvo dividida en dos etapas. Desde el 27 al 31 de marzo se orientó a generar contactos de negocios y desde el 1 de abril y hasta el 2 de ese mes, el evento se dirigió a los estudiantes y el público en general. Con la presencia de la Presidenta de la República de Chile, Michelle Bachelet, la Feria se realizó por primera vez en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, tras el cierre del aeropuerto de Cerrillos (donde se realizaba

anteriormente). La versión 2006 de FIDAE contó con 371 expositores, con representantes de 43 países, lo que implica un crecimiento importante con relación a la cantidad de expositores de otras versiones. En esta oportunidad se destacó la presencia por primera vez de Australia, Bulgaria, Dinamarca, Ecuador, Grecia, Japón, Malasia y Turquía. Queda claro que esta industria mueve unos US\$ 300 mil millones de dólares al año. La feria destaca además por las exposiciones acerca de la aviación comercial, defensa, tecnología espacial, equipamiento aeroportuario, mantenimiento de aeronaves y, por primera vez, por abordar la temática de medicina de aviación, además de las excelentes exhibiciones realizadas en el aire con el vuelo de aviones de diferentes países. Para mayor información sobre los resultados de esta Feria se puede ingresar a www.wingsofchange.cl

Comunidad Andina - CAN

6. Con fecha 9 y 10 de febrero de 2006 se llevó a cabo en la ciudad de Caracas, Venezuela, la XIX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), convocada por la Secretaría General de la Comunidad Andina, en coordinación con la Presidencia del CAAA.

7. En dicha oportunidad, el representante de la Secretaría General informó que con ocasión de la XIV Reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad Andina, realizada en Caracas, el 17 de diciembre del año pasado, se llevó a cabo la transferencia de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), de la Autoridad Nacional competente de Transporte Aéreo del Perú a la Autoridad Nacional competente de transporte aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, con cargo de dar cuenta de la misma en la próxima reunión del CAAA; mandato que se estaba cumpliendo en esta oportunidad.

8. La Agenda tratada en dicha reunión consideró los siguientes puntos:

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. 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 para la creación de un Centro de Control Aéreo Andino (Ecuador y Colombia), conforme al Acuerdo de la XVII Reunión Ordinaria del CAAA (Lima, 21-22.MAR.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. Armonización Comunitaria de procesos de consulta pública (Venezuela).
9. Estadísticas de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina.

9. Con relación a las normas para la armonización de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte Aéreo en la CAN, se acordó, entre otros, la realización de Videos Conferencia, a fin de crear un espacio sobre la homologación de las legislaciones nacionales sobre usuarios.
10. Por otro lado, se conoció la intención de Colombia de adherirse al Acuerdo de Fortaleza.
11. Respecto al Programa Comunitario de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC), Facilitación, Certificación de Aeródromos y otros aspectos operacionales, así como la creación de un Centro de Control Aéreo Andino, se planteó la necesidad de realizar un estudio, a fin de determinar los aspectos en los cuales se podrían establecer esquemas de cooperación y encontrar soluciones rápidas. Los Términos de Referencia serían sometidos a consulta de las demás autoridades, con el fin de buscar financiación por parte de la Corporación Andina de Fomento (CAF). En ese sentido, se propuso el desarrollo de un Taller Andino sobre Certificación de Aeropuertos (AGA), considerando el financiamiento de los Expertos Andinos, y solicitar instructores a través de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI. Con respecto al área de AVSEC, se sugirió aprovechar las convocatorias del Grupo AVSEC de la CLAC y de la OACI, a fin que las delegaciones de los Países Miembros sostengan reuniones previas, a efectos de definir posiciones conjuntas.
12. Sobre el tema de elaborar una norma comunitaria para el reconocimiento comunitario de licencias del personal técnico aeronáutico, se consideró necesario investigar sobre los requisitos para el otorgamiento de las licencias aeronáuticas en los Países Miembros, tomando en cuenta que los países andinos, al ser también miembros de la OACI, se rigen por lo determinado en el Anexo 1 (Licencias al Personal), así como las particularidades que tiene cada país dentro de su regulación; por lo que se propuso el desarrollo de una encuesta, a fin de levantar la información correspondiente para el inicio del Proceso de Reconocimiento.
13. En relación con el tema de promoción de vuelos fronterizos, se sometió a la consideración de los asistentes, un Proyecto de Acuerdo de Promoción de Vuelos Fronterizos, el mismo que iba a ser revisado al interior de los Estados miembros.
14. El Acta de la reunión se acompaña como **Adjunto 2**.

Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano – AITAL

15. AITAL está organizando el Fórum de Líderes de la Aviación Latinoamericana y el Caribe 2006, el mismo que tendrá lugar entre los días 29 de noviembre y 1 de diciembre de 2006 en Cancún, México. A dicho evento se espera contar con la presencia de más de 400 participantes del entorno aeronáutico, incluyendo líderes y CEOs de aerolíneas latinoamericanas y del Caribe. El tema de este año será “Liderazgo en el Progreso de la Aerolínea”.
16. El evento se iniciará con una recepción en la noche del miércoles, 29 de noviembre de 2006, seguida de dos días de conferencia, el día jueves 30 de noviembre y viernes 1 de diciembre, culminando con una fiesta de playa en la noche del viernes en Cancún. Durante el evento se entregarán los Premios Rolim Amaro y Federico Bloch, y contará con la presencia de CEOs de toda la región como conferencistas.
17. Para mayor información sobre el evento contactar al siguiente email: michael.miller@aital.org o, en los Estados Unidos, al teléfono 1-703-608-2071.
- Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI**

18. Como **Adjunto 3** se acompaña el Informe Preliminar de la Secretaría General de la ALADI sobre la evolución del proceso de integración en el año 2005, el mismo que procura aportar elementos de información y juicio, y pretende exponer el estado actual de evolución del proceso de integración en la región latinoamericana.

19. En este Informe se caracteriza de modo sintético los principales aspectos que muestra en la actualidad la evolución de la economía mundial, destacando los elementos más relevantes de la economía y comercio regional. Asimismo, se ponen de manifiesto los avances y las limitaciones del proceso de integración y se subrayan en el ámbito regional.

Organización de Aviación Civil Internacional - OACI

Conferencia sobre perspectivas del transporte aéreo mundial

20. La OACI, en conjunto con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) celebrará en Montreal, los días 29 y 30 de junio de 2006, la “Conferencia sobre perspectivas del transporte aéreo mundial”, cuyo programa se acompaña como **Adjunto 4** a la presente nota de estudio.

21. Esta Conferencia estará precedida de un seminario práctico de medio día sobre técnicas de elaboración de pronósticos y estadísticas, que tendrá lugar el 27 de junio de 2006, y por el Seminario sobre transporte aéreo y turismo en Norteamérica, evento especial del ACI de un día de duración, que se celebrará en la OACI, el 28 de junio de 2006.

22. El objetivo de la Conferencia es promover el intercambio de ideas y servir de foro para que los gobiernos y los representantes de la industria compartan sus opiniones sobre el futuro de la aviación, incluido el crecimiento previsto de la demanda de transporte aéreo, sus repercusiones en la capacidad de infraestructura, la incidencia del crecimiento del turismo en el transporte aéreo y de la introducción de nuevos tipos de aeronaves en las redes de líneas aéreas y en las operaciones aeroportuarias.

23. Están invitados a participar representantes de los Estados contratantes de la OACI, representantes de los aeropuertos miembros del ACI, líneas aéreas, consultores en aviación, así como representantes de instituciones financieras, medios de comunicación y organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con el transporte aéreo, viajes e industrias de turismo.

24. Los detalles sobre el lugar de celebración de la conferencia y demás información están publicados en el sitio web de la OACI: www.icao.int.

Simposio mundial sobre la liberalización del transporte aéreo

25. Los días 18 y 19 de septiembre de este año se realizará en Dubai, Emiratos Árabes, el “Simposio mundial sobre la liberalización del transporte aéreo”. El programa del simposio se acompaña como **Adjunto 5**.

26. Este es el primer acontecimiento mundial de este tipo organizado por la OACI después de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5, 2003), en que se elaboró un considerable número de orientaciones, así como un marco político para la liberalización. Esta reunión tiene por objetivo basarse en los resultados de la ATConf/5 y brindar un foro para compartir experiencias sobre

liberalización; intercambiar información y puntos de vista sobre las tendencias y sus repercusiones; e informarse acerca de las diferentes opciones y enfoques en materia de política de liberalización.

27. Si bien el simposio se ha organizado principalmente para las autoridades gubernamentales encargadas de formular políticas, los encargados de negociar acuerdos de servicios aéreos y los encargados de la reglamentación aeronáutica, la participación también está abierta al sector de la industria aeronáutica, así como a otras partes interesadas en la política de reglamentación del transporte aéreo.

28. Mediante este foro, los participantes podrán aprender unos de otros sobre los éxitos y lecciones adquiridas en el proceso de liberalización; comprender mejor los diversos aspectos de la liberalización, incluyendo la posibilidad de ver los asuntos desde la perspectiva de los diferentes Estados y regiones, de los encargados de la reglamentación y de los destinatarios de la misma; y obtener un valioso conocimiento de las ventajas e inconvenientes de los distintos enfoques de reglamentación. Esto puede resultar de especial utilidad para las autoridades gubernamentales responsables de adoptar decisiones a la hora de elaborar políticas bien fundadas, más coherentes y equilibradas, que beneficien a todas las partes interesadas en el transporte aéreo internacional.

29. Además, el simposio brindará una excelente oportunidad para que los participantes se reúnan y establezcan contactos con sus homólogos, no sólo entre los delegados que participan en la reunión de la OACI sino también con los ejecutivos de la industria aeronáutica que asistan al 12º Foro mundial de desarrollo de rutas (Rutas), un encuentro de líneas aéreas y aeropuertos que se llevará a cabo junto con el simposio de la OACI.

30. Los detalles sobre el lugar de celebración del Simposio y demás información están publicados en el sitio web de la OACI: www.icao.int/dubai2006.

Acuerdo de Fortaleza

31. El Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza, en su XVI Reunión Ordinaria, celebrada en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia el día 14 de octubre de 2005, analizó los proyectos remodificaciones al Acuerdo de Fortaleza, los mismos que fueron presentados por los países miembros en su reunión anterior (Buenos Aires, Argentina, 3 de diciembre de 2004).

32. Sobre el particular, el Consejo determinó continuar con el análisis referido a una modificación sustancial del Acuerdo, con la finalidad de lograr un número importante de reformas. Asimismo, con el propósito de afianzar la integración y desarrollo de los servicios aéreos previstos en el Acuerdo, se deliberó sobre la determinación de modificar el término “SUBREGION” por “REGION”, poniendo en conocimiento de los Estados, que se cursaron notas de invitación a los países de la Comunidad Andina para adherirse al Acuerdo, resultado de las cuales, se contó con la presencia del Presidente del Consejo de Aviación Civil de la República del Ecuador, quien además reiteró su deseo de participar, hecho que representa para las autoridades del Acuerdo de Fortaleza, el interés de lograr a través del transporte aéreo comercial, una verdadera integración de los países de la Región Latinoamericana.

33. En concordancia con los objetivos propuestos, también se analizó una pronta habilitación de aeropuertos y aeródromos para operaciones internacionales, permitiendo de esta manera una mejor utilización del Sistema. Sobre este tema, los Estados miembros establecieron sus procedimientos y la exigencia de las determinaciones técnicas, económicas y sobre la intervención de otras entidades de sus países relacionadas con dichos servicios.

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

35. Sobre la ampliación del Acuerdo con la incorporación de países del área latinoamericana, los miembros del Consejo coincidieron en extender en una primera etapa el ámbito geográfico, solo a los países de la región Sudamericana. Respecto a las conclusiones de la VI Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación de los países miembros, celebrada también en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia en fechas 12 y 13 de octubre de 2005, se establecieron importantes vías de coordinación entre las entidades afines; asimismo, se elaboraron procedimientos comunes, que sobre la base de las normas internacionales permitirán una mejor aplicación de las actividades específicas en cada país.

36. En este sentido, posterior a la presentación del tema sobre la automatización de los procesos de control migratorio y, en consideración a lo establecido en la Duodécima Edición del Anexo 9 - Facilitación, el grupo responsable de este tema recomendó a los Estados, realizar los esfuerzos necesarios para la emisión de documentos de viajes de lectura mecánica antes del 1 de abril de 2010. Para la unificación de la Tarjeta de Entrada y Salida – TES en la región, se establecieron los procedimientos para su pronta implementación, en los países que aún no lo hayan realizado.

37. Referente al tiempo de tránsito por aeropuertos, el Grupo de Infraestructura y Seguridad acordó reiterar la recomendación suscrita en la reunión pasada, en el sentido que, ante situaciones de contingencia no se penalice a pasajeros ni aerolíneas con el cobro de las tasas aeroportuarias correspondientes. Si bien los Estados están desarrollando programas de capacitación sobre atención al pasajero y otros dirigidos al personal involucrado en labores de control, se manifestó la necesidad de contar con los mismos para el personal involucrado en el área de facilitación.

38. Finalmente, los delegados analizaron los procedimientos para el transporte aéreo de las personas con impedimentos en la subregión, informando que sus Estados están adecuando sus terminales con facilidades para los pasajeros con necesidades especiales, siendo actualmente obligatorias en las nuevas terminales. En cuanto al procedimiento normativo, excluyendo a Brasil, todos los demás carecen de ellos, razón por la cual se continuará aplicando los criterios emanados por la IATA.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

39. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota de estudio y sus **adjuntos**, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas que estime pertinente.

PROYECTO DE AGENDA ANOTADA

ASOCIACION DE ESTADOS DEL CARIBE (AEC)

XIV REUNION DEL COMITÉ ESPECIAL DE TRANSPORTE
Ciudad de Panamá, Panamá, 27 – 28 de abril de 2006

ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE (AEC)

XIV REUNION DEL COMITÉ ESPECIAL DE TRANSPORTE Ciudad de Panamá, Panamá, 27 – 28 de abril de 2006

AGENDA PRELIMINAR ANOTADA

Jueves 27 de abril de 2006

SESION PLENARIA

- | | |
|---------------|---|
| 8:30 – 9:00 | Registro de participantes |
| 9:00 – 9:30 | Ceremonia de Apertura <ul style="list-style-type: none">• Palabras del Representante del País anfitrión• Palabras del Presidente del Comité Especial de Transporte• Palabras del Director de la AEC |
| 9:30 – 9:45 | Aprobación de la Agenda y Asuntos de Procedimiento |
| 9:45– 10:00 | Informe del Presidente del Comité Especial de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe. |
| 10:00 – 10:15 | Informe del Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe. |
| 10:15 – 10:30 | División de Grupos y elección de Coordinadores de cada Grupo. |

GRUPO DE TRANSPORTE AEREO (GTA)

- 11:00 – 11:30 Informe sobre la firma y ratificación del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC.
Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- 11:30 – 1:00 Presentación de comentarios adicionales de varios países al 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”**, preparado por Cuba, Barbados y Trinidad y Tobago.
Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- 1:00 – 2:30 Almuerzo
- 2:30 – 3:30 Presentación de comentarios adicionales de varios países al documento revisado sobre **“Compatibilización de Indicadores de calidad de los servicios aéreos”**, preparado por Costa Rica.
Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
- 3:30 – 4:30 Presentación de nuevas propuestas de proyectos: **delegaciones de México y Jamaica.**
- 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.

GRUPO DE TRANSPORTE MARITIMO (GTM)

11:00– 1:00	Presentación sobre el avance en la ejecución del proyecto “Base de Datos Marítimo-Portuaria”. Consultores del Proyecto y Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.
-------------	---

1:00 – 2:30	Almuerzo
2:30 – 5:30	Continuación de la presentación sobre el avance en la ejecución del proyecto “Base de Datos Marítimo-Portuaria” . Consultores del Proyecto y Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.

Viernes 28 de abril de 2006

GRUPO DE TRANSPORTE AEREO (GTA)

9:00 –9:30	Otros Asuntos
------------	---------------

9:30 – 11:00	Revisión Relatoría del Coordinador del Grupo de Transporte Aéreo.
--------------	---

GRUPO DE TRANSPORTE MARITIMO (GTM)

9:00 – 9:15	Avance de las gestiones en el marco del Acuerdo firmado entre AEC y ANAS, sobre el proyecto “Manejo Integrado de Desastres Viales”. Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe /Representante de ANAS.
-------------	---

9:15 – 9:30	Presentación Documento "Plataforma (Piattaforma) Italia". Representante AVEX/ANAS
-------------	---

9:30 – 9:45 Avance sobre las gestiones para la obtención de recursos para la implementación de los proyectos:

- "Creación del Sistema Marítimo Portuario del Gran Caribe" (Fachada Marítima)
- "Banco de Problemas y Propuestas de soluciones de la actividad Marítimo-Portuaria Regional".
- "Plataforma Tecnológica".

Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe

9:45 – 10:00 Informe sobre solicitudes de becas del programa ofrecido por la Universidad Marítima del Caribe de Venezuela (UMC), para la AEC. Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe.

10:00-11:00 Presentación del perfil de proyecto reformulado **"Mapas de Las Rutas Marítimas del Gran Caribe"** y gestiones para su financiamiento.
Delegaciones de Cuba, Panamá, COCATRAM y Director de Transporte y Desastres Naturales de la Asociación de Estados del Caribe

11:00 –11:30 **Otros Asuntos**

Protección del medio marino como aspecto vital para el desarrollo del comercio y el turismo. **Delegación de Cuba.**

11:30 – 1:00 Revisión de la Relatoría del Coordinador del Grupo de Transporte Marítimo.

1:00 – 2:30 Almuerzo

SESION PLENARIA

2:30 – 3:00 Otros Asuntos

3:00 – 3:15 Fecha y lugar de la XV Reunión del Comité Especial de Transporte

3:15 – 4:30 Presentación y aprobación del Informe Final de la Relatoría



SG/R.CAAA/XIX/ACTA
15 de febrero de 2006
3.24.52

DECIMONOVENA REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ
ANDINO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS (CAAA)
9 y 10 de febrero de 2006
Caracas - República Bolivariana de Venezuela

ACTA

DE LA XIX REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS (CAAA)

ACTA
DE LA XIX REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES
AERONÁUTICAS (CAAA)

La XIX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), fue convocada por la Secretaría General de la Comunidad Andina, en coordinación con la Presidencia del CAAA, y se realizó en las instalaciones del Hotel Gran Meliá, en la ciudad de Caracas-República Bolivariana de Venezuela, los días nueve y diez de febrero de 2006.

I
INAUGURACION Y PARTICIPANTES

Las palabras de bienvenida fueron expresadas por el señor Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil de Venezuela (INAC), Coronel de Aviación Francisco Paz Fleitas, quien presidió la reunión en su calidad de Presidente en ejercicio del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), agradeciendo la participación de las delegaciones asistentes que conforman nuestra comunidad aeronáutica, y extendiéndoles su agradecimiento por atender el llamado formulado para participar en esta reunión.

Manifestó que estábamos reunidos para dar continuidad a la labor emprendida por nuestros países, y que hoy como ayer, nos permitirá acercarnos a aquel sueño bolivariano, el de la integración sincera de nuestros pueblos, y como factor económico el sector aeronáutico no puede estar de espaldas a esta realidad que siempre nos ocupará.

Asimismo expresó la necesidad de compartir las iniciativas planteadas en el seno de este Comité, tanto con la visión de dar continuidad a las acciones ya acordadas, como el compromiso de cumplir con los preceptos y directrices políticas emanadas del Décimo Sexto Consejo Presidencial Andino, de promover una legislación comunitaria sobre los diferentes aspectos de la actividad aeronáutica acorde con el proceso de integración.

Igualmente consideró que al asumir la Presidencia del Comité, adoptó la gran responsabilidad de buscar acercarnos aún más a la materialización de Proyectos comunitarios que afiancen la integración subregional del sector, meta que lleva a la necesidad de plantear el reto que en adelante tienen las Autoridades Aeronáuticas de nuestros países de incidir fundamentalmente en la adecuación – progresiva – de la actividad aerocomercial andina, a los nuevos requerimientos y tendencias que empiezan a aplicarse en el transporte aéreo internacional, y así reflexionar sobre la responsabilidad que tenemos cada uno de nosotros como garantes de la ejecución de las directrices encomendadas por nuestros Presidentes, de fomentar y llevar a la realidad acciones integracionistas con la cual todos debemos comprometernos.

Por su parte, el representante de la Secretaría General informó que con ocasión de la XIV Reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad Andina, que se realizara en Caracas, el 17 de diciembre del año pasado, se llevó a cabo la transferencia de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), de la Autoridad Nacional competente de Transporte Aéreo del Perú, a la Autoridad Nacional competente de transporte aéreo de la República

Bolivariana de Venezuela, con cargo de dar cuenta de la misma en la próxima reunión del CAAA; mandato que se estaba cumpliendo en esta oportunidad.

En efecto, la Autoridad Nacional competente de transporte aéreo del Perú, señor Roberto Rodríguez Galloso, Director General de Aeronáutica Civil (e) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien estuvo representado por el doctor Mario Arbulú Miranda, Director General de la Secretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú; realizó la entrega formal de la Presidencia y de la Secretaría Pro-Tempore del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), a la Autoridad Nacional competente de transporte aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, Coronel (Av.) Francisco Paz Fleitas, Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), en su calidad de Presidente entrante del CAAA. En este sentido, se hizo entrega a los participantes de la edición oficial del Acta de la referida reunión ministerial, en la que constan las incidencias de dicha transferencia.

La reunión contó con la participación de las Autoridades Nacionales competentes de transporte aéreo de Colombia, Ecuador y Venezuela. Además del apoyo y asesoría de la Secretaría General de la Comunidad Andina. La Lista de Participantes consta como **ANEXO I** de la presente Acta.

II AGENDA DE TRABAJO

De conformidad con lo establecido en el Artículo 19 de la Decisión 471 (Reglamento de la Comisión de la Comunidad Andina), se constató el quórum, sometiendo el Presidente a consideración de las autoridades participantes, la Agenda Tentativa, la cual fue aprobada en la forma 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. 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 para la creación de un Centro de Control Aéreo Andino (Ecuador y Colombia), conforme al Acuerdo de la XVII Reunión Ordinaria del CAAA (Lima, 21-22.MAR.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. Armonización Comunitaria de procesos de consulta pública (Venezuela).
9. Estadísticas de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina.
10. Varios.

III DESARROLLO DE LA REUNION

Punto 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.

En la presentación de este tema de la Agenda, la Secretaría General informó que sobre la base de la propuesta contenida en el Anexo IV de la Nota que éste órgano comunitario presentara 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”, así como de 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”, aprovechando un tiempo disponible del Consultor europeo Julio García Cobos del Proyecto Armonización de las Reglas de Competencia en la Región Andina suscrito entre la Comunidad Andina y la Unión Europea (Proyecto COMPETENCIA CAN-UE); la Secretaría General le encargó la realización de una comparación y consolidación entre ambas propuestas, en septiembre del año pasado.

