

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/29-NE/11  
27/06/12

**VIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/29)**

(Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio de 2012)

**Cuestión 1 del**  
**Orden del Día:** **Transporte y Política Aérea.**

**Cuestión 1.4 del**  
**Orden del Día:** **Informe de integración regional de otros organismos**

(Nota de estudio presentada por Colombia - Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

**Introducción**

1. Los mecanismos de diálogo y concertación son espacios políticos, generalmente regionales, que articulan esfuerzos de integración, cooperación y desarrollo. Es así como la región viene siendo parte de diferentes mecanismos que promueven un diálogo político estructurado, algunos de los mecanismos en los que participan varios Estados de la CLAC son la Unión de Naciones Suramericanas ([UNASUR](http://www.unasursg.org/)<sup>1</sup>), ARCO del Pacífico Latinoamericano, la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), la Comunidad andina de Naciones, el Mercosur, Caricom, entre otros.

2. Especial relevancia viene adquiriendo la Unión de Naciones Suramericanas-UNASUR, considerado como el mayor bloque comercial establecido en Brasilia, el 23 de mayo de 2008 y del que hacen parte los 12 países de Suramérica: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

3. La Unasur se ha considerado como el principal escenario de diálogo y concertación política en América del Sur, tiene como objetivo construir, de manera participativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros, con miras a eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social y la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los Estados.

---

<sup>1</sup> <http://www.unasursg.org/>

4. En la Tercera Reunión de la UNASUR (Quito, agosto de 2009) los Presidentes suramericanos decidieron la creación, en dicho ámbito institucional, del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). El Estatuto y el Reglamento del Consejo fueron aprobados por los Ministros del COSIPLAN en su primera reunión (Buenos Aires, diciembre de 2009). De acuerdo a su Estatuto, el COSIPLAN “es una instancia de discusión política y estratégica (...) para implementar la integración de la infraestructura regional de los países Miembros de la UNASUR”. El objetivo del COSIPLAN es promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de la infraestructura, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas, reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). El estatuto y el reglamento del COSIPLAN incluyen a la Iniciativa IIRSA como su foro técnico de infraestructura.

5. Durante el 2011 el Consejo de Infraestructura y Planificación de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) desarrolló una activa agenda de trabajo. Los acuerdos alcanzados por los gobiernos llevaron a la aprobación del Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2020 y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y el Plan de trabajo de 2012.

6. La metodología del PAE se base en seis objetivos fundamentales a saber:

- a) Promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura.
- b) Aumentar capacidades y potencialidades de la población local a través de desarrollo de infraestructura.
- c) Diseñar estrategias regionales de planeamiento a través de Programas Territoriales de Integración.
- d) Consolidar la Cartera de Proyectos del COSIPLAN.
- e) Fomentar el uso intensivo de Tecnologías de Información y Comunicación para superar barreras geográficas.
- f) Impulsar la aplicación de metodologías, desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que hagan posible el proyecto, la ejecución y la operación de emprendimientos de integración física.

7. Dentro del Plan de Trabajo 2012 COSIPLAN/IIRSA<sup>2</sup>, en materia de integración Aérea (ACCION 6.2.4), se encuentra previsto la realización de un taller con el propósito de actualizar el conocimiento sobre nuevos desarrollos en el sector, a partir de los temas de interés que identifiquen previamente los países.

8. Se señala que se esta trabajando con la Coordinación Nacional de Perú, la Dirección General de Transporte Aéreo el Perú y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en el borrador de Agenda para el taller.

- Se trabajaría en cinco áreas:
  1. Situación del sector aéreo en la región
  2. Planificación
  3. Medio Ambiente
  4. Transporte Fronterizo y conectividad
  5. Armonización de normas y procedimientos

---

<sup>2</sup> [http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/cnr20\\_baires12\\_avances\\_plan\\_2012.pdf](http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/cnr20_baires12_avances_plan_2012.pdf)

9. Finalmente de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) se destaca el proyecto referido a Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (HUB aeropuerto internacional Viru-Viru - Santa Cruz).

### **Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC)**

10. Durante la celebración de la II Cumbre de la Unidad, (constituida por la II Cumbre de América Latina y el Caribe y la XXI Cumbre del Grupo de Río), celebradas en la Riviera Maya, México en febrero de 2010, se decidió constituir la Comunidad de Estados de Latinoamérica y el Caribe -CELAC, de manera que se recogiera en esta instancia, la dinámica, patrimonio y agendas de los dos foros, asegurando que sea una instancia complementaria a otras instancias regionales.

11. Formalmente la CELAC surge en la III Cumbre CALC celebrada el 2 y 3 de diciembre de 2011 en Caracas, Venezuela. En esta reunión se aprobó la Declaración de Caracas, los estatutos del mecanismo y el Plan de Acción de 2012.

12. La CELAC es presidida por Chile, con el apoyo de Venezuela (anterior Secretaría de CALC), México (Ex Secretaría del G-Río), Brasil (Ex Secretaría de CALC) y Jamaica. Cuba asumirá la Presidencia en 2013.

