



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/72-NE/05  
11/07/07

**LXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia 30 de julio al 2 de agosto de 2007)

**Cuestión 6 del  
Orden del Día:**

**Informe sobre las actividades realizadas para la celebración del “Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC” (Isla Margarita, Venezuela, 16 al 18 de octubre de 2007).**

(Nota de estudio presentada por Venezuela, IATA, ALTA, ACI/LAC y la Secretaría)

**Antecedentes**

1. Con el advenimiento de los procesos de privatización y/o concesión de aeropuertos en los Estados de la región Latinoamericana se incorporaron nuevos actores a la actividad del transporte aéreo ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad, por lo que se hizo necesario establecer procesos de coordinación institucional que coadyuven al fortalecimiento de la aviación civil en la región. En ese orden de ideas, durante los días 27 y 28 de agosto de 2001, se llevó a cabo el Coloquio OACI/CLAC/BID/IATA/AITAL “Nuevo escenario del Transporte Aéreo den América Latina”, en el que se reunieron los nuevos actores de la aviación civil: autoridades aeronáuticas, entes reguladores, organismos aeroportuarios y líneas aéreas.

2. Como producto de dicha reunión, se conformó el “Comité de alto nivel Post-coloquio”, cuyo encargo fue el de desarrollar tareas que apuntaran a la armonización de procedimientos y optimizar la gestión de las autoridades aeronáuticas, entes reguladores, líneas aéreas y operadores de aeropuerto, proyectando estrategias que permitan mantener la seguridad, el orden y la economía del modo aéreo.

3. Por otro lado, los Jefes de Estado y de Gobierno de los 21 países iberoamericanos se reunieron en la XI Cumbre realizada en la ciudad de Lima, los días 23 y 24 de noviembre de 2001, y suscribieron una Declaración “Unidos para construir el mañana”, en la que renovaron su compromiso con los

valores y principios que los identifican, reafirmaron su voluntad de fortalecer dicho foro de convergencia política, y acordaron un conjunto de mandatos concretos. Con respecto al transporte aéreo, reconocieron que éste era un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones, expresando su preocupación por las serias repercusiones que las acciones terroristas del 11 de septiembre de 2001 habían ocasionado en la industria aérea. En ese sentido, instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil a reunirse en un corto plazo para establecer mecanismos de cooperación, especialmente en el ámbito iberoamericano, que aseguren una industria aérea competitiva y estable.

4. En cumplimiento al mandato de los Jefes de Estado y de Gobierno, el día 13 de diciembre de 2001 se llevó a cabo la primera reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, con el objeto de analizar el sector para hacer un diagnóstico y establecer mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea Latinoamericana competitiva y estable. Para tal efecto, los Ministros encargaron al Comité de alto nivel Post-Coloquio una serie de tareas que debían ser desarrolladas.

5. La Segunda Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, se llevó a efecto el día 2 de abril de 2002, en la ciudad de Santiago, Chile, en el marco de la FIDAE. En esta reunión, los Ministros acordaron sugerir varias medidas para que se implementen en los Estados latinoamericanos, las mismas que se tradujeron en la Resolución A15-1 (**Adjunto 1**). De igual forma, encargaron al Comité de alto nivel Post-Coloquio que continúe con su trabajo en el estudio de tareas relacionadas al desarrollo de una guía metodológica para el cálculo de costos de los servicios aeroportuarios, la evaluación del problema del precio de combustible y la elaboración de una guía de orientación como modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias. De igual manera, se encargó al Comité el seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones acordadas por los Ministros y se solicitó a la Secretaría de la CLAC que en el marco de este organismo, se desarrolle un Foro Permanente de Ministros y que las coordinaciones pertinentes se realicen a través del Comité Ejecutivo de la CLAC.

6. De acuerdo a lo establecido por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas, dentro del marco de la CLAC se desarrolló una estrategia que considera todas las gestiones que puedan realizarse a través de todos los organismos involucrados para el cumplimiento de las tareas encomendadas a los Gobiernos de los Estados Latinoamericanos. Una de las estrategias sugeridas fue la promulgación de dichos acuerdos en una Resolución de la CLAC, a través de la cual se constituyeron Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores y operadores de aeropuerto) que, liderados por la autoridad aeronáutica, debían impulsar el cumplimiento de los acuerdos al interior de cada Estado; a los que se les llamó “Comités de competitividad del transporte aéreo”.