En este sentido, agregó que el mencionado Consultor europeo elaboró un documento de trabajo denominado “Informe sobre Consolidación de las Propuestas de Anteproyecto para el otorgamiento de Permisos y Autorizaciones de Operación Aérea en la Comunidad Andina” (SG/dt 326), que fue publicado el 11 de octubre de 2005, y sometido a la consideración de las Autoridades de Transporte Aéreo de los Países Miembros, el mismo que pasa a conformar esta Acta como **ANEXO II.**

Al respecto, los participantes acordaron que se diera lectura en su integridad al documento de trabajo denominado “Informe sobre Consolidación de las Propuestas de Anteproyecto para el otorgamiento de Permisos y Autorizaciones de Operación Aérea en la Comunidad Andina” (SG/dt 326).

Posteriormente, el delegado de Colombia felicitó a la Secretaría General y al Consultor europeo por los aportes efectuados con el trabajo realizado, que permitía contar con un importante documento de trabajo, para la elaboración de la respectiva Resolución. Sin embargo, expresó que había que tener cuidado con algunos aspectos conceptuales que se emitan con relación a la realidad de la Unión Europea, que no corresponden

necesariamente con lo aprobado mediante la Decisión 582, la cual por ejemplo no liberaliza los servicios de cabotaje aéreo.

De igual forma, los participantes intercambiaron opiniones respecto al indicado documento, formulando diversas observaciones que se consolidaron en el documento adjunto que forma parte a esta Acta, como **ANEXO III.**

Asimismo se acordó que este nuevo documento sea analizado por el Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo (GTTA) del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), utilizando el Sistema de Video Conferencias, e CAN transporte Aéreo de la Secretaría General, sometiendo posteriormente a consideración de las Autoridades Aeronáuticas un documento consolidado sobre las observaciones realizadas en el seno del mismo.

Punto 2

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)

La delegación de Venezuela, realizó una presentación sobre este tema, tendente a unificar la estrategia de difusión, no solamente de la Decisión 619, sino de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, manifestando que todos los Países Miembros deberían apuntar a la realización de acciones que permitan dar a conocer a los usuarios la normativa que rige esta materia para cada uno de los Países Miembros, la misma que consta como **ANEXO IV.**

Asimismo, la delegación de Colombia mencionó que en su país han circulado un folleto denominado Guía de Pasajeros como mecanismo de difusión y un Formulario publicado en la web, que sirve para recibir y procesar las quejas de los usuarios. De igual forma, propuso generar un espacio que reúna a técnicos del sector de Transporte Aéreo y las Líneas aéreas, a fin de avanzar en la armonización de la normativa comunitaria con las normas nacionales en la materia.

Por su parte, los participantes acordaron que la Secretaría General coordine con la delegación venezolana la realización de una o más Video Conferencia, bajo el esquema que presentará este país, a fin de crear un espacio sobre la homologación de las legislaciones nacionales sobre usuarios.

La delegación de Ecuador felicitó las iniciativas de los países y solicitó a la Secretaría General que circularan las Cartillas de los Usuarios y la información correspondiente en la página web, asimismo, expresó que sería importante que sean convocados a tales reuniones, las Autoridades de Turismo de los Países Miembros.

Puntos 3 y 6

Planteamientos sobre la interconectividad aérea en la región (Debate Presidencial, XVI Consejo Presidencial Andino); y sobre el Acuerdo de Fortaleza. – Promoción de Vuelos Fronterizos.

La Secretaría General expresó la importancia que para este Punto tienen las conclusiones emanadas del Debate Presidencial con motivo del XVI Consejo Presidencial Andino, entre las cuales destaca avanzar en la interconectividad aérea para la región.

Por su parte, Ecuador brindó información sobre su participación como observador en la pasada Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza, realizada en la ciudad de Santa Cruz, Bolivia, el mes de octubre del año 2005, y respecto a los trámites iniciados por la Cancillería de su país para la adhesión al mismo. Asimismo presentó a la consideración de los Países Miembros, la Declaración de Ministros y Autoridades de Turismo de los países de América del Sur y el Proyecto de Declaración de Ministros de Turismo de países de América del Sur, los cuales constan como **ANEXO V** de esta Acta.

En ese sentido la delegación de Venezuela afirmó estar evaluando la conveniencia de su adhesión al Acuerdo de Fortaleza, e informó que ha tenido acercamientos para trabajar el tema con Brasil, y recientemente con motivo de su incorporación como miembro de pleno derecho al MERCOSUR, solicitó a Ecuador apoyo a fin de conocer su experiencia con el tema y la participación como observadores en las reuniones del grupo de transporte bajo el esquema de Fortaleza.

La delegación de Colombia manifestó estar analizando a fondo su adhesión al Acuerdo de Fortaleza, señalando a manera de ejemplo que han encontrado un aspecto negativo en las restricciones planteadas a las Sextas Libertades del aire, de conformidad al Artículo 4 Numeral 2 del Acuerdo y Artículo 1 del Anexo 1 del Acuerdo.

Posteriormente el Presidente propuso pasar a tratar el Punto 6 de la Agenda aprobada, atendiendo a la directa relación que guarda con este punto, recibiendo la aprobación de las delegaciones presentes.

En este sentido, el representante del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Bolivariana de Venezuela, manifestó que la temática de los vuelos transfronterizos debe tratarse en el ámbito bilateral, y en caso de que sea discutida en foros multilaterales, deben ser incorporados funcionarios de las respectivas Cancillerías y demás Autoridades vinculadas al tema.

Por su parte el delegado de la República de Colombia, asintió sobre lo anteriormente expresado por el Delegado de Venezuela, no obstante expresó que debe buscarse promover estos Acuerdos, manifestando que su país ha suscrito Acuerdos con Ecuador y Perú, desarrollando lo establecido en la Decisión 582 la cual establece que se presten servicios aéreos fronterizos.

Asimismo, presentó a la consideración de los representantes de los Países Miembros asistentes, un Proyecto de Acuerdo de Promoción de Vuelos Fronterizos, del cual propuso a las demás Autoridades la evaluación de los Artículos 4 y 15 del mencionado Proyecto, que consignan disposiciones sustantivas para apoyar la promoción de vuelos fronterizos el cual consta como **ANEXO VI**.

Los Participantes agradecieron el aporte de Colombia y se comprometieron a revisarlo al interior de sus países, y hacer llegar a la Secretaría General, los resultados de dicha Consulta.

Punto 4

Programa Comunitario de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC), Facilitación, Certificación de Aeródromos y otros aspectos operacionales (Colombia), así como para la creación de un Centro de Control Aéreo Andino (Ecuador y Colombia), conforme acuerdo de la XVII Reunión Ordinaria del CAAA (Lima, 21-22.MAR.2005).

La delegación de Colombia manifestó la posición con respecto a estos temas, que en conjunto son de interés común, pues reflejan los aspectos que podemos trabajar comunitariamente los Países Miembros, tomando en cuenta que existen necesidades comunes sobre estas materias. En este sentido, se planteó la necesidad de realizar un Estudio, a fin de determinar los aspectos en los cuales se podrían establecer esquemas de cooperación y encontrar soluciones rápidas, ofreciendo elaborar, con el apoyo de la Secretaría General, unos Términos de Referencia que serán sometidos a consulta de las demás autoridades, con el fin de buscar financiación por parte de la Corporación Andina de Fomento, CAF.

En ese sentido, la delegación de Venezuela propuso definir un área específica de trabajo, para lo cual se ofreció como sede para desarrollar un Taller Andino sobre Certificación de Aeropuertos, (AGA), considerando incluso el financiamiento de los Expertos Andinos, y solicitar instructores a través de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI.

Con respecto al área de AVSEC, la delegación de Venezuela propuso aprovechar las convocatorias del Grupo AVSEC de la CLAC y de la OACI, a fin de que las delegaciones de los Países Miembros sostengan reuniones previas, a efectos de definir posiciones conjuntas.

La delegación de Ecuador manifestó con respecto al Centro de Control Aéreo Andino, que previamente debía realizarse un estudio por lo complejo del tema, a fin de determinar formas de acción. Sobre este particular, la delegación de Venezuela consideró, en principio, trabajar en base a un Centro de Coordinación del Flujo de Tránsito Aéreo.

Punto 5

Norma comunitaria para el Reconocimiento Comunitario de las Credenciales (licencias) del Personal Técnico Aeronáutico (Ecuador).

Al respecto, la delegación de Ecuador consideró necesario para desarrollar el tema, investigar sobre los requisitos para el otorgamiento de las licencias aeronáuticas en los Países Miembros.

En tal sentido, la delegación de Venezuela expresó que los países andinos al ser también miembros de la OACI, se rigen por lo determinado en el Anexo 1 (Licencias al Personal), y teniendo en consideración que cada país dentro de su regulación tiene particularidades que pueden ser diferentes; propuso el diligenciamiento de la Encuesta que forma parte del presente documento como **ANEXO VII**, a fin de levantar la información correspondiente para el inicio del Proceso de Reconocimiento.

En este orden, se definió como fecha límite de entrega de la Encuesta a la Secretaría General, por parte de los Países Miembros, el treinta (30) de marzo de 2006, para ser colocada dicha información en el e – CAN Transporte Aéreo para su consideración.

Punto 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.

La delegación de Venezuela presentó un documento (**ANEXO VIII**) para la creación de la sección dedicada al CAAA dentro de la página Web de la Comunidad Andina, que será administrada por dicho país, bajo el dominio inicial www.caaa.org.ve, el cual tendrá la finalidad de concretar un mecanismo de utilidad múltiple, que implique el establecimiento de un criterio único en el manejo de la información aeronáutica por los Países Miembros, que se convierta en un marco de referencia y difusor de las actividades realizadas en el sector, bajo el esquema comunitario, y además que permita cumplir con el proceso de consulta pública.

En este sentido, los participantes acordaron revisar dicho documento al interior de sus países, sin que ello represente una limitación para iniciar esa acción. Adicionalmente Venezuela coordinará los mecanismos de envío y actualización de la información de interés común para los Países Miembros.

Punto 8

Armonización Comunitaria de procesos de Consulta Pública (Venezuela)

La delegación de Venezuela en virtud de su experiencia con los Procesos de Consulta Pública, previa a la creación, modificación y corrección de normas, presentó un Proyecto de Decisión respecto a la Consulta de Actos Normativos que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

Al respecto, la delegación de Colombia realizó algunas observaciones entre la cual destaca, la propuesta de presentar este Proyecto a la Secretaría General de la Comunidad Andina, para que en futuro sea implementado para la aprobación de todo tipo de normas comunitarias.

La versión final de dicho documento que fue aprobada por los participantes, consta en esta Acta como **ANEXO IX.**

Punto 9

Estadísticas de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina.

En la presentación de este Punto de la Agenda, la Secretaría General mencionó que se había repartido copias a los participantes del Informe de la I Reunión de Expertos Gubernamentales en Estadísticas de Transporte Aéreo de la Comunidad Andina, que se realizara en la ciudad de Lima, Perú, en la sede de ese órgano comunitario, del 25 al 27 de enero del presente año.

Dentro de este contexto resultaba necesario la aprobación del Anteproyecto de Decisión respecto a Estadísticas Comunitarias sobre el Transporte Aéreo y el nuevo Plan de Acción de Estadísticas de Transporte Aéreo, que forman parte integrante del citado informe como ANEXOS II y III, respectivamente.

Seguidamente la delegación de Venezuela, realizó la presentación del referido informe, mencionando que en la misma se acordó que en esta reunión, se presentara el Proyecto de Decisión y el nuevo Plan de Acción a la consideración de los Países Miembros para su aprobación.

Los participantes tomaron debida nota, y formularon observaciones al Proyecto de Decisión, cuya versión final fue aprobada y consta como **ANEXO X** a esta Acta. Asimismo revisaron y aprobaron el Plan de Acción de Estadísticas de Transporte Aéreo, que pasa a formar parte de esta Acta como **ANEXO XI.**

Posteriormente la delegación de Venezuela, propuso ser la Sede de la IV Reunión de Expertos Gubernamentales en Estadísticas de Transporte Aéreo de la Comunidad Andina. Para dicho fin cumplirá con formalizar este ofrecimiento a la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Punto 10 – Varios

La delegación de Venezuela sometió a la consideración de los Países Miembros, el Plan de Trabajo de CAAA 2005 - 2006, el cual fue aprobado y consta como **ANEXO XII** a esta Acta.

En fe de lo cual, las autoridades participantes suscriben la presente Acta, en la ciudad de Caracas – República bolivariana de Venezuela, a los diez días del mes de febrero de 2006.

PRESIDENTE

COLOMBIA

ECUADOR

VENEZUELA

SECRETARIA GENERAL

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

COLOMBIA

Juan Carlos Salazar Gómez

Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Aeronáutica Civil de Colombia
Dirección: Aeropuerto El Dorado, Of. 403
Teléf.: (571) 413-9938
Fax: (571) 266-3779
E-mail: jsalazar@aerocivil.gov.co
Bogotá-Colombia

ECUADOR

Andrés Córdova Galarza

Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil
Dirección: San Ignacio N 2838
Teléf.: (593-2) 2904447
Fax: (593-2) 250-4531
E-mail: presidentelcnac@dgac.gov.ec

Freddy Egüez Rivera

Miembro
Consejo Nacional de Aviación Civil
Dirección: Av. Amazonas y Patria, Edif. Cofiec, piso 3
Teléf.: (593-2) 254-5371
Fax: (593-2) 250-7682
E-mail: freguez@captur.com

Carlos Eduardo Sáenz Merizalde

Asesor Política Aeronáutica
Consejo Nacional de Aviación Civil
Dirección: (Ofic.) Av. 10 de Agosto y Buenos Aires
(Hab.) Av. Pichincha 203 e Indana
Teléf.: (593-2) 552-687
Fax: (593-2) 552-687
E-mail: edna_vasco@dgac.gov.ec

VENEZUELA

Cnel. (Av.) Francisco Paz Fleitas

Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, piso 5
Teléf.: (58-212) 2775533
Fax: (58-212)
E-mail: f.paz@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Lic. Isvelis Barrera

Jefe de la Oficina de Relaciones con la Aviación Civil - INAC
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, piso 4
Teléf.: (58-212) 2774435
Fax: (58-212) 2774438
E-mail: i.barrera@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Abog. Liz Violeta Juárez Aponte

Consultor Jurídico - INAC
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, piso 4
Teléf.: (58-212)
Fax: (58-212)
E-mail: l.juarez@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Ing. David Blanco

Gerente General de Transporte Aéreo -INAC
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, piso 5
Teléf.: (58-212)
Fax: (58-212)
E-mail: d.blanco@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

May. (Av.) David Isea Monagas

Gerente General de Seguridad Aeronáutica - INAC
Dirección: Maiquetía
Teléf.: (58-212) 355-1550
Fax: (58-212) 355-2007
E-mail: d.isea@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Tcnel (Av) Victor J. Rojas M.

Jefe de la Oficina de Sistemas de Información y Telecomunicaciones-INAC
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, piso 4
Teléf.: (58-212) 27774401
Fax: (58-212) 2774404
E-mail: v.rojas@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Santiago Rojas Carpio

Gerente de Servicios de Navegación Aérea - INAC
Dirección:
Teléf.: (58-212)
Fax: (58-212)
E-mail: s.rojas@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Cap. Wilfredo Sánchez

Jefe División de Licencias Aeronáuticas
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, sótano
Teléf.: (58-212)
Fax:
E-mail: w.sanchez@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Freddy Charris Soto

Gerente de Estadísticas y Asuntos Económicos
Gerencia General de Transporte Aéreo – INAC
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, piso 5
Teléf.: (58-212) 577-4539
Fax: (58-212)
E-mail: f.charris@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Carmen Milagros Lanza Gómez

Jefe de División – INAC
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, piso 5
Teléf.: (58-212) 577-4538
Fax: (58-212) 263-6159
E-mail: c.lanza@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Rolando Esser De Lima

Gerente de Proyectos Especiales - INAC
Dirección:
Teléf.: (58-212)
Fax: (58-212)
E-mail: r.esser@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Juan J. Anzola Vera

Estadístico
División de Estadística -INAC
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, piso 5
Teléf.: (58-212) 277-4540
Fax: (58-212)
E-mail: j.anzola@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Abog. Indira Suárez

Abogado
Consultoría Jurídica -INAC
Dirección: Av. Luís Roche, Altamira Sur, Torre Británica, piso 5
Teléf.: (58-212) 277-4429
Fax: (58-212)
E-mail: i.suarez@inac.gov.ve
Caracas-Venezuela

Lic. Briseyda Suarez

Jefe de División Unidad de Asesoría
Dirección General de Planificación Estratégica de Transporte-MINFRA
Dirección: Av. Francisco de Miranda, Torre Pequiven
Teléf.: (58-212) 2015978
Fax: (58-212) 2015970
E-mail: b.suarez@infraestructura.gov.ve
Caracas-Venezuela

Carlos Fraino Lander

Jefe Transporte y Comunicaciones Internacionales – MRE
Dirección: Torre Ministerio de Relaciones Exteriores, Carmelitas - 1010
Teléf.: (58-212) 806-4437
Fax: (58-212) 8064438
E-mail: carlos.fraino@mail.mre.gob.ve
Caracas-Venezuela

Reinaldo Pulido García

Tercer secretario
División de Transporte y Comunicaciones Internacionales-MRE
Dirección: Conde a Carmelitas, Torre MRE, Piso 10, Ala B
Teléf.: (58-212) 806-4437
Fax: (58-212) 8064438
E-mail: reinaldopulido@yahoo.com
Caracas-Venezuela

Federico Dubuc Matos

Consejero
División de Transporte y Comunicaciones Internacionales-MRE
Dirección: Conde a Carmelitas, Torre MRE, Piso 10, Ala B
Teléf.: (58-212) 806-4437
Fax: (58-212) 8064438
E-mail: dubucmatos@hotmail.com
Caracas-Venezuela

SECRETARÍA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Abog. Alfredo del Castillo Ibarra

Gerente de Proyecto
Dirección: Paseo de la República 3895, San Isidro (Lima – 27)
Teléf.: (511) 411-1454
Fax: (511) 221-3329
E-mail: adelcastillo@comunidadandina.org
Lima, Perú

ANEXO II

**SG/dt 326
11 de octubre de 2005**

**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	15
2	Análisis comparativo de las propuestas de anteproyecto para el otorgamiento de permisos y autorizaciones de operación aérea en la Comunidad Andina	16
2.1	Diferencias entre los documentos	16
2.2	Comentarios sobre estos documentos	16
3	Modificaciones recomendadas para el documento de la Secretaría	21
	Anexo A. Requisitos para obtener el Permiso de Operación en la UE (Council Regulation (EEC) No 2497/92)	22
	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	24
	Anexo C. Versión final del documento de Anteproyecto de Resolución consolidado y comentado.	25

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.

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”.

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.

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). Aconsejamos 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

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 recomendaríamos 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 dar cumplimiento a esa disposición, mediante la aprobación de un Reglamento comunitario para

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.

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 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,

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”.

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

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.

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

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.

- 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.

ANEXO III
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.

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 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;

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.- La presente Resolución aprueba ~~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

**~~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 2.- Servicios de Transporte Aéreo Regular.- Las solicitudes de Permiso de Operación que presenten las líneas aéreas designadas por los Países Miembros para explotar servicios internacionales regulares de transporte aéreo **dentro de la Subregión**, cumplirán el procedimiento y requisitos que se precisan en los artículos ~~2 y 3~~ **3 y 4**.

Artículo 2 3.- 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) **Certificación que acredite la representación legal y que cumpla los requisitos sobre inscripción comercial o domicilio, de conformidad con el ordenamiento jurídico del País Miembro receptor, así como nombre y nacionalidad del representante legal o apoderado y documentación que lo acredite como tal;** ~~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;~~
- 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 de la autoridad nacional competente del País Miembro de la nacionalidad de la empresa solicitante, con indicación de frecuencias, rutas, derechos y equipos con los que va a operar, conforme al formato que constituye el ANEXO A de la presente Resolución;** ~~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 (**Permiso de Operación**) y ~~le~~ las especificaciones **operacionales de operación** en la que figura la autorización técnica expedida por la Autoridad Nacional 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;~~
- 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.¹
- l) **Constancia que acredite el pago de los derechos para el trámite de otorgamiento del Permiso de Operación establecidos en el País Miembro Receptor.**

Artículo 4.- 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 los Convenios Internacionales vigentes sobre la materia²
- 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.³

Artículo 4 5.- Servicios de Transporte Aéreo no Regular.-⁴ Las autorizaciones de servicios ~~aéreos~~ **de transporte aéreo internacional no regular, de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación dentro de la Subregión, así como los servicios**

¹ Es conveniente precisar los alcances de texto de este inciso. El CAAA dispuso que sea revisado por el Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo (GTTA), teniendo en cuenta el artículo 19 de la Decisión 582, y considerando la eventual inclusión de Permisos Provisionales, a pedido de Colombia.

² Es conveniente precisar la oportunidad de la presentación. El CAAA dispuso que sea revisado por el Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo (GTTA).

³ Es conveniente precisar los alcances del texto de este inciso. El CAAA dispuso que sea revisado por el Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo (GTTA), teniendo en cuenta el artículo 19 de la Decisión 582.

⁴ Venezuela propuso y el CAAA aprobó que el Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo (GTTA), revisara en forma complementaria la inclusión de los siguientes artículos, a los efectos de incluir un plazo y el principio de transparencia.

Artículo Las autoridades procurarán dar respuesta a las líneas aéreas 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 ...- Las autoridades nacionales competentes se asegurarán de hacerle llegar la información sobre los nuevos trámites y requisitos a sus líneas aéreas.

exclusivos de carga entre Países Miembros y terceros países ~~no regular de pasajeros, carga y correo dentro de la región,~~ por parte de **líneas aéreas** ~~empresas nacionales~~ de los Países Miembros, se otorgarán automáticamente por parte de la autoridad nacional 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 del explotador aéreo (**Permiso de Operación**) 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 autoridad nacional competente, **conforme al formato que constituye el ANEXO B de la presente Resolución;**
- 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;~~~~
- d) **Certificado de Verificación emitido por las autoridades nacionales competentes, conforme al formato que constituye el ANEXO C de la presente Resolución;**
- e) ~~Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.~~

Artículo 6.- 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

ANEXO IV

Experiencia de Venezuela en Difusión de Normativas

Estrategia de Difusión de la Decisión 619

La Decisión 619 de la Comunidad Andina sobre las 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 (CAN), aprobada por la Comisión de dicho Organismo Multilateral el 15 de julio de los corrientes, y publicada en Gaceta Oficial número 1221 del Acuerdo de Cartagena, el 25 de julio de 2005, es el resultado del trabajo llevado a cabo por los países miembros conjuntamente con la Secretaría General de la CAN, con el firme propósito de elevar la calidad del servicio prestado a los Usuarios por el Transporte Aéreo en la Subregión, dando cumplimiento de esta forma a la Disposición Transitoria de la Decisión 582 que contempló la creación de la norma.

Reconociendo la importancia, de dicha Decisión, la cual pasó a formar parte del Ordenamiento Jurídico interno, con carácter supranacional de aplicación preferente y obligatorio cumplimiento para Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo, el Instituto Nacional de Aviación Civil, en representación de la Autoridad Aeronáutica Venezolana, considera de gran relevancia hacer del conocimiento de la Secretaría General de la CAN, así como del resto de los Países miembros, la experiencia de nuestro país en el proceso de aprobación y difusión de la Regulación Parcial sobre las Condiciones Generales del Transporte Aéreo vigentes desde finales del año 2004.