13. Hacen parte de la CELAC los 33 Estados de Centroamérica, el Caribe y Suramérica: Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, San Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela.

### **Plan de Acción de 2012**

14. El Plan de Acción de la CELAC para el 2012, adoptado por los Presidentes en Caracas, incorpora los compromisos derivados de la CALC, establecidos en la Declaración de Salvador de Bahía (2008), el Plan de Acción de Montego Bay (2009), la Declaración de Cancún (2010), así como en las iniciativas plasmadas en el Programa de Trabajo de Caracas para la Implementación del Plan de Acción de Montego Bay (2010-2011).<sup>3</sup>

15. Los temas tratar en el Plan de Acción son los siguientes:

- A. Crisis Financiera Internacional y la Nueva Arquitectura Financiera
- B. Complementariedad y cooperación entre los Mecanismos Regionales y Subregionales de Integración
  - a. Económico-comercial
    - ✓ Elaborar un Programa de facilitación del comercio de América Latina y el Caribe que contenga, entre otros, temas vinculados al transporte, procedimientos aduaneros y digitalización de procedimientos
  - b. Productiva
  - c. Social e institucional
  - d. Cultural
  - e. Energía
    - ✓ Promover el intercambio de experiencias sobre el uso de los biocombustibles como fuente de energía que contribuye a la promoción del desarrollo sustentable, la diversificación de la matriz energética de los países, la incorporación de tecnologías y fuentes

---

<sup>3</sup> <http://www.cancilleria.gov.co/international/consensus/clacs>

- adicionales de ingresos en el sector agrícola, así como la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- C. Infraestructura para la Integración Física del Transporte las Telecomunicaciones y la Integración Fronteriza:
- ✓ Reforzar el apoyo al más alto nivel a las iniciativas de infraestructura física regional en curso, identificando y buscando soluciones a los principales obstáculos a la interconexión regional y al tráfico transfronterizo.
  - ✓ Acelerar la convergencia de los sistemas de regulación y control del tráfico multimodal, carretero, aéreo, marítimo-portuario, fluvial y ferroviario, en cada mecanismo de integración en materia de infraestructura e intercambiar experiencias y buenas prácticas entre ellos.
  - ✓ Dar impulso a la integración regional ampliando el intercambio de experiencias exitosas en curso y de solicitar a los organismos y mecanismos regionales y subregionales que identifiquen los programas y proyectos en ejecución en materia de infraestructura física, conectividad e integración fronteriza que resulten complementarios en una perspectiva de mediano y largo plazo, que atienda a la necesidad de contar con una estrategia para el desarrollo e integración de la infraestructura física, de la conectividad y de las regiones fronterizas en América Latina y el Caribe.
- D. Desarrollo Social y Erradicación del Hambre y la Pobreza
- E. Ambiente
- F. Asistencia Humanitaria
- G. Protección al Migrante
- H. Cultura
- I. Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones<sup>4</sup>

## COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES.

16. El 14 de diciembre 2011, en la sede de la Secretaría General de la Comunidad Andina, las Autoridades Aeronáuticas de los Países Miembros, reunidos con ocasión de la XXI Reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), acompañados por autoridades de turismo y comercio y en calidad de observadores, de la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil - CLAC, la Organización de la Aviación Civil Internacional - OACI y representantes de la industria aeronáutica, abordaron los temas de tarifas aéreas, derechos de tráfico en la región y facilitación, con especial énfasis en los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo. En ese marco acordaron lo siguiente:

- I. Luego de analizar la situación de las tarifas aéreas y derechos de tráfico en la Comunidad Andina, convinieron en conformar un Grupo Expertos Técnicos designados por la autoridad aeronáutica de cada País Miembro, con el fin de profundizar en estos temas. Este equipo de trabajo deberá adelantar los análisis necesarios para llegar con conclusiones en torno a estos dos temas en el marco de la reunión y recomendaciones a ser presentadas en una próxima reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas de la Comunidad Andina – CAAA. Sobre este tópico se adelantó una videoconferencia el día 29 de febrero de 2012, donde no hubo consenso en ninguno de los dos puntos a tratar.

---

<sup>4</sup> <http://www.vtv.gov.ve/index.php/internacionales/72322-celac-plan-de-accion-de-caracas-2012>

En el tema de derechos de tráfico la situación que se planteo fue:

Colombia y Ecuador manifestaron su disposición para que se flexibilicen los derechos aerocomerciales, ampliando los derechos de quinta libertad del aire a la región latinoamericana.

Perú reiteró la posición expresada en la XXI reunión del CAAA, en el sentido de que coinciden en mantener una política de apertura, pero bajo concesiones recíprocas, a través de acuerdo bilaterales.

Por su parte Bolivia, mantiene su posición de tener una política de apertura gradual, pero no de cielos abiertos.