7. Asimismo, el objetivo principal de esta estrategia es incrementar el tráfico intrarregional buscando superar las tasas históricas, utilizando para ello, la aplicación de la metodología FODA complementada con la de manejo de escenarios, tal como se señala en la Resolución A17-01 “Estrategia para la implementación de un Sistema de Integración Regional del Transporte Aéreo” (**Adjunto 2**).

8. Como parte del proceso, la Secretaría solicitó a los Estados información sobre la constitución de los Comités locales en sus respectivos Estados; así como sobre la designación de los Facilitadores, los mismos que deberían trabajar en el cumplimiento de los acuerdos de los Ministros, desarrollando estrategias para tal efecto. Respecto a la constitución de los Comités Locales, sólo se recibió información de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y República Dominicana. Con relación a la designación de Facilitadores, solamente se recibió la notificación de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Guatemala, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela y no se dispone de información sobre el funcionamiento de dichos Comités en cada Estado miembro.

9. Por otro lado, así como se reconoció la importancia del transporte aéreo para el desarrollo e integración de las naciones durante la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno, realizada en la Ciudad de Lima, Perú, los días 22 y 23 de noviembre de 2001, la XII Cumbre (Bávaro, República Dominicana, 15 y 16 de noviembre de 2002) y la XIV Cumbre (San José, Costa Rica, 19 y 20 de noviembre de 2004), también se pronunciaron respecto a tan importante sector.

10. Durante la XIII Cumbre, los Jefes de Estado y Gobierno, convencidos de que el transporte aéreo es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones, que viene enfrentando una profunda crisis, constataron su satisfacción por el establecimiento de un Foro de Ministros de Transporte. Asimismo, instaron a los Ministros y demás estamentos involucrados a continuar realizando con intensidad dichos trabajos, a fin de lograr la materialización de políticas públicas eficientes y el perfeccionamiento de los marcos institucionales y jurídicos requeridos para asegurar la generación de empleo y las condiciones de competitividad necesarias para el desarrollo del transporte aéreo. Por otro lado, durante la XIV Cumbre, los Jefes de Estado y Gobierno se comprometieron a estimular iniciativas encaminadas para configurar un marco normativo en pro de la competitividad de la industria y velar por los derechos de los pasajeros, a través de los organismos aeronáuticos internacionales pertinentes y, en especial, del Comité Regional de Competitividad del Transporte Aéreo, cuyas funciones posteriormente las asumió el Comité Ejecutivo de la CLAC.

11. Durante la XVII Asamblea de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 9 de noviembre de 2007) se aprobó el Plan estratégico de la CLAC, que responde a un nuevo esquema de trabajo a partir del 1° de enero de 2007 cuyo objetivo principal es la integración del transporte aéreo a nivel regional, cuyos responsables son, por un lado, la Presidencia, encargada de liderar este proceso y, por el otro, Colombia, como Punto Focal sobre Transporte y Política Aérea. Dentro de este esquema, se generan dos importantes elementos a considerar: El primero, el desarrollo de los Coloquios Regionales del Transporte Aéreo; y el segundo, el compromiso de los Jefes de Estado y de Gobierno para apoyar el sector del transporte aéreo.

### **Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC**

12. Para poder introducirnos en este tema, es importante recordar las conclusiones del último Coloquio, realizado del 20 al 22 de septiembre de 2005, en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia:

#### Conclusiones generales

- *El Coloquio observó la necesidad e importancia de caminar hacia el objetivo principal de establecer el Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo, con la activa participación de todos los actores del transporte aéreo, para lo cual deberá establecerse, de manera urgente, los Comités de Competitividad de cada país y establecer un cronograma de actividades para el trabajo de dichos Comités y el monitoreo por parte de la Secretaría de la CLAC.*
- *Se destacó que el trabajo conjunto debe hacer frente a los temas relacionados a la facilitación, seguridad, precio del combustible, primas de seguros, regulaciones contrapuestas, acuerdos multisectoriales, sistema estadístico integrado, marco regulatorio de gestión, capacitación, benchmarking del sector, simplificación de negocios, integración comercial, régimen tarifario, entre otros.*
- *Especial atención se apreció en la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el nuevo escenario de gestión aeroportuaria.*