En tal sentido, el presente documento tiene como objetivo servir de modelo para los procesos aplicables en la elaboración y aprobación de todas las decisiones que en materia aeronáutica se generen en el seno de la Comunidad Andina.

En este orden de ideas, una vez elaborado el instrumento por el grupo de expertos creado para tal fin, fue sometido a consulta pública, según procedimiento establecido en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (artículo 70), siendo aprobado por la Autoridad Aeronáutica y publicado en Gaceta Oficial N° 38.080 de fecha 06 de diciembre de 2004.

Seguidamente, la difusión y divulgación de la mencionada normativa, se concretó a través de una serie de actividades, a saber:

- Se remitió a cada una de las líneas aéreas para su respectiva implementación.
- Se publicó en la página web del INAC.
- Se elaboró material informativo y se realizaron jornadas de distribución en los distintos Aeropuertos, por parte de la Oficina de Comunicación e Imagen.
- Se enviaron CD contentivos del formato final del tríptico y del boceto hablador que cada Operador Aéreo debía reproducir y colocar en sus respectivos *stands*.
- Se emprendió una campaña publicitaria en algunos medios impresos, radio y TV y se proyectaron video conferencias en las diferentes salas de cine del país.
- Luego se procedió a efectuar operativos con personal de la Institución a fin de verificar si las empresas mostraban los habladores, tenían disponibles los trípticos para los pasajeros y si

cumplían con lo establecido en la Regulación Parcial de las Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

Asimismo, y como parte de la labor ya adelantada por nuestro país, la Decisión 619, fue remitida a cada una de las dependencias integrantes de la Institución, así como a cada uno de los Ministerios, Organismos y Asociaciones vinculadas al sector, resaltando los aportes realizados por nuestro País, para la elaboración de este documento, que van desde proponer la inclusión en el mismo, de los deberes de los usuarios, hasta exponer la experiencia y el aprendizaje adquirido luego de la aplicación de nuestra Regulación Parcial sobre las Condiciones Generales del Transporte Aéreo vigentes desde finales del año 2004.

ANEXO V

**Declaración de los Ministros y Autoridades de Turismo
de los países de América del Sur**

La cordillera de los Andes, la selva Amazónica y la distancia norte-sur son barreras para la integración física entre los países sudamericanos, y la accesibilidad aérea es el único instrumento disponible a corto plazo para la intensificación de los flujos de bienes, servicios y pasajeros entre sí.

Asegurar la accesibilidad aérea, entretanto, trasciende la mera capacidad operacional de volar; posee componentes importantes de competitividad empresarial, de burocracia bilateral, de visión estratégica, de desarrollo de una red aérea competitiva y de negociación empresarial y política.

Históricamente cada país sudamericano planificó las conexiones aéreas de largo recorrido de manera que propicie la mejor conectividad aérea con los mercados del hemisferio norte, combinando esas conexiones con su red doméstica en convergencia con sus intereses nacionales, observado el paradigma de la negociación bilateral.

La evolución tecnológica de las aeronaves y de los sistemas de navegación aérea, la actual determinación política en busca de la integración económica entre los países de América del Sur, como ejemplo de suceso de la visión multilateral aplicada al transporte aéreo en otras regiones, nos lleva a evaluar los beneficios que la visión multilateral puede producir sobre la red aérea sudamericana.

En el ámbito de la Industria del Turismo esta integración debe resultar en un mayor intercambio y movilidad de los habitantes de la región, estimulada por políticas públicas que se basan en la inserción competitiva de los varios eslabones de la cadena productiva del sector, al mismo tiempo actuando como agente del proceso de integración y desarrollando productos que también puedan ser atractivos para los mercados emisores de largo recorrido.

Este intercambio depende fundamentalmente de la existencia de un sistema de transporte aéreo eficiente, de amplia cobertura y que se caracterice por su competitividad y accesibilidad al turista.

Conforme identificado en un estudio sobre el transporte aéreo en la región sudamericana, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo en el mes de abril de 2003, para que esa red pueda desarrollarse de manera armónica, actuando como catalizador para una mayor integración económica y turística, y para una mayor relación social entre los países sudamericanos, se debe tener en mente los siguientes puntos:

- El desarrollo de centros de distribución de tráfico aéreo de cuño regional, que permitan la distribución de los flujos de pasajeros con los países del hemisferio norte de manera que mejore la eficiencia del transporte, reduciendo tarifas y garantizando mercados de dimensiones adecuadas para permitir la inserción competitiva de las empresas aéreas sudamericanas.

FAX N°	24
PAG N°	5

- La preparación de un diagnóstico de los instrumentos y acuerdos aéreos en vigencia en la región, indicando sus aspectos positivos y sus limitaciones, de manera que viabilice un acuerdo sudamericano que permita el ejercicio del multilateralismo.
- La investigación de los principales factores de costo que pueden afectar la inserción competitiva de las empresas aéreas de la región en los mercados mundiales, así como de las tasas de crecimiento del mercado de viajes aéreos intrarregionales.
- La realización de estudios de potencial de mercado para el transporte de pasajeros en los enlaces entre las principales ciudades de la región y en los enlaces transfronterizos, así como para los mercados donde la carga aérea puede ser un factor complementario importante para posibilitar enlaces.
- La idealización de un marco legal y de políticas públicas condecuentes con los objetivos descritos, que refuercen las posiciones de los países sudamericanos en los procesos de negociación de acuerdos aéreos internacionales, con base en una visión multilateral sudamericana.

Para la consecución de estos objetivos se propone:

- Apoyar los principios norteadores del estudio que el Gobierno Brasileño viene realizando en el área de los instrumentos bilaterales y multilaterales en vigencia, considerándolo como un abordaje preliminar para las discusiones que se seguirán en el ámbito sudamericano con el intuito de un perfeccionamiento de las relaciones aeronáuticas entre los países.
- Que la inserción competitiva de las empresas aéreas de la región sea alcanzada primordialmente por instrumentos de mercado, apoyados por políticas públicas adecuadas y transparentes, buscando ofrecer factores de costo en niveles que permitan una efectiva competencia con sus competidores de América del Norte y Europa.
- Apoyar el trabajo en curso para determinar el potencial de tráfico aéreo entre las principales ciudades de América del Sur, entre las ciudades secundarias y en los enlaces de carácter transfronterizo, y que este estudio esté disponible para todos los países de la región como soporte para el desarrollo de una amplia red sudamericana, sirviendo de guía para el establecimiento y desarrollo de centros de distribución de tráfico aéreo.
- Hacer efectivo los esfuerzos para buscar maneras eficientes y diferenciadas de reducción de la burocracia en los controles de frontera, en la búsqueda de una percepción del espacio sudamericano como área de integración e interés económico común.
- Que los gobiernos de la región evalúen la conveniencia del establecimiento de un sistema regional, que haga posible el reconocimiento de los procesos de homologación de la regulación técnica en aviación civil y que adicionalmente,

AX N°	24
AG N°	6

permita converger para la supresión de diferencias entre los procedimientos de certificación de los países de América del Sur, y además, entre estos países y los principales países del hemisferio norte.

- Que se promueva seminarios y reuniones de trabajo de carácter regional, con la participación de representantes de los gobiernos sudamericanos y de especialistas internacionales, para discutir con más profundidad los temas aquí presentados.

En este sentido resuelven:

Constituir un comité de supervisión y seguimiento, mediante la indicación de un representante responsable por la discusión del programa en el ámbito sudamericano.

El programa de trabajo del comité observará los principios generales expresados en esta declaración y la forma de operación será establecida en la primera reunión.

Instar a la Organización Mundial del Turismo - OMT para que se asocie a esta iniciativa de integración turística de América del Sur.

REPÚBLICA ARGENTINA

REPÚBLICA DE BOLIVIA

**REPÚBLICA FEDERATIVA DE
BRASIL**

REPÚBLICA DE CHILE

REPÚBLICA DE COLOMBIA

REPÚBLICA DEL ECUADOR

REPÚBLICA DEL PARAGUAY

REPÚBLICA DEL PERÚ

**REPÚBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE
VENEZUELA**

FAX N°	24
PAG N°	7



REPUBLICA DEL ECUADOR
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

102

Nota N° 56531 /05-SM-DGI

Quito, 28 de diciembre de 2005

ASUNTO: PROYECTO DE DECLARACION DE MINISTROS DE TURISMO DE
PAISES DE AMERICA DEL SUR

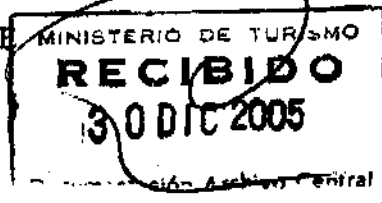
Señora Ministra:

Tengo a bien remitir adjunta una copia del proyecto de Declaración de los Ministros y Autoridades de Turismo de los países de América del Sur, que fuera distribuido a la conclusión de la Reunión de Ministros y Autoridades de Turismo de los países de América del Sur, llevada a cabo en la ciudad de Río de Janeiro el 26 de octubre pasado, así como un breve informe de los temas tratados en el aludido evento.

2.- Al respecto, mucho agradeceré me haga conocer sus comentarios sobre este documento, a fin de trasladarlos a la Cancillería brasileña, por ser la Secretaría Pro Tempore de la Comunidad Sudamericana de Naciones. Asimismo, le agradeceré se sirva comunicarme a la brevedad posible sobre la designación de un representante ecuatoriano para integrar el Comité de Supervisión y Seguimiento, tal como quedó establecido en la antedicha Declaración.

Atentamente,

Denys Toscano Amores
DIRECTOR GENERAL DE INTEGRACION, E



DESPECHO - GRATINATED

A la Señora Maria Isabel Salvador
MINISTRA DE TURISMO
Ciudad.-

5228
30-12-2005

RECEIVED
CAPTUR
Hora: 11:45
Fecha: 30-12-05
Por: N. J. M.

REUNION DE MINISTROS Y AUTORIDADES DE TURISMO DE AMERICA DEL SUR, RIO DE JANEIRO, 26 DE OCTUBRE DE 2005

El 26 de octubre último, se realizó en Río de Janeiro, la Reunión de Ministros y Autoridades de Turismo de América del Sur.

Como estaba previsto, la reunión fue dividida en dos partes. La primera, por la mañana, se trató el "Programa de Integración Física de América del Sur – Módulo Aéreo – Foco Turismo", y la segunda, por la tarde, el "Combate a la explotación sexual de niños y adolescentes en el turismo. De la primera parte de la reunión participaron representantes de todos los países de la América del Sur, con excepción de Guiana, así como de la Organización Mundial de Turismo (OMT). Para la segunda parte, México, Cuba, Costa Rica, Curacao, República Dominicana y la UNICEF, enviaron observadores.

PROGRAMA DE INTEGRACION FÍSICA DE AMÉRICA DEL SUR – MÓDULO AÉREO – FOCO TURISMO

- El Ministro de Turismo del Brasil, Walfrido Mares Guia, destacó que la reunión tenía por objeto dar cumplimiento a la determinación presidencial constante en el parágrafo 16 del Programa de Acción aprobado en la I Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones (Brasilia, 30 de setiembre de 2005), de que "tomando en consideración las conclusiones del Encuentro Sudamericano sobre Transporte Aéreo, realizado en Brasilia, el 29 y 30 de setiembre último, la Secretaria Pro Tempore convocará una reunión de autoridades de la aviación civil y Ministros de Turismo, con el fin de estudiar las bases de un programa sudamericano de conexión aérea, con el propósito de fomentar el turismo y comercio regional, de conformidad con los entendimientos vigentes".
- En la reunión se hizo una evaluación inicial, basada en una nota técnica preparada por el Ministerio de Turismo del Brasil, y en un estudio realizado por el BID, sobre los principales obstáculos y el posible encaminamiento a la cuestión de la conexión aérea intra-regional y de América del Sur con el resto del mundo, como factor de estímulo al turismo. De este ejercicio surgió la percepción de que el déficit de conexión se debe, sobre todo, al flujo intra-regional insuficiente para sustentar operaciones aéreas rentables y adecuadas. Entre las propuestas adelantadas como factibles de contribuir a la solución de tales problemas, se destacan la convergencia de los flujos intra-regionales y extra-regionales en "hubs", el perfeccionamiento de las redes internas para la distribución de los vuelos, la disminución de las tarifas aeroportuarias, y el pago de subsidios para suplementación tarifaria.
- Argentina agregó que, paralelamente a la cuestión de la conectividad, el tema del incentivo al turismo no podría ser disociado de los programas de divulgación. Al respecto, citó el programa de divulgación de turismo realizado en conjunto por Argentina y Chile, y sugirió que una iniciativa semejante podría ser planificada a nivel regional.

- El Ministerio de Turismo del Brasil distribuyó, al final de la Reunión, un proyecto de "Declaración de los Ministros y Autoridades de Turismo de los Países de América del Sur", que procuró sintetizar las discusiones habidas en la reunión. Las delegaciones se comprometieron a analizar el proyecto y manifestar oportunamente su aprobación. Se destaca que en los últimos tres párrafos de la Declaración se prevé la creación de un comité de supervisión y acompañamiento de las discusiones de un programa de conectividad aérea e incentivo al turismo en América del Sur, y la solicitud de que los países indiquen sus representantes. Durante la reunión, se sugirió que, de preferencia, los designados deberían integrar la "Comisión Latinoamericana de Aviación Civil" (CLAC).

COMBATE A LA EXPLOTACION SEXUAL DE NIÑOS Y ADOLESCENTES EN EL TURISMO.

- La segunda parte de la reunión fue dedicada al tema del combate a la explotación sexual de niños y adolescentes en el turismo. La iniciativa estaba determinada en el párrafo 24 del Programa de Acción aprobado en la I Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones (Brasilia, 30/09/2005).
- Cada delegación hizo un breve resumen de las medidas de represión al turismo sexual tomados a nivel nacional. La representante de la OMT también se refirió a las iniciativas existentes en el ámbito mundial.
- Al final, se acordó una "Declaración Final de la I Reunión de Ministros y Altas Autoridades de Turismo de América del Sur para la prevención de la explotación sexual comercial de niños y adolescentes en el Turismo".

ANEXO VI

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO TRANSFRONTERIZO ENTRE EL GOBIERNO ----- -----Y EL GOBIERNO -----

Los Gobiernos de la República ----- y de la República -----, con la finalidad de implementar diversas medidas que coadyuven al proceso de integración entre nuestros pueblos.

Comprometidos a fortalecer la integración entre ----- y ----- como un objetivo compartido para el beneficio de ambas naciones.

Convencidos que la adopción de medidas para el desarrollo y la promoción del turismo, intercambio comercial y cultural entre ----- y ----- favorecerá el desarrollo y bienestar de dichas ciudades.

Considerando que el artículo 4 de la Decisión 582 de la Comunidad Andina de Naciones señala que los países miembros podrán otorgar condiciones especiales para promover y desarrollar vuelos fronterizos y que implementarán los mecanismos bilaterales o multilaterales que fueren necesarios para tal fin.

Acuerdan suscribir el presente:

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO TRANSFRONTERIZO ENTRE ----- Y -----

CAPITULO I. DEL AMBITO DE APLICACIÓN Y SU NATURALEZA

Artículo 1. Para los fines del presente Acuerdo, se entiende como transporte aéreo transfronterizo el que se realiza entre los aeropuertos o aeródromos de las ciudades de la Región Fronteriza que las Partes habiliten para tal efecto.

Artículo 2. El presente acuerdo regula el transporte aéreo transfronterizo desde y hacia los siguientes aeropuertos y aeródromos: ----- en ----- y ----- en -----; y otros que las Partes decidan incorporar posteriormente.

Artículo 3. El transporte aéreo de pasajeros, carga y correo que se efectúe en aplicación de este Acuerdo, podrá realizarse en vuelos regulares y no regulares.

Artículo 4. Para los efectos de este Acuerdo, las tarifas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo se regularán por la legislación nacional de cada Parte.

Asimismo, las tasas aeroportuarias, los servicios de navegación aérea, los derechos de aterrizaje y despegue (o derechos de aeródromo) y estacionamiento para el transporte aéreo transfronterizo serán iguales a las domésticas.

Artículo 5. En el transporte aéreo transfronterizo de aeronaves, las tripulaciones observarán las normas sobre navegación aérea vigentes en cada país. Para tal efecto, ambas Partes efectuarán las incorporaciones necesarias en sus respectivas publicaciones de información aeronáutica (AIP).

Con el propósito de fomentar la cooperación y colaboración recíproca en la región fronteriza, en aspectos técnicos y operaciones de la aviación, las autoridades aeronáuticas de los dos países podrán desarrollar acuerdos específicos, en materia de búsqueda y rescate, investigación de accidentes e incidentes de aviación, entre otros, con miras a contar con procedimientos coordinados y unificados en estas materias.

CAPITULO II. DE LAS AERONAVES DE USO PRIVADO

Artículo 6. Las aeronaves de uso privado no podrán transportar pasajeros ni carga con fines comerciales. Las citadas aeronaves no son beneficiarias del régimen previsto en el presente Acuerdo. No obstante, en cuanto proceda, se les aplicará lo que las partes dispongan en materia de búsqueda, rescate e investigación de accidentes o incidentes de aviación.

CAPITULO III. DE LAS AERONAVES DE USO COMERCIAL

Artículo 7. El servicio de transporte aéreo transfronterizo, que se realice entre los aeropuertos y aeródromos habilitados en la Región Fronteriza, se efectuará por una o más compañías nacionales designadas por las Partes.

Artículo 8. La autorización para el tránsito transfronterizo de aeronaves será otorgada por las autoridades nacionales competentes de las dos Partes.

Artículo 9. La prestación de los servicios aéreos de las empresas en la Región Fronteriza se regirá para efectos de tarifas, horarios e itinerarios por los procedimientos vigentes en cada una de las Partes.

Artículo 10. Las autoridades de ambas Partes facilitarán, según proceda, la coordinación de actividades, la difusión publicitaria y el intercambio de información para el cumplimiento de las operaciones aéreas entre los aeropuertos y aeródromos habilitados en la Región Fronteriza.

Artículo 11. El transporte de equipaje, carga y envíos postales y de mensajería en la Región Fronteriza, se regulará complementariamente por la legislación nacional.

Artículo 12. Las compañías aéreas comerciales podrán mantener en los aeropuertos y aeródromos habilitados de la Región Fronteriza, un depósito para las partes y repuestos para sus aeronaves, las que ingresarán libre de derechos de aduana y demás tributos, siempre que no se internen en el país y que permanezcan bajo control aduanero, de conformidad con lo establecido en el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

Artículo 13. Las compañías autorizadas para el tránsito transfronterizo de aeronaves podrán abastecerse de combustible y proveerse de lubricantes necesarios, en los aeropuertos nacionales y aeródromos habilitados de la otra Parte.

Para el caso colombiano los precios de los lubricantes y combustibles serán objeto de negociación directa entre el respectivo distribuidor y las referidas compañías.

CAPITULO IV. DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14. El control de ingreso y salida de personas, mercancías y mensajería embarcadas en aeronaves será efectuado por las autoridades nacionales competentes en los aeropuertos o aeródromos habilitados para realizar transporte aéreo transfronterizo.

Facilitación: Ambas Partes convienen en implementar los mecanismos necesarios que permitan optimizar los procedimientos de facilitación en los aeropuertos y aeródromos habilitados en el presente Acuerdo para el servicio aéreo transfronterizo, sin perjuicio de las normas sobre seguridad aplicables.

Artículo 15. Sin excepción alguna, los pasajeros de los vuelos transfronterizos estarán exonerados de todo impuesto por la salida del país.

Artículo 16. La documentación requerida y los aspectos técnicos de la navegación aérea se regirán por las normas internacionales vigentes para las Partes.

Artículo 17. Con el propósito de efectuar servicios que se establecen en el presente Acuerdo cada Parte designará a las empresas aéreas para la operación de los vuelos regulares de transporte aéreo transfronterizo y lo comunicará directamente, por escrito a la otra Parte. Previo cumplimiento de los requisitos exigidos en las normas nacionales, las autoridades tramitarán las solicitudes respectivas, dentro del plazo más expedito posible, sin que supere treinta días.

En lo que respecta a los vuelos no regulares transfronterizos, las autoridades aeronáuticas de los países confirmarán las autorizaciones para la realización de los mismos, y previo el cumplimiento de los requisitos exigidos en las normas, se autorizarán en forma automática.

Artículo 18. Las consultas sobre interpretación o ejecución de este Acuerdo serán absueltas entre las Partes por conducto de los Ministerios de Relaciones Exteriores.

CAPITULO V. PERFECCIONAMIENTO, MODIFICACIONES Y VIGENCIA.

Artículo 19. Las modificaciones que se planteen al presente acuerdo se presentarán por los canales diplomáticos oficiales y se efectuarán de mutuo acuerdo entre las Partes, formalizando mediante canje de notas.

Artículo 20. El presente acuerdo tendrá una vigencia indefinida y su entrada en vigor se formalizará una vez que las partes se comuniquen por la vía diplomática el cumplimiento de los trámites internos correspondientes.

Firmado en la ciudad de -----, a los ----- días del mes de ----- del año 2006, en dos ejemplares en idioma español del mismo tenor y valor.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE -----**

**POR LA GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE -----**

ANEXO VII

Encuesta para los países de la Comunidad Andina, en materia de Reglamentos para el otorgamiento de Licencias, Habilitaciones y Certificado de Aptitud Psicofísica al personal aeronáutico

Licencias y Habilitaciones para el personal aeronáutico:

- 1) Indique las reglas generales indispensables solicitadas por la Autoridad Aeronáutica de su país para otorgar licencias y habilitaciones para el personal aeronáutico.
- 2) Explique cada uno de los pasos del procedimiento que emplea la Autoridad Aeronáutica de su país para el otorgamiento de Licencias y Habilitaciones para el personal aeronáutico.
- 3) Especifique el lapso de duración de dicho procedimiento en cada uno de sus pasos.
- 4) Explique si estos procedimientos deben ser cumplido por los usuarios pertenecientes a los países de la CAN.
- 5) Indique cuáles procedimientos, requisitos y condiciones podrían flexibilizar, la Autoridad Aeronáutica de su país miembro de la Comunidad Andina.

Medicina Aeronáutica:

- 1) Según su Reglamento en materia de Medicina Aeronáutica, existe alguna clasificación para los Certificados psico-físico.
 - 1.1 En el caso que existan distintos tipos de Certificados psico-físicos, ¿Cómo está denominada esta clasificación?
 - 1.2 ¿Cómo está considerada la relación entre el tipo de Certificado con respecto al tipo de Licencia y/o Habilitaciones?
 - 1.3 ¿Existen diferencias en los intervalos para la renovación del Certificado psico-físico, según el tipo?
 - 1.4 Si la respuesta a la pregunta 1.3 es afirmativa indique según la clasificación ¿Cómo están considerados estos intervalos?
- 2) ¿Cuáles son las evaluaciones médicas que se consideran indispensables en su País, para otorgar el Certificado de aptitud psico-física para las distintas actividades de las operaciones aeronáuticas?
- 3) ¿Según su reglamento estas variaciones médicas varían dependiendo del tipo de actividad que desarrolle el solicitante de las operaciones aeronáuticas?
- 4) ¿Qué tipo de formato se maneja en su país para indicar la aptitud psico-física, del solicitante del Certificado Médico? (anexe modelo).