Frente al tema de las tarifas, la delegación de Colombia manifestó que es de su interés seguir incentivando el uso del transporte aéreo, mediante la promoción de esquemas tarifarios eficientes dentro del marco del libre mercado. De igual forma consideran que la liberalización de la política tarifaria es necesaria y apropiada para un crecimiento sostenido de la economía y debería convertirse en una de las garantías de una competencia sana y permanente.

Perú señaló que mantiene su posición, amparada en su legislación interna, de que la fijación de las tarifas y fletes en las actividades de Aviación Comercial y en especial en el transporte aéreo nacional deben establecerse libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y demanda.

Sobre este punto, Bolivia manifestó que la Decisión 582 no es sólo un acuerdo para el transporte aéreo sino también una política regional y de integración que deben entenderse al amparo de los principios que inspiradores del Acuerdo de Cartagena, entre ellos, el promover la solidaridad subregional y el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros. De otro lado, coincide en ver con preocupación que el tema de las tarifas llega a exageraciones por parte de las aerolíneas, constituyéndose en un problema que debe ser abordado por las autoridades.

En ese marco, Bolivia propuso que se evalúe la aplicación de salvaguardias para corregir las distorsiones tarifarias. Añadió que hasta el momento, el planteamiento se tiene como una situación teórica que se propone sea analizada con miras a que se pueda trabajar en ello a nivel andino vinculando a los operadores para que puedan establecer sus criterios. Otra opción sería que Bolivia pudiera aplicar su política en los tramos que se originan en su país. El planteamiento, según fue expresado, no consistiría en la fijación de tarifas, sino en el establecimiento de una banda tarifaria. El planteamiento se fundamentaría en las recomendaciones de la Organización de la Aviación Civil - OACI plasmada en el documento 9587 "Criterios y Texto de Orientación sobre la Reglamentación Económica del Transporte Aéreo Internacional".

Bolivia recomendó además que, ante la necesidad de llegar a consensos en esta temática, se debería partir de una reunión inicial con los operadores interesados en las rutas antes de llegar a una fase de intervención de los Estados.

Ecuador por su parte manifestó que, en estudios realizados entre los años 2009 y 2010, por parte de la Dirección General de Aviación Civil se evidencia un desfase

de las tarifas, las cuales vienen alejando al usuario del transporte aéreo, por lo que hay que actuar para preservar el mercado. Concordó en que las acciones que se adopten en materia tarifaria se deben basar en los principios de la Decisión 582 y del Acuerdo de Cartagena, tales como integración y la solidaridad. Finalmente, acompañaron la propuesta de Bolivia en el sentido de estudiar la posibilidad de establecer salvaguardas pero que previamente se exploren posibilidades con los operadores.

Por su parte, Perú y Colombia señalaron que requieren conocer con más detalle a qué tipo de salvaguarda se refiere Bolivia para poder emitir opinión. Bolivia se comprometió a remitir una nota de estudio en la que se aclare y desarrolle su propuesta para que sea analizada y discutida por el Grupo Técnico.

- II. En el tema de facilitación se acordó realizar el estudio y actualización 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”, durante el primer semestre del año 2012, el cual debe incluir un análisis del documento aportado por la CLAC, por parte de cada uno de los Países Miembros, con el objetivo de unificar criterios y procedimientos que permitan la protección de los derechos de los usuarios de transporte aéreo y facilitar el tránsito de los ciudadanos de los Países Miembros de la Comunidad Andina dentro de los aeropuertos de la Subregión, haciendo de estas infraestructuras las más competitivas de Latinoamérica. Este tema aún no se ha desarrollado, por lo que no reporta avance.
- III. Así mismo Las autoridades aeronáuticas de la Comunidad Andina estudiarán la Declaración de Delhi y propenderán por la adhesión de sus respectivos países, con el objeto de tener una posición unificada frente a las pretensiones de la Unión Europea y lograr establecer un bloque lo suficientemente representativo en América Latina frente a los temas ambientales relacionados al transporte aéreo.

### **Conclusión**

17. La región a traviesa un momento de transformación y reconfiguración en diferentes planos, fruto de ello es la proliferación de organismos regionales y/o mecanismos de dialogo y concertación política que propenden por la integración en América Latina, como un medio que podría a largo plazo contribuir a promover el desarrollo, ayudando a los países a superar las desventajas del tamaño limitado de sus mercados, atrayendo inversión extranjera entre otros beneficios.

18. Como se aprecia el transporte aéreo es parte de la agenda y planes de trabajo de los mismos, por lo que es necesario que como Organismo regional en materia de aviación civil, estemos a tono con estas iniciativas y establezcamos los vínculos necesarios en pro del desarrollo del transporte aéreo de la región.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

19. Se invita al GEPEJTA a:
  - a) Tomar nota de la información presentada e intercambiar opiniones

- b) Instar a la Secretaria de la CLAC para que realice el acercamiento a estos organismos regionales y/o mecanismos de diálogo y concertación política, a fin de trabajar mancomunadamente en los temas atinentes al transporte aéreo y que involucran los intereses de los Estados Miembros de la CLAC.