- 5) ¿Cuáles son los diagnósticos psico-físicos que se consideran para revocar temporalmente un Certificado Médico en la operación aeronáutica?
- 6) En términos de lo señalado en la pregunta 5, ¿Los diagnósticos indicados dependerán del tipo de Licencia o permiso aeronáutico?
- 7) ¿Cuáles son los diagnósticos psico-físicos que se consideran para revocar permanentemente un Certificado Médico en la operación aeronáutica?
- 8) En términos de lo señalado en la pregunta 7, ¿Los diagnósticos indicados dependerán del tipo de licencia o permiso aeronáutico?
- 9) ¿En su País se consideran algunas diferencias en los requisitos de evaluaciones psico-físicas iniciales o por primera vez y las de renovación? Si es afirmativa la respuesta, indique cuáles.
- 10) ¿Se considera el manejo de la temporalidad o definitiva revocación del Certificado Médico, sólo por el diagnóstico del especialista examinador o a través de la consideración de otros criterios médicos?
- 11) ¿Se maneja el criterio de junta médica para determinar la aptitud, temporalidad o definitiva revocación del Certificado Médico?
- 12) ¿Según su reglamentación existe una edad cronológica considerada tope para limitar o suspender el certificado psico-físico?
- 13) Si es afirmativa la repuesta 12 se ha correlacionado esta dad con la ocurrencia de accidentes o incidentes aéreos.
- 14) Según la reglamentación de su país indique algún otro aspecto relevante que en materia de Medicina Aeronáutica Ud. Considere señalar

Nota: Adjunto a esta Encuesta, sirva remitir la Regulación que aplica en su país, sobre el Otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

ANEXO VIII

**XIX REUNION DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES
AERONAUTICAS**

9 y 10 DE FEBRERO DE 2006, CARACAS - VENEZUELA

PROPUESTA DE VENEZUELA PARA LA 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.

Tomando en cuenta la imperante necesidad de poseer un espacio propio para unificar la información, así como para la búsqueda de un canal regular que facilite el acceso e incremente el flujo de información entre los países, es necesario establecer un mecanismo que presente de manera concreta y ordenada toda la información referente a la actividad aeronáutica en la subregión, así como las diversas regulaciones, normativas y demás documentos a los que hubiere lugar.

En tal sentido Venezuela propone lo siguiente:

1. Aprobar la creación de un link dedicado al Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, en la página web de la Secretaría General de la Comunidad Andina, el cual será independiente del dominio www.comunidadandina.org, permitiendo el acceso directo a la página creada para tal fin.
2. Designar a Venezuela, la administración y actualización de toda la información que contendrá la página web.
3. Aprobar como dominio del portal la siguiente dirección: www.caaa.org.ve.
4. Establecer como contenido del portal los siguientes tópicos, los cuales no tienen carácter taxativo:
 - Programación de las Reuniones realizadas con sus respectivos informes oficiales, tanto por el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, Expertos y Consejos de Ministros de Transporte y Obras Públicas.
 - La normativa que se adopte y que esté en discusión, en el ámbito comunitario, que tenga relación con la actividad aeronáutica.
 - Consulta Pública, de los Proyectos de Decisiones que se discutan en el ámbito del Comité, con anterioridad a que sean aprobados por la Comisión de la Comunidad Andina.
 - Información de carácter general en materia aeronáutica, aportada por cada uno de los países miembros, considerada de interés para el desarrollo de la Subregión.
5. Crear un logo que identifique al Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, que servirá como emblema y enlace del portal del CAAA, el cual será elaborado por Venezuela, y sometido para su aprobación por los países miembros, en la próxima Reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas.

Dada en la ciudad de Caracas, Venezuela, a los XXXX días del mes de febrero de dos mil seis.

ANEXO IX

DECISION

Consulta de actos normativos que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina

LA COMISIÓN DE LA COMUNIDAD ANDINA,

VISTOS: El Capítulo I, Objetivos y mecanismos, artículo 03 del Acuerdo de Cartagena, Decisión 582, y Decisión 619; y

CONSIDERANDO: Que el artículo 03 del Acuerdo de Cartagena, establece entre los mecanismos para alcanzar los objetivos del referido Acuerdo, la armonización gradual de políticas económicas y sociales y la aproximación de las legislaciones nacionales en las materias pertinentes;

Que los Países Miembros han de generar normativas comunitarias tendentes a asegurar y resguardar los derechos de los usuarios de los diferentes servicios;

La Secretaría General recomienda a la Comisión de la Comunidad Andina poner en consideración el presente Proyecto de Decisión;

DECIDE:

Artículo 1.- La presente Decisión tiene por objeto establecer las normas a fin de llevar a cabo el proceso de consulta pública previa, para la creación, modificación y/o corrección de las Resoluciones y/o Decisiones emanadas de la Secretaría General de la Comunidad Andina y/o la Comisión de la Comunidad Andina, respectivamente.

Artículo 2.- Para los efectos de la presente Decisión, se entenderá por:

Actos Normativos: Son aquellas Decisiones y Resoluciones emanadas de la Secretaría General de la Comunidad Andina y la Comisión de la Comunidad Andina, respectivamente.

Comunidades Organizadas: Conjunto de personas agrupadas para la búsqueda de mejoras de los servicios y demás asuntos que impliquen la satisfacción de las necesidades existentes en los diferentes sectores.

Consulta Pública de los Actos Normativos: Procedimiento realizado por los Países Miembros de la Comunidad Andina, antes de crear, modificar y/o corregir los actos normativos que se puedan dictar, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, a fin de garantizar la participación de la ciudadanía de cada país miembro.

Base de datos electrónica del Usuario. Información suministrada por el usuario, sea persona natural o jurídica, que desee formar parte del proceso de Consulta Pública, la cual se insertará en el site de la página Web de la Comunidad Andina.

Usuario: Toda persona natural o jurídica que se interese en formar parte del proceso de consulta pública de un proyecto de acto normativo.

Artículo 3.- La Secretaría General de la Comunidad Andina implementará una base de datos electrónica que conformará el registro de las comunidades organizadas y/o personas interesadas que deseen formar parte del proceso de consulta pública.

Artículo 4.- Toda comunidad organizada y/o usuarios que estén interesados en formar parte del proceso de consulta pública, deberán asentar en la base de datos electrónica, el nombre completo, y demás datos identificatorios, tales como: dirección del domicilio, teléfonos, áreas en que se desempeña y cualquier otra información que sea de interés, tanto de personas naturales como jurídicas.

Artículo 5.- En la página web de la Comunidad Andina, se indicará el lapso durante el cual podrán realizarse las observaciones o comentarios al anteproyecto de acto normativo.

Artículo 6.- Los usuarios que deseen intervenir en el proceso de consulta, enviarán las observaciones o comentarios sobre el anteproyecto de Decisiones o Resoluciones, a la dirección electrónica que se indique en la página web de la Comunidad Andina.

Artículo 7.- En caso de que exista necesidad manifiesta, la Secretaría General de la Comunidad Andina y la Comisión de la Comunidad Andina, podrán excepcionalmente dictar actos normativos, sin que se hayan llevado a cabo las consultas públicas previstas en la presente Decisión.

Artículo 8.- Mediante Resoluciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina, se aprobarán las normas reglamentarias que resulten necesarias para la aplicación de la presente Decisión.

Disposición Transitoria.- Para los efectos de la creación de la base de datos electrónica, en atención a lo previsto en el artículo 3 de la presente Decisión, se tendrá un plazo de XXXXX (X) meses, contados a partir de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Dada en la ciudad de

ANEXO X

ANTEPROYECTO DE DECISION
ESTADÍSTICAS COMUNITARIAS SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO

Estadísticas comunitarias sobre el
transporte aéreo

LA COMISIÓN DE LA COMUNIDAD ANDINA,

VISTOS: Los Capítulos III y XI del Acuerdo de Cartagena, los Artículos 1, 2, 4, 20 y 28 de la Decisión 582, la Decisión 619, el Capítulo 9 del Anexo 1 de la Decisión 488 relativa al Programa Estadístico Comunitario y la Propuesta ZZ de la Secretaría General;

CONSIDERANDO: Que en el Programa Estadístico Comunitario 2000-2004, adoptado mediante la Decisión 488, se ha establecido el marco específico del desarrollo de las estadísticas de transporte, considerándose la adopción de una Decisión relativa a las estadísticas de transporte aéreo. Asimismo, en dicha norma, se han establecido los preceptos básicos para elaborar estas estadísticas comunitarias;

Que para llevar a cabo las tareas que les han sido atribuidas en el contexto de la política comunitaria de transporte aéreo y del futuro desarrollo de la política común de transportes, las instituciones comunitarias deben tener a su disposición datos estadísticos comparables, coherentes, pertinentes, periódicos y oportunos acerca del volumen y del desarrollo del transporte aéreo.

Que el Artículo 2 de la Decisión 582 establece que el ámbito del transporte aéreo internacional corresponde a los vuelos regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo.

Que es necesario hacer el seguimiento y monitoreo de los artículos 4, 20 y 28 de la Decisión 582, referidos a la promoción de vuelos fronterizos, la autorización de nuevas tarifas y de rutas, frecuencias, itinerarios y horarios.

Que la calidad y el cumplimiento de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores del transporte aéreo, establecidos por la Decisión 619, requieren de mediciones estadísticas adecuadas para evaluar su cumplimiento.

Que la recogida de datos comunes de forma comparable o armonizada, permite la creación de un sistema integrado con información fiable, coherente y de rápido acceso.

Que los datos relativos al transporte aéreo de pasajeros, carga y correo deben ser comparables entre sus Países Miembros y en la medida de lo posible, con los datos internacionales facilitados a la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI); sin perjuicio de los propios requerimientos que tenga la Comunidad Andina.

Que con arreglo al principio de subsidiariedad, los Países miembros tienen la facultad de ampliar la producción de datos armonizados establecidos en la presente Decisión.

Que, para la aplicación de la presente Decisión y su adaptación a la evolución económica y técnica, resulta adecuado tener en cuenta la opinión técnica de los expertos gubernamentales en estadísticas de transporte aéreo.

Que, para garantizar la elaboración de la estadística comunitaria de transporte aéreo, la recopilación de datos y su transmisión al servicio comunitario se efectuará en cada País Miembro bajo la autoridad de los organismos e instituciones encargados de elaborar las estadísticas oficiales.

Que los expertos gubernamentales en estadísticas de transporte aéreo, el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) y el Comité Andino de Estadística (CAE) han opinado favorablemente respecto del anteproyecto de Decisión presentado a su consideración.

DECIDE:

Objetivo

Artículo 1.- Los Países Miembros elaborarán y transmitirán estadísticas comunitarias sobre la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional, regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, realizados en sus respectivos territorios; así como, de otros aspectos relacionados con la infraestructura y calidad del servicio del transporte aéreo, que se detallan en el Artículo 3, necesarios para la formulación, seguimiento y evaluación de las políticas en materia de transporte aéreo que se desarrollen en el ámbito comunitario.

Marco Conceptual

Artículo 2.- El marco conceptual para elaborar las estadísticas establecidas en el Artículo 1, es el desarrollado por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), armonizados con los Sistemas de las Naciones Unidas (Cuentas Nacionales) y del Fondo Monetario Internacional (Balanza de Pagos).

Conjunto de datos

Artículo 3.- Se establecen cinco conjuntos de datos relativos a las estadísticas de transporte aéreo:

- A. Movimiento internacional regular y no regular de aeronaves, pasajeros, carga y correo.
- B. Infraestructura aeronáutica. C. Parque aeronáutico.
- D. Calidad y cumplimiento de su servicio, con base en los derechos y deberes de los usuarios, transportistas y operadores.
- E. Indicadores del transporte aéreo.

Responsables

Artículo 4.- Los responsables de la elaboración y transmisión de las estadísticas contempladas en la presente Decisión son las Instituciones responsables de la Aeronáutica Civil de los Países Miembros, quienes deberán suministrar la información facilitando datos de calidad.

Aplicación

Artículo 5.- Las variables, definiciones y clasificaciones de los conjuntos de datos establecidos en el artículo 3 que permiten la aplicación de la presente Decisión, serán determinadas por Resoluciones emitidas por la Secretaría General de la Comunidad Andina, y acordadas en reuniones de expertos gubernamentales en estadísticas de transporte aéreo.

Transmisión

Artículo 6.- Los mecanismos y plazos de transmisión de los conjuntos de datos definidos en el artículo 3 de la presente Decisión, serán establecidos por Resoluciones emitidas por la Secretaría General de la Comunidad Andina, y acordadas en reuniones de los expertos gubernamentales en estadísticas de transporte aéreo.

Difusión

Artículo 7.- Se crea el Sistema Estadístico de Transporte Aéreo de la Comunidad Andina (SETA) con información fiable, coherente y de rápido acceso para el conjunto de datos transmitidos en el marco del artículo 6 de la presente Decisión, a cargo del Servicio Comunitario de Estadística.

Entrada en vigencia

Artículo 8.- La presente Decisión entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

ANEXO XI

NUEVO PLAN DE ACCIÓN ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE AÉREO

Actividades del año 2005 Ejecutado

1. Las Autoridades del CAAA deberán nombrar **dos representantes de estadística** para coordinar el proyecto. (octubre 2005)
2. **Elaborar un cuestionario** para conocer los requerimientos de información estadística de las autoridades de transporte aéreo, de las políticas nacionales y comunitarias y de los organismos internacionales. (octubre 2005)
3. Las autoridades deberán apoyar el proyecto mediante el **diligenciamiento del cuestionario** a los 15 días después de recibido. (noviembre 2005)

Actividades del año 2006

4. **Misión del experto Europeo a la SGCA** para elaborar un programa de trabajo tendiente a consolidar una norma para elaborar estadísticas de Transporte Aéreo. (24 de enero de 2006) Ejecutado
5. **Primera Reunión de Expertos Gubernamentales en Estadísticas de Transporte Aéreo**, con presencia del consultor europeo. Para ello los países deberán seleccionar dos expertos (25-27 de enero 2006). Ejecutado
6. Elaboración de un **Anteproyecto de Norma Comunitaria** para la Estadísticas de Transporte Aéreo. Ejecutado
7. **Elevar la Propuesta de Anteproyecto de Decisión al CAAA**, a cargo de Venezuela, y al CAE, a cargo de la SGCAN. (febrero 2006)
8. **Elevar la Propuesta de Anteproyecto de Decisión** a la Comisión de la CAN.
9. Diligenciar y remitir a la SGCAN los cuestionarios de los países que aún no lo hayan realizado. (febrero 2006)
10. **Segunda reunión de expertos Gubernamentales - videoconferencia** (abril de 2006). Avance de las coordinaciones efectuadas para determinar el contenido de los conjuntos de datos.
11. Programa de Cooperación Horizontal entre los Países Miembros. Reuniones presenciales entre dos o tres Países para la formulación de las propuestas de los conjuntos de los conjuntos de datos. (mayo -junio de 2006)
12. **Tercera reunión de expertos Gubernamentales - videoconferencia** (julio-agosto de 2006).
13. Elaboración de Propuestas de Resolución para definir los conjuntos de datos establecidos en el Anteproyecto de Decisión, a cargo de la SGCAN (octubre - noviembre de 2006)

Actividades del año 2007

14. **Cuarta Reunión de Expertos Gubernamentales**, para aprobar los anteproyectos de Resolución,
15. **Elevar la Propuesta de Anteproyecto de Resolución** al Secretario General de la Comunidad Andina.
16. Seleccionar el **Experto Europeo** para el dictado del curso.
17. Quinta Reunión de Expertos Gubernamentales - Videoconferencia.
18. **Dictado del curso** para elevar el nivel de formación del personal encargado de elaborar estadísticas de Transporte Aéreo.

Actividades del año 2008

19. **Sexta Reunión de Expertos Gubernamentales.** Aplicación de la Norma Comunitaria.
20. **Sétima Reunión de Expertos Gubernamentales - Videoconferencia.**

Actividades del año 2009

21. **Octava Reunión de Expertos Gubernamentales.** Aplicación de la Norma Comunitaria.
22. **Novena Reunión de Expertos Gubernamentales - Videoconferencia.**

ANEXO XII

Plan de Trabajo del CAAA (2005-2006)

1. Proyecto de Reglamento Comunitario para el Otorgamiento de los Permisos y Autorizaciones a las Líneas Aéreas que prestan servicios en la Comunidad Andina.
2. Acordar la estrategia para la 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 para la Región (Debate Presidencial, XVI Consejo Presidencial Andino); y sobre el Acuerdo de Fortaleza - Promoción de Vuelos Transfronterizos.
4. Certificación de Aeródromos (AGA), Seguridad Aeroportuaria (AVSEC) y Facilitación (FAL).
5. Creación de un Centro de Coordinación del Flujo de Tránsito Aéreo.
6. Norma Comunitaria para el Reconocimiento Comunitario de las Credenciales (Licencias) del Personal Técnico Aeronáutico (Ecuador-Venezuela).
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. Armonización Comunitaria de procesos de Consulta Pública.
9. Estadísticas de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina.

* * * * *

INFORME PRELIMINAR DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LA EVOLUCIÓN DEL PROCESO DE INTEGRACIÓN EN EL AÑO 2005

Presentación

Este Informe de la Secretaría General procura aportar elementos de información y juicio, que al tiempo que dan cuenta de los resultados de la aplicación del Tratado de Montevideo de 1980, pretende exponer acerca del actual estado de evolución del proceso de integración en la esfera de su aplicación.

La Secretaría General estima que el presente documento puede ser de utilidad para los agentes públicos y privados, y sus diferentes sectores en ellos representados.

Este Informe comienza con un Sumario general y ha sido estructurado en cuatro Secciones: la Primera, destinada a caracterizar de modo sintético los principales aspectos que muestra en la actualidad la evolución de la economía mundial, de modo más específico en lo que refiere al comercio internacional; en la Segunda, dicha información atañe a la economía y comercio regional, destacando los elementos más relevantes; en la Tercera, se ponen de manifiesto los avances y las limitaciones del proceso de integración; por último, en la Cuarta Sección, a partir de la situación actual se subrayan los desafíos o retos que la Asociación y, en particular, la Secretaría General deberán esforzarse por asumir y contestar.

20 de diciembre de 2005.



Dr. Didier Opertti Badán
Secretario General

Sumario General

En 2005 la economía mundial completará su tercer año de importante dinamismo. El aumento del PBI mundial alcanzaría al 4,3%, en tanto que el comercio de bienes y servicios crecerá en torno al 7% completando, de igual forma, un trienio de franca expansión.

Las principales economías del mundo registraron una desaceleración de su crecimiento en 2005, sin perjuicio de lo cual se observan situaciones muy diversas. Estados Unidos (3,5%) y China (9%) mantuvieron el dinamismo que les permitió mantenerse como los dos motores propulsores de la expansión mundial. Si se agrega a la India, la contribución de estos tres países al crecimiento mundial supera el 50% del total. Por el contrario, la Unión Europea (1,6%) y Japón (2%) siguen registrando un magro desempeño, menor que el año anterior.

En los últimos años el volumen de comercio de bienes ha sido sensible a las variaciones del producto mundial; en 2005 dicho crecimiento alcanzará al 7% en términos reales. El dinamismo del comercio se concentró, fundamentalmente, en las economías emergentes y en los países en desarrollo, en especial por el gran incremento del comercio de China, sea como comprador o vendedor.

Los precios internacionales de las mercancías comercializadas también experimentaron una mejoría respecto al año anterior (6,2%). Sin embargo, se observaron importantes diferencias entre las principales categorías de productos. Los precios de los productos básicos también experimentaron evoluciones diversas. Como consecuencia del mayor crecimiento de los precios correspondientes a los productos básicos respecto de las manufacturas, la evolución de los términos del intercambio favoreció a los países en desarrollo y a las economías emergentes (7,1%).

En 2006 la economía mundial crecerá a un ritmo del 4,3%, de esta manera se impulsará el comercio de bienes y servicios, cuya expansión sería de 7,4%. Nuevamente los motores del crecimiento global serán los Estados Unidos (3,3%) y China (8,2%), mientras que Japón (2%) y Europa (2,1%) seguirían mostrando un escaso dinamismo. Dentro de este alentador panorama se presentan riesgos, algunos ya conocidos, siendo el principal motivo de preocupación el desmesurado crecimiento del déficit en cuenta corriente de los Estados Unidos. Otro creciente motivo de preocupación es el impacto que pueda tener la evolución de los precios del petróleo sobre el comportamiento de la economía mundial. Un tercer riesgo a considerar a futuro es la implementación de medidas restrictivas al comercio.

En 2005, el PBI del conjunto de los países de la ALADI crecería un 4,3%, algo menor que el año anterior, con lo cual se completaría el tercer año consecutivo de expansión, acumulando en el trienio un 12%. Durante estos últimos tres años el producto por habitante se incrementó en 8%, con lo cual dicho indicador superó los niveles vigentes previos a la crisis.

El desempeño de la región se benefició del favorable contexto económico internacional; además por el nivel alcanzado por los precios de los productos básicos exportados; y por el nivel de las tasas de interés, situadas en mínimos históricos. Aunque la presente recuperación de la actividad económica regional ha estado liderada por las exportaciones, en la medida en que el crecimiento se ha consolidado, la demanda interna ha tenido una mayor incidencia en dicho proceso.

Analizando el crecimiento a nivel de los diferentes países se puede observar un hecho inusual para la región que, al mismo tiempo, muestra el buen momento por el que atraviesa. Todas las economías de la ALADI registran su segundo año consecutivo de expansión. Este fenómeno no se había registrado, ni siquiera durante la expansión de la década del noventa.

El crecimiento que experimenta la región presenta algunas características positivas, en lo que se podría denominar un crecimiento más sustentable. Tal expansión se está procesando con un superávit en la cuenta corriente de la región y, complementariamente, con ingresos netos de capitales autónomos prácticamente nulos. Una segunda característica a destacar en este crecimiento es que, en los últimos años, los bancos centrales han acumulado reservas. Esto fue resultado del superávit que experimentó la balanza de pagos. Otro rasgo a señalar es el descenso del peso de deuda externa neta sobre el PBI, sin perjuicio de lo anterior, cabe subrayar que en muchos países de la región, los niveles de endeudamiento son aún elevados. Finalmente, se puede anotar que en la mayoría de los países ha mejorado la situación fiscal.

En 2006, de acuerdo a las proyecciones de la CEPAL, la región crecería por cuarto año consecutivo. En particular, el PBI correspondiente al conjunto de los países miembros de la ALADI aumentaría en 3,9%, experimentando una leve desaceleración respecto al presente año. El menor crecimiento proyectado se explica, fundamentalmente, porque las economías que salieron de crisis profundas, y que lideraron la recuperación, moderarían su ritmo de expansión. Indudablemente la región atraviesa por una buena coyuntura económica. Sin embargo, esta reviste algunos riesgos, entre los que corresponde destacar tres: una eventual desaceleración aguda de la economía mundial, un incremento de las tasas de interés y un crecimiento adicional de los precios del petróleo.

Las últimas proyecciones para 2005 indican que las importaciones intra-zona superarían los 76.000 millones de dólares, marcando un nuevo registro máximo al interior de la ALADI, lo cual muestra que por segundo año consecutivo, se registra una expansión significativa del intercambio intra-ALADI (24%). La relevancia de esta expansión queda de manifiesto si se considera que, en el bienio 2004-2005 el comercio se incrementó un 70%, solo comparable al 61% del bienio 1991-1992.

El fuerte impulso del comercio intrarregional se vincula con el ya comentado crecimiento económico que ha registrado la región. Durante 2005 todos los países expanden sus compras (y también sus exportaciones) en la región de manera significativa en casi la totalidad de los casos.

Dicho dinamismo se verifica en un contexto de expansión del comercio global de los países miembros. Las exportaciones globales de la región crecerán casi un 20%, superando los 500 mil millones de dólares, mientras que las importaciones lo harán en un 19%. Ambos flujos alcanzan también sus máximos niveles históricos. De todas formas, la participación de la región en el total pasa del 16,6% al 17,4% en el caso de las importaciones.

En cuanto al intercambio por circuitos comerciales, se observa en todos ellos un crecimiento significativo, siendo los flujos que más se expanden los de CAN-Chile (40,7%), CAN-México (39,9%), CAN-MERCOSUR (39,5%) y Chile-México (35,5%).

De acuerdo a lo anterior, intra-MERCOSUR da cuenta de un 29% del comercio intrarregional, de este modo se mantiene como el circuito de mayor tamaño absoluto. Por su parte, el intercambio CAN-MERCOSUR, luego de dos años consecutivos de fuerte crecimiento, pasa a ubicarse en segundo lugar, con un 15,5% del total.

En este año, en el que se cumplió el 25 aniversario de su fundación, la ALADI se encuentra en un momento de inflexión. Por un lado, cuenta con un activo considerable, en especial el referido a la construcción del proceso de integración comercial, pero al mismo tiempo se encuentra frente a tareas pendientes.

Su activo no es menor, pero no es suficiente. Los países miembros han construido una amplia red de relaciones de comercio preferencial compuesta actualmente por 99 acuerdos. Dentro de dicha red, en permanente proceso de expansión y perfeccionamiento, destacan los 13 acuerdos de libre comercio que involucran a la mayoría de las relaciones bilaterales entre los países miembros, y que canalizan la mayor parte del comercio negociado. Por su parte, para las relaciones entre países que no han suscrito tales acuerdos, están vigentes 17 acuerdos de preferencias fijas (o selectivos), los cuales se caracterizan por una menor cobertura y profundidad de sus preferencias. Ello dará lugar a un intercambio comercial cercano a los US\$ 76.000 millones.

Dadas sus limitaciones y el nuevo entorno internacional, se ha constatado que la integración debe experimentar un salto cualitativo para pasar desde una óptica básicamente comercial a la incorporación de otras esferas, también relevantes para su profundización. En ese sentido, las Resoluciones del Decimotercer Consejo de Ministros se han orientado a definir las condiciones para iniciar una nueva etapa del proceso de integración: la conformación de un Espacio de Libre Comercio (ELC) entre los países miembros de la ALADI.

El Acuerdo de Complementación Económica suscrito entre la CAN (3) - Ecuador, Colombia y Venezuela - y el MERCOSUR (ACE 59) es un paso fundamental para completar la red de acuerdos de libre comercio a partir de la cual construir el mencionado ELC, y puede ser considerado como una base de sustentación importante para la convergencia al interior de la región. Es más, con la mencionada protocolización del ACE 58 (MERCOSUR - Perú), se completa la liberalización de las relaciones bilaterales entre los países de ambos bloques.

Paralelamente, el proceso de conformación de la Comunidad Sudamericana de Naciones (CASA) ha sumado esta iniciativa a las tareas de construcción del proceso de integración regional. Más allá de las dificultades que ello supone, la ALADI aparece como una herramienta útil para apoyar dicho proceso. Por un lado, contribuye a evitar la creación de una institucionalidad adicional a la ya existente, por otro, coadyuva a los procesos de coordinación institucional y a aportar con la perspectiva regional en la canalización de las relaciones comerciales entre los países participantes. Al mismo tiempo, y no menos relevante, dada su institucionalidad no excluyente, permite facilitar la incorporación de nuevos miembros al proyecto.

La zona de libre comercio propuesta al interior de la CASA debe ser entendida en ese marco, como un camino para la consecución del objetivo final - el mercado común latinoamericano - y, en esa medida, como un avance efectivo hacia la convergencia arancelaria y normativa.

Las condiciones prevalecientes en el entorno de las negociaciones multilaterales, hemisféricas, regionales y subregionales determinan y definen los márgenes de maniobra para avanzar en el proyecto regional. Todo ello hace más compleja la tarea, pero la propuesta regional sigue manteniendo su validez, recobrando nuevos bríos.

Los avances alcanzados en el transcurso del año son desiguales, pero son el sustento de la labor futura de la Asociación. El desafío central continúa siendo la recuperación del proyecto regional, que involucre a todos los países miembros, superando la dinámica actual, en la que predominan las acciones parciales, sean bilaterales o subregionales.

En este marco se deben entender las actividades del año. En primer lugar, aunque puedan aparecer como de carácter administrativo y de gestión, cabe destacar que finalizaron las tareas destinadas a adecuar la Secretaría General a los retos de los tiempos actuales. En consonancia con lo anterior y en forma conjunta con el Comité de Representantes, se han adecuado los Grupos de Trabajo temáticos y su forma de funcionamiento.

En cuanto a la conformación del ELC, la Secretaría General ha presentado documentos que tienen como finalidad entregar elementos para ordenar la discusión. En primer lugar, aquellos referidos al estado actual de los acuerdos vigentes en el marco de la ALADI. Posteriormente, se presentó al Comité de Representantes otro documento, de carácter metodológico, cuyo objetivo central era definir prioridades de trabajo y proponer un cronograma de actividades.

En paralelo, y en la perspectiva de apoyar el trabajo de la Secretaría General en áreas concretas de la construcción del ELC, se destacan las gestiones para adecuar la cooperación internacional a los desafíos y a los requerimientos de esta etapa.

Asimismo, culminó la etapa inicial de trabajo para implementar un proyecto piloto de digitalización de los certificados de origen.

También se ha iniciado el proceso de incorporación de nuevos ámbitos de acción, como aquellos relacionados con la integración física, específicamente en el mejoramiento de la infraestructura de servicios para el transporte y la integración energética, con la creación de “La coordinación de organismos regionales de integración energética”.

La segunda área fundamental de trabajo corresponde a las tareas orientadas a mejorar la incorporación de los PMDER al comercio y a la integración regional. En tal sentido, se ha implementado el Programa de Cooperación Técnica del año 2005 a favor de Bolivia, Ecuador y Paraguay, que está compuesto por 26 actividades y proyectos enfocados a mejorar el acceso a mercados y apoyar la competitividad, principalmente de las PYMES.

Asimismo, se ha presentado al Comité de Representantes, un documento que contiene propuestas, en el marco de la Resolución 61 (XIII), para el fortalecimiento del Sistema de Apoyo a los PMDER.

Un tercer ámbito de trabajo, derivado esta vez de los encargos de los Presidentes sudamericanos. La ALADI ha realizado estudios y evaluaciones de la situación del comercio entre los países de la mencionada Comunidad, así como actividades conjuntas con las restantes Secretarías Técnicas. Estas tareas, lejos de ser excluyentes son complementarias y armonizan con la conformación del ELC. Lo mismo se puede afirmar en relación al tratamiento de las asimetrías dentro del ámbito de la CASA, tema en el cual se observa también una complementariedad entre ambas construcciones.

Por último, la Secretaría General ha llevado adelante una activa política de relacionamiento externo. Esto en una doble visión: la difusión de la importancia de los mandatos

antes mencionados desde el punto de vista institucional y, en segundo lugar, iniciando un proceso de apertura hacia los diferentes agentes económicos, políticos y sociales para involucrarlos en esta etapa del proceso de integración.

En este sentido, se deben destacar los logros referidos a la coordinación institucional entre las Secretarías de los organismos de integración. Por otra parte, cabe recordar que la incorporación de empresarios, trabajadores y académicos, entre otros, a las labores de la Asociación han sido llevadas adelante con igual énfasis pero con resultados todavía diferentes.

El cumplimiento de las Resoluciones emanadas del Decimotercer Consejo de Ministros es el gran desafío a enfrentar por la ALADI, en tanto tales mandatos deben ser entendidos como una renovada confianza de los países miembros en el futuro del proceso de integración regional. Dentro de lo anterior, es fundamental la conformación del ELC.

La ALADI no es, ni puede estar, ajena a las cambiantes condiciones del entorno internacional, en especial al de la evolución de la situación internacional y, en concreto, de las negociaciones comerciales en sus diferentes ámbitos, por tanto un desafío paralelo es tener la sabiduría como para adaptar su funcionamiento a las mismas.

Un desafío adicional es contribuir a la incorporación efectiva de los PMDER a los beneficios del comercio intrarregional y, en concreto, a incrementar su participación en dicho comercio.

Otro desafío, que reviste sus propias complejidades, es el relacionado con la conformación de la CASA y, en concreto, para presentar una propuesta que permita avanzar en la creación de una zona de libre comercio sudamericana para el año 2010, contribuyente esencial para la creación del ELC en el marco de la ALADI.

En ese marco cabe subrayar la relevancia del relacionamiento y la coordinación de actividades con otros organismos regionales de integración y de cooperación, tanto para abrir nuevos ámbitos de colaboración como para responder a requerimientos de los países miembros.

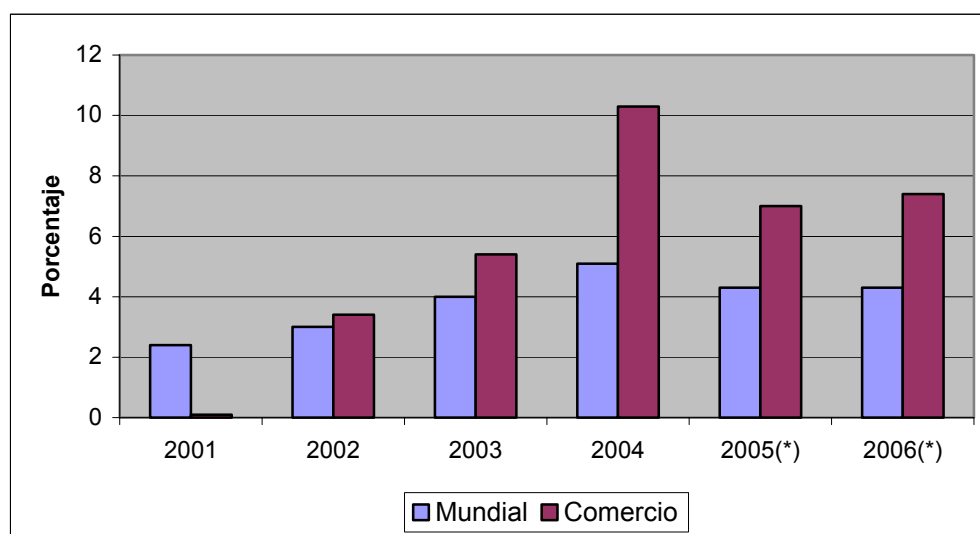
Un último desafío no menor, es contribuir a instalar, en los diferentes ámbitos de la sociedad, los temas de la integración regional. En ese marco, se requiere dar continuidad y concreción al interés manifestado por los actores económicos y sociales, los cuales han respondido efectivamente a la convocatoria definida en los ya mencionados mandatos del Consejo de Ministros.

Sección Primera: La evolución de la economía mundial

1. Se mantiene la expansión de la economía mundial

En 2005, luego de un bienio pautado por un escaso crecimiento (2001-2002), la economía mundial completará su tercer año de importante dinamismo. Según las previsiones, el aumento del PBI mundial alcanzaría al 4,3%, cifra inferior a la registrada en 2004, pero que confirma la actual expansión de la actividad económica a nivel global. Por su parte el comercio de bienes y servicios, que en el pasado reciente ha seguido la misma evolución que el producto, crecerá en torno al 7% completando, de igual forma, un trienio de franca expansión.

GRÁFICO 1
CRECIMIENTO DEL PBI Y DEL COMERCIO MUNDIAL



Fuente: FMI (Setiembre 2005).

(*): Proyección.

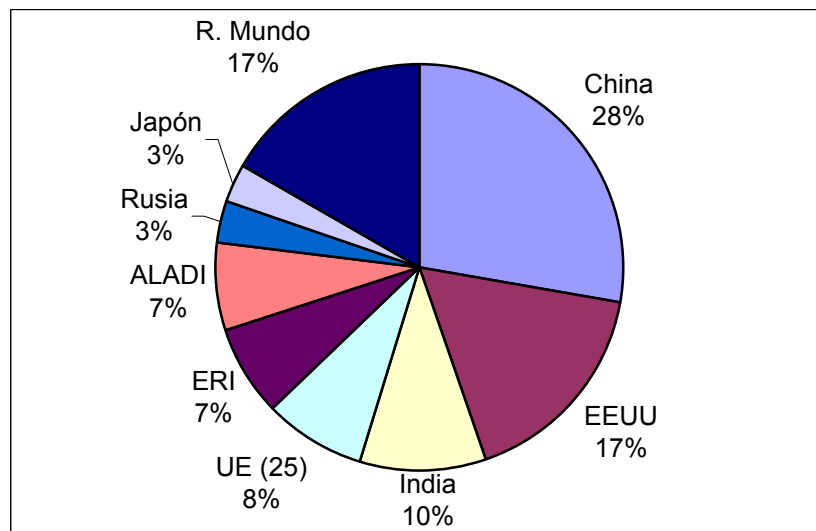
Las principales economías del mundo registraron una desaceleración de su crecimiento en 2005, sin perjuicio de lo cual se observan situaciones muy diversas. Estados Unidos (3,5%) y China (9%) mantuvieron el dinamismo que les permitió mantenerse como los dos motores propulsores de la expansión mundial. Similar comportamiento tuvieron las Economías de Reciente Industrialización¹ e India que crecieron al 4% y 7,1%, respectivamente, aunque en ambos casos ejercen una menor incidencia en el total. Por el contrario, la Unión Europea (1,6%) y Japón (2%) siguen registrando un magro desempeño, menor que el año anterior.

Las economías desarrolladas, consideradas en su conjunto, exhibieron un limitado dinamismo (2,5%). Tal como se ha observado, únicamente los Estados Unidos registraron un crecimiento importante. Por el contrario, el PBI de los países en desarrollo y las economías emergentes, aunque también se desaceleró, experimentó un aumento significativo (6,4%).

¹ Se incluye a Corea del Sur, Hong Kong, Indonesia, Filipinas, Malasia, Singapur, Tailandia y Taiwán.

La contribución de China (28%), los Estados Unidos (17%) e India (10%) fue determinante en la expansión económica mundial. En efecto, considerando las cifras a paridad de poderes de compra, estos tres países aportan con más de la mitad del crecimiento del PBI global. No obstante, la incidencia de las dos economías asiáticas se reduce significativamente si las cifras del producto se calculan en valores corrientes.

GRÁFICO 2
APORTES AL CRECIMIENTO MUNDIAL (2005)



Fuente: FMI (Setiembre 2005) (datos a paridad de poderes de compra).

El crecimiento de los Estados Unidos se basó en el empuje de la demanda interna, originado tanto en el crecimiento del ingreso como del empleo y como reflejo del efecto riqueza derivado de la valorización de los activos inmobiliarios. Sin embargo, el desempeño del PBI en la última parte del presente año sería menor al previsto como consecuencia de los daños causados por el huracán Katrina. En este sentido, cabe destacar que los efectos directos del mismo serían acotados, aunque los indirectos serían mayores dado que el área afectada es importante en la producción de hidrocarburos². Por esto, se podrían elevar de manera adicional, aunque temporalmente, los precios de los combustibles, lo cual repercutiría negativamente sobre el consumo y la inversión.

En lo que respecta al sector externo, cabe señalar que el déficit en cuenta corriente de los Estados Unidos sigue profundizándose. Este año se ubicaría en el 6,1% del PBI, especialmente como consecuencia de dinamismo de la demanda interna y del incremento del precio del petróleo. Como contrapartida, se amplió el superávit de los países exportadores de petróleo y de China. A pesar de ello, en 2005 el dólar se apreció respecto a las principales monedas, siguiendo un sendero contrario al que indicaría el ajuste de los desbalances globales.

La actividad económica en la Unión Europea se desaceleró (1,6%), luego de que en 2004 (2,5%) presentara señales que auguraban una más rápida recuperación. A pesar de que las tasas de interés se ubicaron en guarismos históricamente bajos, la demanda interna mostró

² Otro efecto importante a considerar sería sobre las exportaciones latinoamericanas, en especial, porque esta es una zona importante en el ingreso de mercancías provenientes de dicha región.

un débil desempeño. El escaso crecimiento del PBI se basó en el empuje de las exportaciones, en parte beneficiadas por la depreciación del euro respecto del dólar, ocurrida durante 2005. Por su parte, los acontecimientos de tipo político, como el rechazo a la Constitución europea por parte de Francia y Holanda, tuvieron un escaso impacto sobre la confianza de los agentes económicos.

En Japón se viene consolidando la recuperación económica luego de más de una década de estancamiento. Sin embargo, el aumento del PBI en el presente año seguirá siendo reducido (2%). Su incremento se ha basado, en lo fundamental, en ambos componentes de la demanda privada, consumo e inversión, los cuales se han derivado del aumento del empleo y de las ganancias empresariales, respectivamente. De manera inversa a lo ocurrido en el inicio de la reactivación, la contribución de las exportaciones al crecimiento ha sido menor.

Asia meridional y oriental sigue siendo la región más dinámica del mundo, aunque con importantes diferencias en su interior. Mientras China e India continúan creciendo de forma significativa y sostenida, en el resto de la región se observa una desaceleración moderada, fundamentalmente, debido a la reducción de la dinámica en el sector de bienes de informática y telecomunicaciones, así como de los incrementos ocurridos en el precio del petróleo.

El crecimiento chino, que contribuyó con más de un quinto al aumento del PBI mundial, se basó tanto en la expansión de las exportaciones manufactureras, impulsadas en especial por el dinamismo de la inversión, como por la finalización del sistema de cuotas en textiles y vestimenta en el comercio internacional, estipulado en el correspondiente Acuerdo de la OMC.

Cabe recordar que China modificó en julio de 2005 su política cambiaria, orientada a una flotación administrada respecto a una canasta de monedas. De este modo, el renminbi se reevaluó inicialmente en 2,1% frente al dólar permitiendo una cierta flexibilidad³. Estos cambios, si bien modestos, se orientaron en el sentido de corregir los desbalances globales. Respecto a éstos últimos, cabe destacar que el superávit de cuenta corriente chino tuvo un nuevo incremento en el presente año, alcanzando el 6,1% del PBI.

2. El comercio de bienes sigue la evolución del producto

En los últimos años el volumen de comercio de bienes ha sido sensible a las variaciones del producto mundial. En particular, en los últimos tres años, la recuperación de la economía mundial se tradujo en un incremento sostenido del comercio de mercancías, el cual en 2005 alcanzará el 7% en términos reales.

El dinamismo del comercio se concentró, fundamentalmente, en las economías emergentes y en los países en desarrollo. En efecto, en volumen, tanto las exportaciones como las importaciones de este grupo de países crecieron por encima (10,2% y 14,1%, respectivamente) de las correspondientes a los países desarrollados (4,5% y 5,6%, respectivamente). Esta diferencia se explica, principalmente por el gran incremento del comercio de China, sea como comprador o vendedor.

Los precios internacionales de las mercancías comercializadas también experimentaron una mejoría respecto al año anterior (6,2%). Sin embargo, se observaron importantes diferencias entre las principales categorías de productos, destacando por su magnitud el

³ El nuevo régimen cambiario permite una fluctuación diaria de 0,3% respecto al precio de referencia.

incremento registrado por el petróleo (39%). El resto de los productos primarios aumentó más moderadamente (8,6%), aunque igualmente por encima de las manufacturas (6%). Este crecimiento generalizado del precio de las mercancías se registró tanto en dólares como en euros, incluso en similares porcentajes, por lo que no puede ser atribuido, como en años anteriores, a una desvalorización de la moneda norteamericana.

Los precios de los productos básicos también experimentaron evoluciones diversas. En efecto, mientras que los minerales y metales (22,6%) y las bebidas (24,4%) aumentaron significativamente, los alimentos (-0,9%) y las materias primas agrícolas (0,3%) permanecieron prácticamente en los valores del año anterior.

Como consecuencia del mayor crecimiento de los precios correspondientes a los productos básicos respecto de las manufacturas, la evolución de los términos del intercambio favoreció a los países en desarrollo y a las economías emergentes (7,1%), siendo la tendencia opuesta la que prevaleció para las economías desarrolladas (-0,8%). Dentro de los primeros, los más favorecidos fueron los países exportadores de petróleo (30,8%).

3. Perspectivas favorables, aunque no exentas de riesgos

De acuerdo a las proyecciones recientes, en 2006 la economía mundial crecerá a un ritmo del 4,3%, similar al del presente año. De esta manera se impulsará el comercio de bienes y servicios, cuya expansión sería importante (7,4%). Nuevamente los motores del crecimiento global serán los Estados Unidos (3,3%) y China (8,2%), mientras que Japón (2%) y Europa (2,1%) seguirían mostrando un escaso dinamismo.

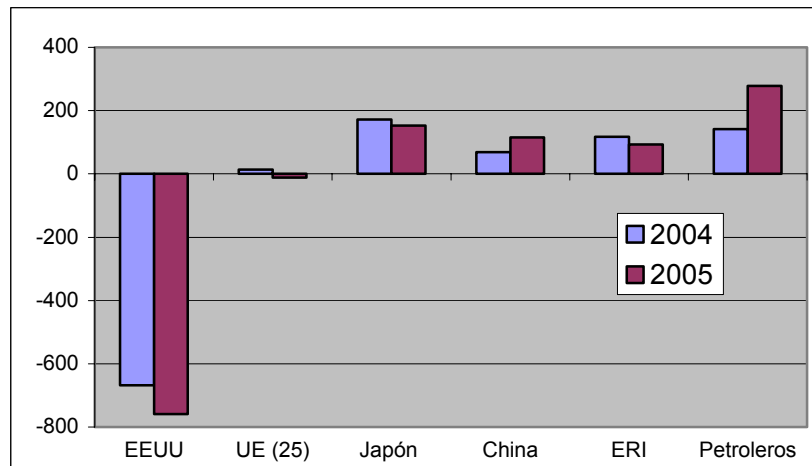
Dentro de este alentador panorama se presentan riesgos, algunos ya conocidos. El principal motivo de preocupación lo sigue constituyendo el desmesurado crecimiento que, desde 1996, ha experimentado el déficit en cuenta corriente de los Estados Unidos.

Durante el presente año, tanto en Estados Unidos como en China, se procesaron modestos ajustes orientados a corregir este desbalance global: en el primer caso se redujo el déficit fiscal⁴ y en el segundo, como se ha mencionado, se flexibilizó la política cambiaria. Por su parte, el aumento del precio del petróleo contribuyó a agravar el problema, en la medida en que la economía norteamericana es un importador neto de dicho producto.

Como resultado, en 2005, el déficit en cuenta corriente de los Estados Unidos volvió a aumentar (de 5,7% a 6,1% del PBI), en este caso teniendo como contrapartida un aumento del superávit chino y, fundamentalmente, de los países exportadores de petróleo.

⁴ El déficit fiscal de los Estados Unidos se redujo de 4% a 3,7% del PBI.

GRÁFICO 3
SALDOS EN CUENTA CORRIENTE
 En miles de millones de dólares



Fuente: FMI (Setiembre 2005).

Nota: La categoría "Petroleros" incluye los 20 principales países exportadores según UNCTAD.

En teoría se puede afirmar que la corrección del desbalance global es posible sin intervención alguna. Ello en la medida en que los inversores extranjeros vayan perdiendo la confianza en la economía norteamericana y se orienten hacia otros mercados, lo que desencadenaría dos mecanismos de ajuste: por un lado, a través de la devaluación del dólar, mejoraría la balanza comercial de dicho país; por otro lado, a través del alza de la tasa de interés⁵, con lo cual se contraería la demanda interna.

Cabe mencionar que dicho ajuste se puede procesar gradualmente o de manera brusca. En este último caso, la expansión de la economía mundial se vería resentida por una fuerte contracción de la demanda externa norteamericana, que ha sido uno (muchas veces el único) de los principales factores del dinamismo mundial durante la última década.

Las medidas de política económica que se implementen, principalmente en China y en los Estados Unidos, pueden contribuir a que el ajuste no sea traumático. Las mismas se deberían orientar, en el primer caso, a una mayor flexibilidad cambiaria, permitiendo la revaluación del renminbi y, en el segundo, a la contracción de la demanda interna, tanto mediante un mayor esfuerzo fiscal como a través de una suba de la tasa de interés.

Otro creciente motivo de preocupación es el impacto que pueda tener la evolución de los precios del petróleo sobre el comportamiento de la economía mundial. Hasta el momento, las alzas registradas desde el año 2003 han tenido un efecto muy limitado sobre el dinamismo de la actividad económica. Esto se explica, básicamente, porque su origen resultó mucho más de la expansión de la demanda que en restricciones de oferta, operando el precio como un regulador del mercado, en un marco de expansión del producto.

⁵ En este escenario, los inversores extranjeros exigirían un premio en la tasa de interés para permanecer en dicho mercado.

Sin embargo, las perspectivas son menos alentadoras. No se pueden descartar nuevas subas del precio del petróleo en la medida en que la capacidad ociosa de refinación es limitada. Por otra parte, más en el largo plazo, se debe considerar que la producción de los países no pertenecientes a la OPEP está alcanzando su máximo⁶, al tiempo que en países con reservas abundantes, la inversión ha sido escasa, comprometiendo la expansión de la producción en el futuro.

Otros incrementos adicionales, en la medida en que se originen en restricciones de oferta, podrían afectar de manera más pronunciada la confianza de los agentes económicos. A su vez, tendrían un impacto mayor sobre las expectativas de inflación y conducirían a la implementación de políticas monetarias más restrictivas. De este modo, los efectos negativos sobre el dinamismo de la economía mundial serían más notorios que en el pasado reciente.

Finalmente, otro riesgo que enfrentará la economía mundial en el futuro próximo es la probable implementación de medidas proteccionistas por parte de diversos países. El rebrote de este tipo de iniciativas ha tenido lugar como consecuencia de la fuerte expansión de las exportaciones chinas y de la finalización del sistema de cuotas en textiles y vestimenta. De prosperar las mismas, conducirían a limitar el rol del comercio como eje transmisor del dinamismo global.

Sección Segunda: El entorno y las perspectivas regionales

1. La región crece por tercer año consecutivo

La región parece haber dejado atrás el período de inestabilidad conocido como la media década perdida (1998-2002). En 2005, según las estimaciones, el PBI del conjunto de los países de la ALADI crecería un 4,3%, registrando un aumento algo menor que el año anterior (5,7%). Con esto se completaría el tercer año consecutivo de expansión, acumulando en el trienio un 12%.

Durante estos últimos tres años el producto por habitante se incrementó en 8%. La importancia de esta cifra es que dicho indicador superó los niveles vigentes previos a la crisis. Sin embargo, aún es claramente insuficiente para mejorar de forma significativa las condiciones sociales de la mayoría de la población que, en una proporción del 40,6% del total, aún vive en condiciones de pobreza.

El desempeño de la región se benefició del favorable contexto económico internacional ya comentado, y caracterizado por la expansión del PBI y del comercio mundial; además por el nivel alcanzado por los precios de los productos básicos exportados; y las tasas de interés, situadas en mínimos históricos.

Como es conocido, la presente recuperación del nivel de actividad económica de la región ha estado liderada por las exportaciones. Sin embargo, en la medida en que el crecimiento se ha consolidado, la demanda interna ha tenido una mayor incidencia en dicho proceso. Por un lado, el consumo privado se está expandiendo en respuesta al aumento del ingreso y, por otro, como generalmente ocurre en la salida de las crisis, como resultado de la abundante capacidad ociosa existente, la inversión ha reaccionado con un cierto rezago.

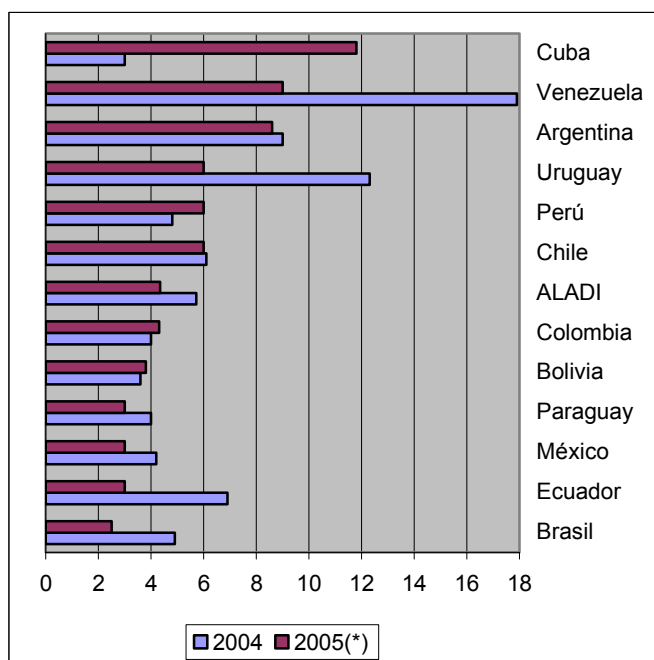
⁶ Durante 2005, los integrantes de la OPEP incrementaron su producción a los efectos de compensar un crecimiento menor al esperado en el resto de los países productores de petróleo.

Analizando el crecimiento a nivel de los diferentes países se puede observar un hecho inusual para la región que, al mismo tiempo, muestra el buen momento por el que atraviesa. Todas las economías de la ALADI registran su segundo año consecutivo de expansión. Este fenómeno no se había registrado, ni siquiera durante la expansión de la década de los noventa.

Dentro de este buen desempeño general es posible distinguir tres grupos de países. El primero, caracterizado por su elevado crecimiento, incluye a dos economías que enfrentaron recientemente crisis agudas y que actualmente se encuentran recuperadas (Argentina y Venezuela) y, por otro lado, a Cuba⁷.

El segundo, de crecimiento más moderado, pero aún por encima del promedio global de la ALADI, que incluye a Chile, Perú y Uruguay. Finalmente, el grupo de menor crecimiento relativo comprende al resto de los países, entre los cuales se encuentran las dos principales economías de la región – Brasil y México –, Colombia y los tres países de menor desarrollo (Bolivia, Ecuador y Paraguay).

GRÁFICO 4
ALADI: TASA DE CRECIMIENTO DEL PBI



Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales convertidas a dólares constantes de 1995.

(*): Proyección.

2. El crecimiento es más sustentable que en el pasado

El crecimiento que experimenta la región presenta algunas características positivas, que lo diferencian de la última fase de expansión registrada en la década de los noventa. Todo ello se traduce en lo que se podría denominar un crecimiento más sustentable.

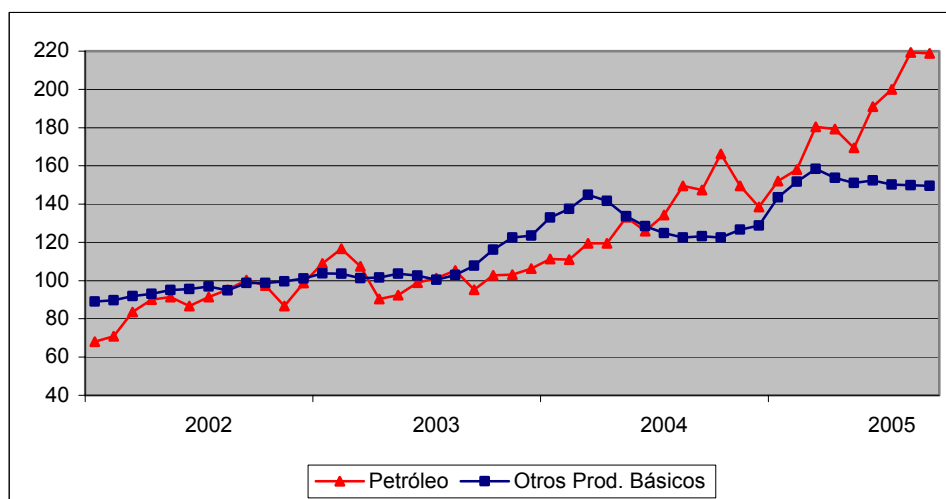
Un primer rasgo distintivo de la actual expansión económica es que se está procesando con un superávit en la cuenta corriente de la región y, complementariamente con ingresos netos de capitales autónomos prácticamente nulos. Esto significa que dicho crecimiento del PBI no estuvo basado, como en la época previa, en el endeudamiento con el exterior.

Tal desempeño de la cuenta corriente se explica por el impulso del comercio mundial sobre las exportaciones de la región; por la favorable evolución de los precios en los productos básicos de exportación; por las reducidas tasas de interés internacionales; y por el incremento de las remesas del exterior provenientes de inmigrantes.

⁷ La información suministrada por este país indica un crecimiento de 11,8% en 2005. Esta tasa fue calculada a partir de una nueva metodología que está siendo analizada entre la CEPAL y el Gobierno de Cuba.

Los precios de los principales productos exportados por los países miembros de la ALADI experimentaron, en general, una mejoría por sobre los ya atractivos niveles registrados en 2004. El petróleo siguió su sendero ascendente (39%), mientras que el resto revirtió la tendencia descendente del año anterior (16%). Sin embargo, en este grupo se observaron comportamientos diversos: hierro (71%), café (51%), cobre (21%), banana (14%), aluminio (7%), oro (5%), trigo (-6%), harina de soja (-8%), soja (-9%) y aceite de soja (-12%).

GRÁFICO 5
PRECIOS DE LOS PRODUCTOS BÁSICOS EXPORTADOS POR LA ALADI
Índices 2000=100



Fuente: Elaborado por la Secretaría General de la ALADI, con base en cifras de UNCTAD.

Nota: Los otros productos básicos incluyen: harina de soja, café, soja, cobre, hierro, oro, aluminio, banana, aceite de soja y trigo.

Una segunda característica a destacar en este crecimiento es que el superávit que experimentó la balanza de pagos en los últimos años, ha permitido una acumulación de reservas, a lo que se agrega que las autoridades monetarias, en un contexto de tipos de cambio flexibles, compraron divisas para estabilizar el tipo de cambio real.

Otro rasgo a señalar es el descenso del peso de deuda externa neta sobre el PBI. Esto fue resultado de la expansión del producto, de la acumulación de reservas y, en algunos casos, de la corrección de precios relativos. Adicionalmente, como consecuencia de las operaciones de reestructuración, ha disminuido la participación de la deuda de corto plazo. Sin perjuicio de lo anterior, cabe subrayar que en muchos países de la región, los niveles de endeudamiento son aún elevados.

Finalmente, se puede anotar que en la mayoría de los países ha mejorado la situación fiscal. Aumentaron los superávits primarios como consecuencia de que los ingresos fiscales han respondido a la expansión del nivel de actividad económica, al tiempo que el gasto descendió en relación al producto.

Este conjunto de características hacen pensar que los países de América Latina, y de la ALADI en particular, están mejor preparados que en el pasado para enfrentar un eventual cambio en las actuales condiciones del contexto internacional.

3. La región seguirá creciendo el próximo año

En 2006, de acuerdo a las proyecciones de la CEPAL, la región crecería por cuarto año consecutivo. En particular, el PBI correspondiente al conjunto de los países miembros de la ALADI aumentaría en 3,9%, experimentando una leve desaceleración respecto al presente año.

El menor crecimiento proyectado se explica, fundamentalmente, porque las economías que salieron de crisis profundas, y que lideraron la recuperación, moderarían su ritmo de expansión. Sin perjuicio de ello, cabe destacar que nuevamente todos los países registrarían un aumento del producto.

Indudablemente la región atraviesa por una buena coyuntura económica. Sin embargo, esta reviste algunos riesgos, entre los que corresponde destacar tres: una eventual desaceleración aguda de la economía mundial, un incremento de las tasas de interés y un crecimiento adicional de los precios del petróleo.

La corrección de los desbalances existentes a nivel global se podría procesar, en el peor de los casos, de forma brusca y traumática. En este marco, las economías de la región se verían seriamente afectadas por la reducción de la demanda externa por parte de los Estados Unidos. Su impacto se transmitiría con más fuerza a aquellos más vinculados comercialmente, fundamentalmente México y, en menor medida, Ecuador, Colombia y Venezuela.

Cabe señalar que la posible desaceleración del otro motor de la economía mundial, China, no representaría riesgos importantes, en lo fundamental porque su participación en la cartera de exportaciones de la región es aún poco significativa. Sin embargo, cabe resaltar su relevancia en la demanda global de algunos productos básicos exportados por la región, como el cobre y la soja.

Vinculado con lo anterior, un aumento de las tasas de interés a nivel internacional, como parte del mecanismo de ajuste global, perjudicaría notoriamente a la región. En muchos países de la ALADI la relación deuda producto es todavía muy elevada, por lo que son especialmente vulnerables a la evolución de dicha variable.

Finalmente, un incremento del precio del petróleo tiene impactos diferenciales en las economías de la ALADI. Los países exportadores se benefician del mismo, pero los importadores pueden verse seriamente afectados. Sin perjuicio de lo anterior, las consecuencias indirectas, derivadas de su efecto negativo sobre la dinámica de la economía mundial, serían de mayor relevancia puesto que afectarían globalmente a la región.

4. El comercio intrarregional registrará un nuevo máximo

En base a la información disponible sobre la evolución del comercio intrarregional en 2005⁸, las actuales proyecciones indican que las importaciones intra-zona superarían al finalizar el año los 76.000 millones de dólares, marcando un nuevo registro máximo al interior de la ALADI.

El crecimiento proyectado para 2005, en torno al 24%, muestra que por segundo año consecutivo, se registra una expansión significativa del intercambio intra-ALADI, aunque - como era esperable- con un ritmo más moderado que en 2004, cuando experimentara un crecimiento histórico (37%)⁹.

CUADRO 1
ALADI: COMERCIO EXTERIOR GLOBAL
2004 - 2005

En millones de dólares y porcentajes de variación con respecto a 2004

AÑO	ALADI		RESTO DEL MUNDO			GLOBAL	
	Export.	Import.	Export.	Import.	Saldo	Export.	Import.
2004	57.146	61.535	373.145	309.880	63.265	430.291	371.415
2005	71.378	76.562	443.598	364.381	79.217	514.976	440.943
Variación	24,9	24,4	18,9	17,6		19,7	18,7

Fuente: Datos suministrados por los países miembros

Elaboración: Secretaría General de la ALADI

Nota: Los datos del año 2005 fueron estimados con base en informes parciales de ese período

Exportación FOB, importación CIF

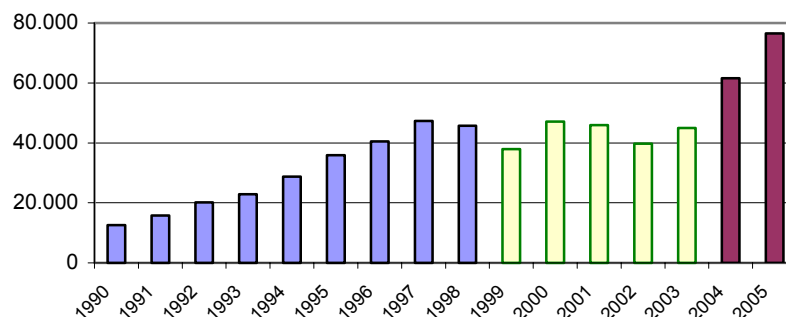
Desde una perspectiva de más largo plazo, parecería que el comercio al interior de la región inicia un nuevo período de crecimiento luego del estancamiento derivado de las sucesivas crisis sufridas por la región. La significación de esta expansión queda de manifiesto si considera que, en el bienio 2004-2005 el comercio se incrementó un 70%, siendo necesario retroceder hasta los inicios de la década de los noventa para encontrar un registro similar (61% en el bienio 1991-1992).

⁸ Para la mayoría de los países abarca el período enero – octubre, siendo las principales excepciones Venezuela (exportaciones), con información para el primer semestre, y Cuba, país para el cual no se dispuso de información parcial para el año.

⁹ El crecimiento fue del 40% medido por las exportaciones.

GRÁFICO 6
IMPORTACIONES INTRA-ALADI
1990 - 2005

En millones de dólares



El dinamismo del intercambio al interior de la región se verifica en un contexto de expansión del comercio global de los países miembros. Las exportaciones globales de la región crecerán casi un 20%, superando los 500 mil millones de dólares, mientras que las importaciones lo harán en un 19%. Ambos flujos alcanzan también sus máximos niveles históricos. De todas formas, el dinamismo intrarregional supera al del comercio global, lo que permite una nueva recuperación de su participación en el total, que pasa del 16,6% al 17,4% en el caso de las importaciones y del 13,3% al 13,9% en el caso de las exportaciones.

El fuerte impulso del comercio intrarregional se vincula con el ya comentado crecimiento económico que ha registrado la región. Durante 2005 todos los países expanden sus compras en la región de manera significativa en casi la totalidad de los casos, con la excepción de Paraguay que crece un 2,9%. Los restantes países muestran tasas de variación de dos dígitos, correspondiendo la menor de ellas a Brasil con un 14,3%. Entre los más dinámicos se encuentran Venezuela (48%), Uruguay (33%), Argentina (32%) y Colombia (30%). Argentina y Venezuela contribuyen con algo más de la tercera parte del aumento total (35%), mientras que Chile, México y Brasil en conjunto, agregan otro 37%.

En lo que respecta a las exportaciones, todos los países miembros de la ALADI también aumentaron sus ventas hacia la región¹⁰. Por sus muy altas tasas de crecimiento se destacan México (49%), Ecuador (44%) y Perú (43%), a los que se agrega Colombia y Brasil cuya expansión supera el 30%. Por el contrario, Paraguay y Venezuela muestran tasas de incremento relativamente bajas. Finalmente, cabe destacar que Brasil explica casi un 43% del crecimiento total, mientras que Argentina y México, en conjunto, responden por otro 23%.

¹⁰ Para el caso de Cuba, país para el cual no se dispone información para 2005, los datos aportados por los copartícipes parecen indicar que sería la excepción, dado que experimentaría una reducción significativa de sus ventas a la región.

CUADRO 2
ALADI: INTERCAMBIO COMERCIAL INTRARREGIONAL Y EXTRARREGIONAL POR PAÍSES
2004 - 2005
 En millones de dólares

PAÍS	Exportaciones hacia						Importaciones desde					
	ALADI			Resto del Mundo			ALADI			Resto del Mundo		
	2004	2005	Var %	2004	2005	Var %	2004	2005	Var %	2004	2005	Var %
Argentina	13.430	14.930	11	21.120	25.362	20	9.641	12.682	32	12.615	16.132	28
Bolivia	1.451	1.812	25	804	952	18	1.162	1.448	25	730	927	27
Brasil	19.699	25.764	31	76.776	92.964	21	10.721	12.258	14	55.733	65.657	18
Colombia	4.235	5.644	33	12.495	15.675	25	4.488	5.833	30	12.206	15.680	28
Chile	4.875	6.185	27	26.020	32.400	25	9.070	11.470	26	13.331	18.787	41
Ecuador	1.369	1.976	44	6.384	7.633	20	3.431	4.151	21	4.430	5.611	27
México	3.652	5.432	49	185.548	206.376	11	9.005	10.717	19	188.298	210.348	12
Paraguay	960	1.005	5	666	594	-11	1.663	1.711	3	1.434	1.688	18
Perú	2.041	2.928	43	10.043	13.368	33	4.367	5.176	19	5.726	7.494	31
Uruguay	1.025	1.156	13	1.893	2.265	20	1.488	1.985	33	1.630	2.003	23
Venezuela	4.108	4.349	6	29.518	44.212	50	4.681	6.925	48	10.016	14.823	48
TOTAL (1)	57.146	71.378	25	373.145	443.598	19	61.535	76.562	24	309.880	364.381	18

Fuente: Datos suministrados por los países miembros

Elaboración: Secretaría General de la ALADI

Nota: - exportaciones FOB, importaciones CIF salvo México y Venezuela (FOB)

- los datos del año 2005 fueron estimados con base en informes parciales de ese período

(1) incluye Cuba, para el 2005 son estimaciones en base a información de los copartícipes

En cuanto al intercambio por circuitos comerciales, se observa en todos ellos un crecimiento significativo, siendo los casos menos dinámicos los de México-MERCOSUR (10,3%) y Cuba-Resto de ALADI (11%). Por su parte, los flujos que más se expanden serían los de CAN-Chile (40,7%), CAN-México (39,9%), CAN-MERCOSUR (39,5%) y Chile-México (35,5%).

De acuerdo a lo anterior, si bien los flujos intra-MERCOSUR reducen levemente su participación, dan cuenta de un 29% del comercio intrarregional, por lo que se mantienen como el circuito de mayor tamaño absoluto. Asimismo, se destaca que el intercambio CAN-MERCOSUR, luego de dos años consecutivos de fuerte crecimiento, pasa a ubicarse en segundo lugar, con un 15,5% del total.

CUADRO 3
ALADI: EXPORTACIONES INTRARREGIONALES POR CIRCUITO DE COMERCIO
2004 - 2005

En millones de dólares FOB y porcentajes

CIRCUITO	MILLONES DE DÓLARES		% S/TOTAL ALADI		% CREC. 2005/2004
	2004	2005	2004	2005	
Intra - MERCOSUR	17.312	21.067	30,3	29,5	21,7
MERCOSUR - Chile	8.426	10.204	14,7	14,3	21,1
CAN - MERCOSUR	7.931	11.064	13,9	15,5	39,5
Intra - CAN	7.587	9.317	13,3	13,1	22,8
MERCOSUR - México	6.448	7.110	11,3	10,0	10,3
CAN - México	3.007	4.207	5,3	5,9	39,9
CAN - Chile	2.727	3.837	4,8	5,4	40,7
Chile - México	1.864	2.527	3,3	3,5	35,5
Cuba - Resto de ALADI	1.844	2.046	3,2	2,9	11,0
TOTAL ALADI	57.146	71.378	100,0	100,0	24,9

Fuente: Datos suministrados por los países miembros

Elaboración: Secretaría General de la ALADI

Nota: - Los datos del año 2005 fueron estimados con base en informes parciales de ese período

El comercio de la región con el Resto del Mundo se caracterizó por una expansión significativa, tanto de las exportaciones (18,9%) como de las importaciones (17,6%), aunque, como se mencionara, su dinamismo fue inferior al del intercambio intrarregional.

Los países miembros de la ALADI, con la única excepción de Paraguay, incrementaron sus ventas al Resto del Mundo. Los mayores ritmos de crecimiento los alcanzaron Venezuela (50%), Perú (33%), Colombia (25%) y Chile (25%).

Por su parte, el aumento de las compras extrarregionales se extendió a todos los países de la región, siendo las importaciones de Venezuela (48%) y Chile (41%) las que más crecieron.

El saldo comercial del conjunto de los países miembros de la ALADI con el Resto del Mundo continuó mejorando en 2005. Luego del significativo superávit registrado en 2004 (63 mil millones de dólares), en el presente año dicha cifra se amplió a 79 mil millones de dólares, lo cual se explica por la mayor expansión de las exportaciones sobre las importaciones.

Sección Tercera: Los avances del proceso de integración regional en 2005

1. Las decisiones del Decimotercer Consejo de Ministros de la ALADI

En este año, en el que se cumplió el 25 aniversario de su fundación, la ALADI se encuentra en un momento de inflexión. Por un lado, cuenta con un activo considerable, en especial el referido a la construcción del proceso de integración comercial, pero al mismo tiempo se encuentra frente a tareas pendientes, que refieren tanto a la profundización de dicho proceso, en la perspectiva de alcanzar el objetivo definido en el artículo primero del Tratado de Montevideo de 1980 (TM80), como a la adecuación de su organización para enfrentar el nuevo entorno económico y político vigente en la región.

Su activo no es menor, pero no es suficiente. Es a partir del TM80 y sus disposiciones que los países miembros han construido una amplia red de relaciones de comercio preferencial que, según la estimaciones de la Secretaría General para este año, darán lugar a un intercambio regional, medido por las importaciones, cercano a los US\$ 76.000 millones. Solo a modo de comparación, cabe recordar que en 2003 dicha cifra alcanzó a los US\$ 44.900 millones.

Dicha red, en permanente proceso de expansión y perfeccionamiento, está compuesta en la actualidad por 99 acuerdos, de los cuales 7 son de alcance regional y los 92 restantes de alcance parcial. Dentro de estos últimos, se destacan los 13 acuerdos de libre comercio que involucran a la mayoría de las relaciones bilaterales entre los países miembros, y que canalizan la mayor parte del comercio negociado entre los mismos. Por su parte, para las relaciones entre países que no han suscrito tales acuerdos de libre comercio en todos los casos están vigentes 17 acuerdos de preferencias fijas (o selectivos), los cuales se caracterizan por una menor cobertura y profundidad de sus preferencias.

No obstante dicho patrimonio, del mismo surgen también las limitaciones del proceso de integración como ha sido entendido hasta ahora. Entre ellas cabe mencionar algunas, a saber:

- La liberalización del comercio, aunque amplia, aun requiere de un largo período para su total cumplimiento;
- La permanencia de los ya mencionados acuerdos de preferencias fijas;
- La existencia de una multiplicidad de disciplinas de comercio;
- El techo alcanzado por el comercio intrarregional como proporción del total; y
- El mantenimiento de la canasta exportadora regional hacia terceros países, basada especialmente en productos básicos.

Dentro de este marco, del nuevo entorno internacional y de la constatación que la integración debe experimentar un salto cualitativo para pasar desde una óptica básicamente comercial a la incorporación de otras esferas, también relevantes para su profundización, las Resoluciones del Decimotercer Consejo de Ministros se han orientado a definir las condiciones para iniciar una nueva etapa del proceso de integración. Tales Resoluciones se enmarcan en tres líneas de acción, complementarias entre sí.

En primer lugar, la Resolución 59 (XIII) identifica las bases para la conformación progresiva de un Espacio de Libre Comercio (ELC), cuyos componentes son: el acceso a los mercados, las normas y disciplinas comunes, el apoyo a los PMDER, y las materias complementarias.

Por su parte, en la Resolución 60 (XIII), para enfrentar las tareas emanadas de la construcción de dicho ELC, se resuelve impulsar acciones para adaptar la estructura de la Secretaría General y, al mismo tiempo, complementar y coordinar el trabajo de la ALADI con los demás organismos regionales.

Finalmente, en la Resolución 61 (XIII), se establecen medidas para incrementar la participación de los PMDER en los flujos de comercio regional y, paralelamente, para desarrollar acciones de cooperación con dichos países en la perspectiva de fortalecer su competitividad y permitir un acceso a los mercados regionales.

Aunque se observa una continuidad con las Resoluciones previas de dicho Consejo, de ellas surge un mandato político potente, orientado a promover un cambio cualitativo en el proceso de integración. Este cambio está dado por el perfeccionamiento de la esfera comercial tanto en lo arancelario como en las disciplinas comerciales pero, además, por la incorporación de otros factores que han sido detectados como limitantes del comercio intrarregional y de la integración regional, entendida en esta nueva perspectiva.

Detrás de tales Resoluciones está el convencimiento de que, en el marco del proceso de globalización que ocurre en la actualidad, el proceso de integración regional es el mecanismo más adecuado para la mejor inserción internacional de los países de la región.

Esta profundización del proceso de integración no es trivial, requiere de un conjunto de condicionantes, entre las que se puede mencionar su legitimidad frente al entorno económico, político y social de los países y, por otro lado, la voluntad efectiva de éstos para incorporar dicha dimensión en su estrategia de desarrollo y como un componente más para enfrentar los desafíos internos, como los referidos a la equidad y la justicia social, la inclusión, el fortalecimiento de la institucionalidad democrática, entre otros.

2. La convergencia CAN – MERCOSUR

Luego de un extenso proceso de negociación, finalmente a inicios de 2005 entró en vigencia el Acuerdo de Complementación Económica suscrito entre la CAN (3) - Ecuador, Colombia y Venezuela - y el MERCOSUR (ACE 59).

Este Acuerdo es un paso fundamental para completar la red de acuerdos de libre comercio a partir de la cual construir el mencionado ELC, y puede ser considerado como una base de sustentación importante para la convergencia al interior de la región. Es más, con la mencionada protocolización del ACE 58 (MERCOSUR - Perú), se completa la liberalización de las relaciones bilaterales entre los países de ambos bloques.

Corresponde destacar que tanto en lo arancelario como en lo normativo (por lo menos en lo que respecta a reglas de origen) ambos Acuerdos han sido diseñados considerando explícitamente las asimetrías y sensibilidades de los diferentes participantes. Esta aproximación es determinante puesto que define un complejo formato de programas de desgravación, lo cual implica que, para todos los efectos de la convergencia, deben ser tratados como un conjunto de acuerdos bilaterales.

En paralelo a la suscripción de tales acuerdos, ambos bloques se han otorgado la condición de Estados Asociados. A fines de 2004, el MERCOSUR reconoció esta condición a Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, mientras que la CAN hizo lo propio con los cuatro países del MERCOSUR en julio de 2005.

Finalmente, un aspecto relevante a destacar es que la relación comercial de los países miembros de cada bloque con los asociados se canaliza vía los acuerdos suscritos en el ámbito de la ALADI.

3. Las definiciones de los Presidentes sudamericanos

Paralelamente, el proceso de conformación de la Comunidad Sudamericana de Naciones (CASA) ha seguido su curso, sumando esta iniciativa a un proceso de integración que en la región se desarrolla en múltiples niveles: regional (ALADI), sub-regional (CAN, MERCOSUR) y bilateral.

Luego de la reunión fundacional realizada en diciembre de 2004 en Cusco, en setiembre de 2005 tuvo lugar - en Brasilia - la Primera Reunión de Jefes de Estado, a partir de la cual la Asociación ha recibido mandatos específicos cuyo punto de partida es, nuevamente, la mencionada Resolución 59 (XIII).

De esta manera, en un ámbito geográfico diferente, pero tomando como punto de partida la mencionada Resolución y, por otra parte, la suscripción del ACE 59 entre las dos agrupaciones subregionales, se incorpora a la ALADI, en conjunto con las otras instituciones de integración de la región, a la construcción de una zona de libre comercio entre los países sudamericanos.

Si bien ello constituye un desafío fundamental para la Asociación puesto que incluye a Guyana y Surinam países no miembros, y paralelamente, no incorpora a Cuba y México, países miembros, lo cual supone complejidades adicionales, especialmente de carácter político institucional.

Más allá de las dificultades mencionadas, la ALADI aparece como una herramienta útil para apoyar dicho proceso. Por un lado, contribuye a evitar la creación de una institucionalidad adicional a la ya existente, por otro, coadyuva a los procesos de coordinación institucional y a aportar con la perspectiva regional en la canalización de las relaciones comerciales entre los países participantes. Al mismo tiempo, y no menos relevante, puesto que su institucionalidad no excluyente, permite facilitar la incorporación de nuevos miembros al proyecto.

Independientemente de la visión de largo plazo de este proyecto sudamericano, es importante rescatar su contribución actual, de rasgos eminentemente políticos, a la superación de las tareas pendientes del proceso de integración regional. En otras palabras, debe ser visto como otra manifestación de la voluntad de los países en su empeño por contribuir a avanzar en la integración regional.

Desde la perspectiva de la Asociación, ya sea en el marco de los mandatos del Consejo de Ministros antes referidos como del objetivo final definido en el TM80, las tareas que se derivan de los mandatos presidenciales – con las complejidades y especificidades ya mencionadas - refieren a la construcción de un espacio económico único.

La zona de libre comercio propuesta al interior de la CASA debe ser entendida en ese marco, como un camino para la consecución del objetivo final - el mercado común latinoamericano - y, en esa medida, como un avance efectivo hacia la convergencia arancelaria y normativa.

En síntesis, el ejercicio de construcción de la CSN, que involucra a la mayoría de los países miembros de la ALADI, que además dan cuenta de más del 75% del comercio intrarregional, debe ser visto en la perspectiva de la conformación del Espacio de Libre Comercio al que hace referencia la Resolución 59 (XIII).

De esta manera, los mandatos del Consejo de Ministros y los encargos de los Presidentes sudamericanos, se deben considerar como un punto de partida para avanzar en la superación de las tareas pendientes del proceso de integración.

En ese sentido, no corresponde relevar los avances de la ALADI en el cumplimiento de tales mandatos, sin antes referir a las condicionantes prevalecientes en el entorno de las negociaciones multilaterales, hemisféricas y regionales, cuyo carácter es determinante y, de alguna manera, definitorio de los márgenes de maniobra para avanzar en la integración regional.

4. El entorno de las negociaciones internacionales

Como se ha observado, las negociaciones en las que los países de la región han estado involucrados corresponden a diferentes ámbitos, que generan un marco de oportunidades y amenazas para avanzar en el proceso de integración regional.

En relación a las negociaciones multilaterales, en el ámbito de la OMC, los resultados de la reunión de Hong Kong deben ser vistos con cierta cautela. Por una parte, aunque nada llama al optimismo desmedido, los acuerdos alcanzados sugieren que la OMC seguirá teniendo un papel relevante en tales negociaciones. Por otra parte, los compromisos genéricos respecto a la eliminación de los subsidios y apoyos a la agricultura en los países industrializados para un período adicional de ocho años y aquellos menos específicos respecto a otras materias (como acceso a mercados, servicios y apoyos a los países de menor desarrollo) deben ser entendidos como un lento avance para la configuración de un esquema de comercio internacional más equitativo.

Muy ligado con las anteriores negociaciones, en cuanto a que sus avances (o estancamiento) están relacionados mutuamente, la Cumbre de Mar del Plata no hizo más que confirmar el estancamiento en que se encuentra el ALCA. Si bien este proyecto suponía un acuerdo de libre comercio amplio, ha estimulado un escenario bilateral que no contribuye a fortalecer la integración regional. Más bien todo lo contrario, el surgimiento de esta alternativa debe ser visto como un obstáculo, o al menos, como una dilación en dicho proceso.

Este proyecto bilateral, que resulta de la decisión de los Estados Unidos para llevar adelante acuerdos bilaterales y el interés manifiesto de los países andinos (en especial Colombia, Ecuador y Perú), enfrentan el poder económico y político de la principal potencia mundial y, por otro, a dichos países que, con un bajo nivel de concertación entre ellos, han definido como

objetivo el acceder al mercado estadounidense en condiciones de estabilidad y predecibilidad en el tiempo¹¹.

En este sentido, y para apreciar en su justa medida una decisión política como la anterior, cabe recordar que para los tres países en cuestión dicho mercado es una proporción muy relevante de sus exportaciones. Es importante subrayar que en la actualidad una parte importante de las exportaciones de los países andinos ingresan a los Estados Unidos en el marco de las preferencias unilaterales (y por tanto discrecionales) acordados por Andean Trade Promotion and Drug Eradication Act¹² (ATPDEA), y cuya vigencia cubre hasta fines del 2006.

Ello no inhibe de realizar una reflexión adicional, que es pertinente por corresponder a países miembros de la Asociación. Esta Secretaría General ha consignado que el camino bilateral elegido era el peor escenario posible pues, justamente, con ello se perdía uno de los grandes activos que suponía la negociación conjunta. En esa medida, y tal como se está demostrando por estos días, la posibilidad de alcanzar resultados equilibrados es limitada, más aún cuando en el proceso final los países en todo su derecho y aún en competencia con los otros, buscan independientemente hacer prevalecer sus intereses particulares para acceder a un mercado fundamental.

Además, no se pueden desdeñar los efectos potenciales negativos de tal negociación bilateral sobre el comercio intrarregional, en la medida que productos previamente importados desde la región, y específicamente de los miembros de la CAN, puedan ser desplazados por importaciones provenientes de los EEUU las cuales, dadas la reducciones arancelarias implícitas en los nuevos acuerdos, ingresarían en mejores condiciones de competencia.

Por último, cabe anotar que los países miembros han seguido su política de “regionalismo abierto”, suscribiendo acuerdos – en general de libre comercio - con terceros países. En este sentido, cabe anotar la relevancia que han tomado las negociaciones con países de la Cuenca del Pacífico, como por ejemplo, la puesta en vigencia del acuerdo entre México y Japón; los suscritos por Chile en el marco del P4 (Brunei, Nueva Zelanda y Singapur) y con China; por MERCOSUR con la India; y por Perú con Tailandia.

5. La situación de los esquemas subregionales

Como se ha señalado reiteradamente, la evolución de la integración en el ámbito de la ALADI ha estado pautada por el dinamismo de los acuerdos de tipo parcial, sean bilaterales como subregionales. Entre estos últimos, cabe tener en cuenta además del MERCOSUR, la situación de la CAN que, a pesar de no ser un acuerdo suscrito al amparo del TM80, involucra a cinco de los países miembros de la Asociación.

Ambos esquemas de integración subregional enfrentan situaciones complejas que, en parte, derivan de las dificultades de su propio proceso de desarrollo interno y, al mismo tiempo, de las restricciones enfrentadas al intentar avanzar hacia estadios de integración superiores.

¹¹ A la fecha, los Estados Unidos solo han suscrito el acuerdo con el Perú. No obstante que se desconocen sus parámetros concretos, dicho evento ha generado fuerte influencia para los otros países andinos en negociaciones.

¹² Ley de Promoción Comercial Andina.

En el caso de la CAN, un elemento adicional a considerar se refiere a los costos políticos que las mencionadas negociaciones bilaterales con EEUU podrían tener sobre el esquema subregional. Las diferentes aproximaciones respecto a ambas negociaciones (las del ALCA y las bilaterales con los EE.UU) han abierto discusiones al interior de la CAN, que van más allá de las simples contiendas comerciales. De hecho, se han traducido en la incorporación de Venezuela al MERCOSUR¹³, que tiende a generar un nuevo equilibrio entre y dentro de ambas subregiones, lo cual será una tarea a enfrentar en el futuro.

En lo que se refiere al MERCOSUR, se puede verificar también una situación de estancamiento, aunque las causas parecen ser distintas a las de la CAN. En lo fundamental, están relacionadas con los diferendos surgidos entre los dos países mayores a propósito de los desequilibrios comerciales. Si bien aquéllos se han generado por los crecientes y asimétricos intercambios ocurridos en el pasado reciente, han transformado tales diferendos en una práctica común en el ámbito subregional, frente a lo cual la institucionalidad vigente ha mostrado debilidades que preocupan a los países y, además, generan insatisfacción en los agentes económicos.

Por otro lado, no deja de tener importancia la visión que proviene de los países menores, en especial su acceso diferencial a los beneficios y la ausencia de mecanismos que permitan, en condiciones de certidumbre, la fluidez del comercio al interior de la subregión. Esta visión, cubre un amplio espectro de reacciones, desde el cuestionamiento radical de la estrategia integradora, que pasa por su abandono, hasta una opuesta, que busca resguardar el funcionamiento del esquema subregional, sea mediante su perfeccionamiento institucional o a través de acciones comunitarias.

6. Las tareas realizadas durante el año

El complejo panorama de las negociaciones antes descrito, sumado a las diversas situaciones internas de los países, caracterizadas por factores de inestabilidad social y política, más allá de los mandatos antes mencionados, determinan los márgenes de maniobra, los grados de libertad, para avanzar en el proceso de integración regional.

Durante el presente año estos importantes hechos han jugado para que el proceso de integración en el marco de la ALADI recobre nuevos bríos. No obstante, dado que sus resultados concretos se manifiestan en el mediano y largo plazo, se requiere una conducta activa de la Asociación para difundir su accionar en diferentes ámbitos económicos y sociales.

Los avances alcanzados en el transcurso del año son desiguales, pero son el sustento de la labor futura de la Asociación. El desafío central continúa siendo la recuperación del proyecto regional, que involucre a todos los países miembros, superando la dinámica actual, en la que predominan las acciones parciales, sean bilaterales o subregionales.

Si bien dichos avances parciales deben ser entendidos como una etapa intermedia en la consecución del objetivo final del TM80 - el mercado común latinoamericano - los mandatos del Consejo de Ministros buscan su profundización en una perspectiva regional.

¹³ En la reciente Cumbre del MERCOSUR, celebrada el pasado 8 de diciembre, dicho país fue incorporado como Estado Parte, siendo necesario el cumplimiento de condiciones y términos específicos para el ejercicio pleno de dicho status jurídico.

Ello significa, por una parte, perfeccionar el proceso de integración en sus ámbitos arancelarios y normativos; y por otra, superar la visión comercial hasta ahora vigente, incorporando aspectos que, si bien están ligados al comercio, tienen su propia dinámica y envergadura.

Supone también mejorar la inserción institucional al entorno económico, político, social y académico vigente. Lo cual, en lo esencial, pasa por acercar su funcionamiento y sus propuestas a los diferentes sectores y agentes participantes en el proceso de integración.

En este marco se deben entender las actividades del año. En primer lugar, aunque puedan aparecer como de carácter administrativo y de gestión, cabe destacar que finalizaron las tareas destinadas a adecuar la Secretaría General a los retos de los tiempos actuales. Ello culminó con la aprobación de la reestructura orgánica y funcional y la consiguiente designación de los dos Subsecretarios, en la cual se ha logrado un equilibrio y una cobertura que no solo representa las diferentes categorías de países sino que, también, contempla la amplitud geopolítica de la Asociación.

Esta nueva organización, de acuerdo a las Resoluciones mencionadas anteriormente, también considera de manera central los desafíos fundamentales que enfrentará la Asociación en el futuro, a saber la construcción del Espacio de Libre Comercio y, por otra parte, la participación de los PMDER en el proceso de integración.

En consonancia con lo anterior y en forma conjunta con el Comité de Representantes, se han adecuado los Grupos de Trabajo temáticos y su forma de funcionamiento, lo cual ha sido entendido como un eficiente mecanismo para la coordinación entre dicho Comité y la Secretaría General.

En cuanto a la conformación del ELC, la Secretaría General ha presentado documentos que tienen como finalidad entregar elementos para ordenar la discusión. En primer lugar, aquellos referidos al estado actual de los acuerdos vigentes en el marco de la ALADI, tanto en las cuestiones arancelarias como en las normativas. A partir de allí es posible conformar un diagnóstico de los avances logrados y, al mismo tiempo, de las tareas a enfrentar.

Posteriormente, se presentó al Comité de Representantes otro documento, de carácter metodológico, cuyo objetivo central era definir prioridades de trabajo y proponer un cronograma de actividades para, en conjunto con las Representaciones Permanentes, delinear el trabajo del próximo año, durante el cual se espera alcanzar resultados específicos.

En paralelo, y en la perspectiva de apoyar el trabajo de la Secretaría General en áreas concretas de la construcción del ELC, se destacan las gestiones para adecuar la cooperación internacional a los desafíos y a los requerimientos de esta etapa. En especial, cabe mencionar la negociada con el BID, en el marco de la Cooperación Técnica Regional, que contribuirá con propuestas orientadas a avanzar en la convergencia normativa en tres temas relevantes para la conformación de dicho ELC: origen, salvaguardias y solución de controversias.

Dentro de la misma propuesta para avanzar en la conformación del ELC, culminó la etapa inicial de trabajo para implementar un proyecto piloto de digitalización de los certificados de origen. Esta actividad, enmarcada en la tarea de incorporación de tecnologías a los procesos de gestión del comercio exterior de los países de la región, es el primer intento desde esta perspectiva para contribuir al proceso de facilitación del comercio regional y, por tanto, a la

conformación del mencionado ELC. Este proyecto piloto se ejecutará a partir de setiembre del año 2006 con la participación ya confirmada de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, México y Venezuela.

Siempre dentro del marco de la conformación del ELC, que supone la incorporación de nuevos ámbitos de acción, los trabajos de la Secretaría General han incursionado ámbitos relacionados con la integración física.

En este sentido, cabe mencionar que han culminado una serie de actividades que se traducirán en productos dentro del próximo año. Es así como se han generado las condiciones para desarrollar un programa que facilite la prestación intermodal de servicios de transporte en la región y, en segundo lugar, para elaborar un diagnóstico sobre el actual marco normativo y operativo aplicable en la región en materia de facilitación aduanera.

Dentro de lo anterior, en relación a la integración energética, la Secretaría General impulsó un cambio de estrategia para trabajar en este tema prioritario y, en ese sentido, colaboró activamente en la creación de “La coordinación de organismos regionales de integración energética”. Este acuerdo es una instancia de trabajo conjunto y coordinado en la que participan además, la Asociación Regional de Empresas de Petróleo y Gas Natural en Latinoamérica y el Caribe (ARPEL), la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), la Comisión de Integración Energética Regional (CIER) y la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE).

Dicha coordinación tiene una importancia trascendente, puesto que al considerar las competencias y especializaciones de los participantes, su trabajo abarca todos aquellos aspectos relevantes en el tema energético regional: generación de los recursos de energía, comercialización y distribución.

La segunda área fundamental de trabajo definida por las Resoluciones del Consejo de Ministros corresponde a las tareas orientadas a mejorar la incorporación de los PMDER al comercio y a la integración regional.

En tal sentido, se ha implementado el Programa de Cooperación Técnica del año 2005 a favor de Bolivia, Ecuador y Paraguay, que está compuesto por 26 actividades y proyectos enfocados a mejorar el acceso a mercados y apoyar la competitividad, principalmente de las PYMES. Entre sus actividades, cabe destacar los análisis de oportunidades comerciales en la macrofrontera boliviana, los análisis de impacto del acuerdo CAN-MERCOSUR, los proyectos de capacitación para el mejoramiento de la competitividad de MIPYMES de Ecuador y Paraguay y las actividades de apoyo en las negociaciones, entre otros.

Asimismo, se ha presentado al Comité de Representantes, un documento que contiene propuestas, en el marco de la Resolución 61 (XIII), para el fortalecimiento del Sistema de Apoyo a los PMDER, cuyas acciones específicas fueron incorporadas en la propuesta de Programa de Actividades para el año 2006.

Un tercer ámbito de trabajo, derivado esta vez de los encargos de los Presidentes sudamericanos, se refiere a la constitución de una zona de libre comercio entre los países del subcontinente, en el marco de la Comunidad Sudamericana de Naciones. Siguiendo dicho mandato, la ALADI ha realizado estudios y evaluaciones de la situación del comercio entre los

países de la mencionada Comunidad, así como actividades conjuntas con las restantes Secretarías Técnicas.

Estas tareas, lejos de ser excluyentes son complementarias y armonizan con la conformación del ELC. Si bien ellas incorporan a diferentes países, diez de ellos miembros de la Asociación, coinciden en un conjunto de factores comunes como la profundización de los procesos de desgravación a partir de los acuerdos comerciales vigentes y la inclusión de disciplinas comerciales cuya amplitud dependerá de la voluntad de los países participantes.

Lo mismo se puede afirmar en relación al tratamiento a las asimetrías dentro del ámbito de la CASA, tema en el cual se observa también una complementariedad entre ambas construcciones.

Específicamente, en relación al tratamiento de las asimetrías, en cumplimiento a un mandato de la Cumbre de Brasilia, se realizó en la ciudad de la Paz el foro denominado "Un nuevo Tratamiento de las Asimetrías en la Integración Sudamericana", donde la Secretaría General presentó un diagnóstico y propuesta sobre la temática. Dicho foro tuvo su continuación en Montevideo, ocasión en la que los Secretariados acordaron un cronograma de acciones para coordinar la elaboración de un documento que será entregado a las autoridades de los países.

Cabe anotar en este sentido que, desde algún tiempo se ha verificado en la región un ambiente favorable para el tratamiento de las asimetrías. De hecho, se encuentra en el proceso de implementación del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) y, por otra parte, recientemente en el marco del ACE 22, Chile amplió unilateralmente todo el universo arancelario para las importaciones provenientes de Bolivia¹⁴.

Por último, siguiendo los mandatos del Decimotercer Consejo de Ministros, la Secretaría General ha llevado adelante una activa política de relacionamiento externo. Esto en una doble visión: la primera mediante la difusión de la importancia de los mandatos antes mencionados desde el punto de vista institucional y, en segundo lugar, iniciando un proceso de apertura hacia los diferentes agentes económicos, políticos y sociales para involucrarlos en esta etapa del proceso de integración.

En esta perspectiva, la Resolución N° 54 aprobada por el Sexagésimo Período de Sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la cual otorga a la ALADI la condición de Observador en dicho órgano, es un hito destacable en la inserción de la Asociación en la institucionalidad internacional.

En el mismo sentido, se deben destacar los logros referidos a la coordinación institucional entre las Secretarías de los organismos de integración, las cuales no solo son una novedad, sino que reflejan el nuevo espíritu existente.

Por otra parte, cabe recordar que la incorporación de empresarios, trabajadores y académicos, entre otros, a las labores de la Asociación han sido llevadas adelante con igual énfasis pero con resultados todavía diferentes. Entre ellos cabe anotar la instalación del Consejo Asesor Laboral que se constituyó por primera vez en el seno de la ALADI en el pasado mes de noviembre. Lo anterior debe ser visto como un hecho político relevante para la

¹⁴ Se excluyen solamente los productos agrícolas sujetos a bandas de precios (harina, trigo, azúcar y oleaginosas).

participación del sector representativo de las fuerzas laborales así como para el avance del proceso de integración.

En cuanto a la reinstalación del Consejo Asesor Empresarial, el Grupo de Trabajo correspondiente ha acordado la aprobación de una nueva estructura, la cual busca recoger la especificidad de los diferentes estratos empresariales así como otras formas de agremiación, representativas de los diversos actores que conforman la diversidad empresarial de la región.

Por su parte, con el ámbito académico se han empezado a establecer lazos permanentes, en diferentes países con miras a la creación del llamado pilar académico de la integración. Lo fundamental a destacar es la reorientación de la ya constituida Cátedra Latinoamericana de Integración, a partir de la cual se espera incorporar paulatinamente en los programas de estudios de nivel universitario los diferentes temas referidos a la integración regional, en general, y en el marco de la ALADI, en particular, temas sobre los cuales se viene avanzando en forma decidida.

Todo lo anterior, enmarcado en un proyecto de difusión de las actividades de la ALADI, ya sea a través de la prensa como de otros medios de comunicación, pero también con la presencia de la Secretaría General en eventos y actividades relacionadas con el quehacer institucional, empresarial, laboral y académico en los diferentes países miembros.

En el marco de la mencionada difusión, con ocasión del 25° Aniversario de la ALADI, se han cumplido diversas actividades, correspondiendo destacar entre ellas, la edición especial de conmemoración que contiene las contribuciones de diversos protagonistas responsables del actual proceso de integración.

Sección IV: El presente y los desafíos futuros

El cumplimiento de las Resoluciones emanadas del Decimotercer Consejo de Ministros es el gran desafío a enfrentar por la ALADI, en tanto tales mandatos deben ser entendidos como una renovada confianza de los países miembros en el futuro del proceso de integración regional. Dentro de lo anterior, es fundamental la conformación del ELC.

El marco económico y político internacional actual, caracterizado por ciertas holguras económicas y comerciales, por un lado, y por la voluntad política manifiesta de los países, por otro, parece entregar un mayor margen de maniobra para avanzar en el proceso integración regional; no obstante, las condiciones que lo dificultan, tanto internas a los países como las del ámbito internacional, hacen que esta tarea continúe revistiendo enormes complejidades.

Por otra parte, la multiplicidad de negociaciones que tiene lugar, así como un cierto divorcio entre los procesos de integración y las necesidades (y planteamientos) de la sociedad en su conjunto, son factores que no ayudan a instalar el tema con la fuerza que ello requeriría.

Es más, los mismos procesos de integración, ya sea por el efecto de otras negociaciones paralelas o por sus propias dinámicas, están enfrentando escenarios complejos que tampoco contribuyen de manera efectiva a avanzar en los nuevos desafíos.

La ALADI no es, ni puede estar, ajena a las condiciones antes mencionadas; por tanto un desafío paralelo es tener la sabiduría como para adaptar su funcionamiento a las mismas. En ese sentido, lo relevante es reconocer su acervo histórico pero, al mismo tiempo, recoger su

experiencia para incorporar los nuevos temas del comercio internacional para trabajar en coordinación con otras instituciones regionales en la construcción del nuevo proyecto de integración, cuyos límites, objetivos y naturaleza demandan nuevas definiciones.

La convergencia entre CAN (3) y MERCOSUR, además de la protocolización del acuerdo entre MERCOSUR y Perú, constituyen una importante contribución en las tareas asignadas a la Asociación en el marco de la Resolución 59 (XIII).

El cumplimiento del objetivo planteado no es simple puesto que involucra también a países cuya estrategia de inserción internacional tiene múltiples niveles y cuyos avances en ese sentido revisten gran significación, tales son los casos de Chile y México, por ejemplo. Todo lo anterior, sin olvidar a Cuba, cuya estrategia comercial tiene sus propias características.

Un desafío adicional se presenta al asumir que la resolución de tales problemas corresponde a medidas estructurales, es contribuir a la incorporación efectiva de los PMDER a los beneficios del comercio intrarregional y, en concreto, a incrementar su participación en dicho comercio.

En tal sentido, la Resolución 61 (XIII), con un enfoque sistémico, establece mandatos y líneas de acción específicas para mejorar el acceso a mercados de los productos de los PMDER; para el desarrollo de acciones de cooperación concentradas en el fortalecimiento de la competitividad de dichos países (con énfasis en las MIPYMES); y para apoyar proyectos e iniciativas de integración física, telecomunicaciones y energía que favorezcan a los PMDER. En el marco de los referidos mandatos, tanto el Comité de Representantes como la Secretaría General vienen cumpliendo una serie de actividades. No obstante, su adecuado tratamiento tanto desde la perspectiva institucional como de los países involucrados debe ser considerado como una contribución necesaria para el desarrollo sustentable del proceso de integración regional.

Otro desafío, que reviste sus propias complejidades, es el relacionado con la conformación de la CASA y, en concreto, con los encargos de los Presidentes sudamericanos para que, en el transcurso del próximo semestre, se presente una propuesta que permita avanzar en la creación de una zona de libre comercio sudamericana para el año 2010, contribuyente esencial para la creación del ELC en el marco de la ALADI.

En ese marco cabe subrayar la relevancia del relacionamiento y la coordinación de actividades con otros organismos regionales de integración y de cooperación, tanto para abrir nuevos ámbitos de colaboración como para responder a requerimientos de los países miembros.

Es así como, en el primer semestre del próximo año la Secretaría General, en conjunto con las de los otros organismos de integración y cooperación, deberán presentar estudios sobre la convergencia de los acuerdos de complementación económica entre los países de América del Sur. En el mismo sentido, deberá ser presentado el documento sobre el tratamiento a las asimetrías antes mencionado. Todo esto da cuenta de una relación de la ALADI con los procesos de concertación regional, renovada y significativa.

Finalmente, y aun a riesgo de no haber sido exhaustivos, un último desafío no menor, es contribuir a instalar, en los diferentes ámbitos de la sociedad, los temas de la integración regional.

En este sentido, es reconocido el reducido perfil que han tenido los procesos de integración económica en las preocupaciones de los diferentes agentes económicos y sociales, por lo que se hace imprescindible una apertura a su participación en las diferentes instancias de su profundización.

En ese marco, se requiere dar continuidad y concreción al interés manifestado por dichos actores, los cuales han respondido efectivamente a la convocatoria definida en los ya mencionados mandatos del Consejo de Ministros. La incorporación efectiva de tales estamentos al proceso de integración deberá partir de las positivas expectativas generadas en torno al funcionamiento de los Consejos Asesores.

El desafío, sin embargo, va más allá de su mera incorporación a las instancias de discusión y recomendación, dada por los Consejos respectivos. Asimismo, ello se debe traducir en acciones e iniciativas de la Asociación encaminadas a cumplir con los mandatos de las correspondientes Resoluciones.

Paralelamente, queda pendiente – aunque en proceso – la consolidación de una relación más estrecha con los sectores académicos de la región. En el futuro, y una vez formalizada la experiencia con el estrato universitario, se espera extender dicha aproximación a los programas de estudios de los niveles primario y secundario, para los cuales se viene elaborando proyectos específicos.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8219 interno 8068

Ref.: EC 2/96-06/25

24 de marzo de 2006

Asunto: Conferencia sobre perspectivas del transporte aéreo mundial, organizada por la OACI y el ACI, Montreal, 29 y 30 de junio de 2006

Tramitación: Tomar nota y promover la participación en la conferencia

Señor/Señora:

Tengo el honor de comunicarle que la OACI ha hecho arreglos con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) para celebrar conjuntamente en Montreal, los días 29 y 30 de junio de 2006, la Conferencia sobre perspectivas del transporte aéreo mundial cuyo programa provisional se adjunta a la presente comunicación.

La conferencia estará precedida de un seminario práctico de medio día sobre técnicas de elaboración de pronósticos y estadísticas, que tendrá lugar el 27 de junio de 2006, y por el Seminario sobre transporte aéreo y turismo en Norteamérica, evento especial del ACI de un día de duración, que se celebrará en la OACI, el 28 de junio de 2006.

El objetivo de la conferencia, que será un evento más de estilo simposio, es promover el intercambio de ideas y servir de foro para que los gobiernos y los representantes de la industria compartan sus opiniones sobre el futuro de la aviación, incluido el crecimiento previsto de la demanda de transporte aéreo, sus repercusiones en la capacidad de infraestructura, la incidencia del crecimiento del turismo en el transporte aéreo y de la introducción de nuevos tipos de aeronaves en las redes de líneas aéreas y en las operaciones aeroportuarias.

La conferencia se ha organizado principalmente para representantes de los Estados contratantes de la OACI, representantes de los aeropuertos miembros del ACI, líneas aéreas, consultores en aviación, así como representantes de instituciones financieras, medios de comunicación y organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con el transporte aéreo, viajes e industrias de turismo. La conferencia será una oportunidad excelente para que los participantes se reúnan y establezcan

contactos con sus homólogos, no únicamente con los participantes en la conferencia, sino también con aquellos que asistan al Seminario del ACI.

Durante la conferencia se contará con servicio de interpretación en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

En vista de que la conferencia no está incluida en el Presupuesto del Programa regular de la Organización para este trienio, tendrá que realizarse sobre la base de recuperación de costos, por lo cual se aplicarán derechos de participación. A continuación se indican los diferentes niveles de derechos de participación aplicables a las distintas instituciones que deseen enviar participantes:

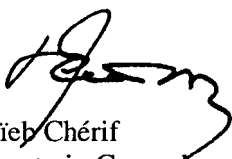
Representantes de los Estados contratantes	\$425,00 EUA
Representantes de los aeropuertos miembros del ACI y socios comerciales a nivel mundial	\$575,00 EUA
Representantes de las líneas aéreas	\$575,00 EUA
Representantes de otras partes	\$975,00 EUA

La asistencia al seminario práctico de medio día sobre elaboración de pronósticos y estadísticas será gratuita.

Los detalles sobre el lugar de celebración de la conferencia y demás información conexas (incluidos los procedimientos de inscripción, hoteles y tarifas) se publicarán en el sitio web de la conferencia del ACI, a través del sitio web de la OACI: www.icao.int (seguir los enlaces a *Meetings, Current year, ICAO/ACI Global Air Transport Outlook/Conference*).

Mucho le agradecería que alentara a sus representantes a participar en la conferencia, así como a los expertos apropiados de sus organismos gubernamentales nacionales, líneas aéreas, aeropuertos e instituciones de investigación a participar en este importante evento.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.


Taïeb Chérif
Secretario General

Adjunto:

Programa provisional

ADJUNTO a la comunicación EC 2/96-06/25

**CONFERENCIA SOBRE PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE AÉREO MUNDIAL
ORGANIZADA POR LA OACI Y EL ACI**

(Canadá, Montreal, 29 y 30 de junio de 2006)

PROGRAMA PROVISIONAL

Jueves 29 de junio de 2006

0900 – 0930	Ceremonia de apertura e introducción
0930 – 1030	Sesión I – Desafíos del transporte aéreo e infraestructura en una nueva era Perspectivas de la economía mundial y demás factores que influyen en el transporte aéreo Perspectivas de la industria del transporte aéreo mundial Necesidades de inversión para satisfacer la demanda de nueva infraestructura (<i>discurso principal</i>)
1030 – 1100	<i>Receso para el refrigerio</i>
1100 – 1230	Sesión II – Planificación de aeropuertos en el siglo XXI Beneficios económicos del crecimiento aeroportuario Cómo hacer frente a la demanda de capacidad Cómo satisfacer las necesidades derivadas de los cambios de la estructura de las líneas aéreas
1230 – 1330	<i>Receso para el almuerzo</i>
1330 – 1430	Sesión III – Planificación para las líneas aéreas del siglo XXI Cambios en la industria de las líneas aéreas Expansión del modelo de líneas aéreas con servicios básicos en el mundo/repercusiones de los transportistas de bajo costo Perspectivas de los transportistas tradicionales
1430 – 1500	<i>Receso para el refrigerio</i>
1500 – 1600	Sesión IV – Perspectiva de los fabricantes Célula I Célula II Célula III
1600 – 1700	Sesión V – Perspectivas de la industria del turismo mundial y repercusiones en el transporte aéreo
1800 – 2000	<i>Recepción de establecimiento de contactos</i>

Viernes 30 de junio de 2006

0900 – 1000	Sesión VI – El Atlántico
1000 – 1100	Sesión VII – Las Américas
1100 – 1130	<i>Receso para el refrigerio</i>
1130 – 1230	Sesión VIII – El Pacífico
1230 – 1300	Debate de clausura

— FIN —



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8056

Ref.: EC 2/16.4.27-06/10

20 de enero de 2006

Asunto: Simposio mundial sobre la liberalización
del transporte aéreo, Dubai, Emiratos Árabes Unidos,
18 – 19 de septiembre de 2006

Tramitación: Indicar si asistirá al simposio
para el 30 de junio de 2006, a más tardar

Señor/Señora:

Tengo el honor de dirigirme a usted para invitar a su Gobierno/Organización a participar en un Simposio mundial de la OACI sobre la liberalización del transporte aéreo, que se celebrará en Dubai, Emiratos Árabes Unidos, los días 18 y 19 de septiembre de 2006. El Departamento de Aviación Civil del Gobierno de Dubai será el anfitrión de la reunión, que tendrá lugar en el Centro internacional de convenciones y exhibiciones de Dubai. Se adjunta un programa preliminar del simposio.

Este es el primer acontecimiento mundial de este tipo organizado por la OACI después de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5, 2003), en que se elaboró un considerable número de orientaciones así como un marco político para la liberalización. Esta reunión tiene por objetivo basarse en los resultados de la ATConf/5 y brindar un foro para compartir experiencias sobre liberalización; intercambiar información y puntos de vista sobre las tendencias y sus repercusiones; e informarse acerca de las diferentes opciones y enfoques en materia de política de liberalización.

Si bien el simposio se ha organizado principalmente para las autoridades gubernamentales encargadas de formular políticas, los encargados de negociar acuerdos de servicios aéreos y los encargados de la reglamentación aeronáutica, la participación también está abierta al sector de la industria aeronáutica, así como a otras partes interesadas en la política de reglamentación del transporte aéreo (tales como expertos en finanzas, consultores y académicos). Los eminentes ponentes y expertos invitados dirigirán los debates sobre cuestiones apremiantes, de actualidad y futuras, en el campo de la reglamentación del transporte aéreo internacional, reservándose un amplio período de tiempo para la interacción con los participantes.

Mediante este foro, los participantes pueden aprender unos de otros sobre los éxitos y lecciones adquiridas en el proceso de liberalización; comprender mejor los diversos aspectos de la liberalización, incluyendo la posibilidad de ver los asuntos desde la perspectiva de los diferentes Estados y regiones, de los encargados de la reglamentación y de los destinatarios de la misma; y obtener un valioso conocimiento de las ventajas e inconvenientes de los distintos enfoques de reglamentación. Esto puede resultar de especial utilidad para las autoridades gubernamentales responsables de adoptar decisiones a la hora de elaborar políticas bien fundadas, más coherentes y equilibradas, que beneficien a todas las partes interesadas en el transporte aéreo internacional.

Además, el simposio brindará una excelente oportunidad para que los participantes se reúnan y establezcan contactos con sus homólogos, no sólo entre los delegados que participan en la reunión de la OACI sino también con los ejecutivos de la industria aeronáutica que asistan al 12º Foro mundial de desarrollo de rutas (Rutas), un encuentro de líneas aéreas y aeropuertos que se llevará a cabo junto con el simposio de la OACI. Está previsto que participen en este evento de Rutas (17-19 de septiembre) los encargados de planificar las rutas de las líneas aéreas y los representantes de alto nivel de aeropuertos de unos 120 países (en el sitio web www.routesonline.com puede obtenerse más información sobre la conferencia de Rutas).

Este simposio se celebrará sobre una base de recuperación de costos, y el inglés será el idioma de trabajo. Gracias al generoso apoyo de nuestro anfitrión, el Departamento de Aviación Civil de Dubai, a los delegados designados por los Estados y organizaciones internacionales invitadas no se les cobrará cargo alguno por su participación. Los demás participantes abonarán un derecho módico de \$200 EUA por persona, para cubrir los gastos de participación y documentación relativa a los debates de la reunión.

La información detallada sobre el lugar de la reunión y otra información conexa (incluidos los procedimientos de inscripción, requisitos de visado, hoteles y tarifas) se proporcionarán por separado en el boletín de la reunión que se publicará en el sitio web del simposio en: www.icao.int/dubai2006.

Le agradecería que me indicara o confirmara antes del 30 de junio de 2006, si su Gobierno/Organización desea participar en este simposio, y de ser así, me comunique el nombre de los funcionarios que participarán y sus respectivos cargos. Le rogamos que aliente a sus funcionarios designados a que consulten periódicamente el sitio web de la reunión para obtener información actualizada.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Taïeb Chérif
Secretario General

Adjunto:
Programa preliminar

SIMPOSIO MUNDIAL DE LA OACI SOBRE LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Dubai, Emiratos Árabes Unidos, 18 -19 de septiembre de 2006)

PROGRAMA PRELIMINAR

Primer día (lunes) 0900 a 1700

0900 – 0940 — Sesión de apertura

- Discurso de bienvenida por el Gobierno anfitrión y el Representante de la OACI
- Presentación del presidente y sus moderadores

1000 – 1230 — Primera sesión: Evaluación de la liberalización

- Visión general sobre el progreso de la liberalización: éxitos, dificultades, problemas e inquietudes
- Tendencias y retos emergentes: los cambios en la industria (p. ej., fusiones transfronterizas, surgimiento de transportistas económicos, sus repercusiones e impacto) y soluciones en materia de reglamentación (p. ej., asegurar la participación y sostenibilidad, liberalizar la propiedad y control de las líneas aéreas)

1400 – 1700 — Segunda sesión: Liberalización regional y sus repercusiones

- Iniciativas de liberalización regional (situación, beneficios y retos)
- Negociaciones en bloque: ventajas y puntos débiles, el proceso y sus repercusiones (para las partes internas y externas); respuesta a los retos que plantean las negociaciones en bloque (p. ej., los nuevos mandatos de negociación de la Comisión Europea)
- Repercusiones del acuerdo UE-EUA relativo a un espacio transatlántico aéreo común (p. ej., para los que no son parte en el mismo)

Segundo día (martes) 0900 a 1700

0900 – 1200 — Tercera sesión: Garantizar la seguridad operacional y la protección de la aviación en un entorno cambiante

- Repercusiones de la liberalización económica en la reglamentación relativa a la seguridad operacional y a la protección de la aviación
- Estrategias para asegurar la vigilancia de la seguridad operacional en un entorno en rápida evolución
- Experiencia de los Estados y regiones en enfrentar los retos en materia de reglamentación de la seguridad operacional y de la protección de la aviación (incluidos los arreglos cooperativos y las soluciones de financiación)

1330 – 1630 — Cuarta sesión: Aprovechar la liberalización para obtener beneficios más amplios

- Garantizar una infraestructura que responda al crecimiento del tráfico y a los aviones más grandes
- Liberalización para el desarrollo turístico y económico
- ¿A dónde conducirá el creciente regionalismo (fortalezas o multilateralismo mundial)?
- Desarrollo del futuro mediante la cooperación: entre Estados y regiones (grandes y pequeños, ricos y pobres); gobiernos y la industria; líneas aéreas, aeropuertos y otros asociados en la cadena de suministros aeronáuticos; aviación, turismo y comunidades locales

1630 – 1700 — Sesión de clausura

- Resumen del presidente sobre las deliberaciones del simposio