- *Para cumplir con todo lo señalado anteriormente, se consideró conveniente que la CLAC continúe liderando este proceso con la formación de grupos de trabajo, en donde participen todos los actores, tanto a nivel nacional como regional.*
- *Es necesario que, al interior de los Estados, a través de los Comités de Competitividad, se comience a trabajar con la urgencia que el caso amerita, incorporando a las demás áreas que tienen relación con el sector, como es el caso de los Ministerios que manejan los aspectos económicos, de medio ambiente y de combustibles.*

#### Conclusiones específicas

- *En relación con el tema de medio ambiente, se consideró que no era conveniente la creación o incremento de tasas para aeronaves clasificadas como capítulo 3 por el Anexo 16, Volumen 1, conforme lo previsto en el documento “Balanced Approach” del CAEP/OACI; asimismo, se consideró necesario que los países miembros de la CLAC coordinen acciones junto al Consejo de la OACI, con miras a garantizar que países en desarrollo sigan exentos de tasas de emisiones.*
- *Los países, a través de sus autoridades, deben intensificar o perfeccionar la Planificación del uso del terreno mediante planes reguladores que involucren a autoridades nacionales, locales, operadores de aeropuertos y aerolíneas a fin de generar condiciones de desarrollo sostenible para los aeropuertos y la industria aeronáutica. Los operadores aeroportuarios deben desarrollar Sistemas de Gestión Ambiental para eficientizar la planificación y el manejo de riesgos en los aeropuertos; deben internalizarse los costos ambientales en la cadena de actividades que constituye el transporte aéreo asegurando los recursos y el financiamiento de las acciones orientando a mejorar la performance ambiental de las empresas o la mitigación de impactos.*
- *En relación con la seguridad operacional, quedó demostrada la importancia que ha tenido la integración de 11 países latinoamericanos en un Programa de Seguridad Operacional, que a la fecha presenta avances significativos en la preparación del personal calificado como inspectores, así como reglamentos en las actividades de aeronavegabilidad, de operaciones y de licencias al personal. Todo lo cual permitirá la posibilidad de sumar más países y a la industria, posibilitando que nuestra región pueda ejecutar sus auditorías en la seguridad operacional y además de otorgar certificaciones.*
- *Respecto al tema de seguridad de la aviación, aspecto tan importante para la aviación civil, la región ha realizado sus mejores esfuerzos a través de las Oficinas Regionales de la OACI y la CLAC, con el objetivo de conseguir una alta y eficiente capacitación de todo el personal involucrado en la seguridad de la aviación civil. Se debe destacar la posición de la OACI para mantener una política adecuada y actualizada sobre la base de las amenazas sobre la navegación aérea internacional, así como el esfuerzo y dedicación de todos los Estados en beneficio de esta empresa.*
- *En relación con las políticas públicas, se vio la necesidad de integración para encontrar nichos de crecimiento y desarrollo de la industria del transporte aéreo*

latinoamericano, de buscar opciones de carácter regulatorio que permitan a la industria mayor competitividad, de integración regional para lograr economías de escala que permitan reducir los altos costos de las líneas aéreas, de flexibilización en el manejo de flotas y tripulaciones, y de regulaciones regionales para la protección de la competencia en la industria. En ese sentido, se propuso la realización de un estudio comparado para la unificación de las instituciones de derecho aeronáutico.

- *El Coloquio reconoció que la industria de transporte aéreo es un negocio sano y en crecimiento sostenido, que el precio de combustible en la estructura de costos de una aerolínea, dependiendo en el Estado en que opera, representa entre un 20% y un 33% del total de la operación de las aeronaves, lo que desemboca en un alto costo de esta materia prima para las líneas aéreas. En ese sentido, se instó a las autoridades de aviación civil para interceder ante las autoridades gubernamentales para que estudien la estructura impositiva que afecta al combustible de aviación ayudando con esto al desarrollo del transporte aéreo regional.*
- *IATA y AITAL sugirieron aplicar una moratoria en la carga impositiva que afecta al combustible de aviación, con miras de hacer una propuesta que propenda a disminuir los impuestos específicos; e instaron a la CLAC a que sea el organismo que interceda ante las autoridades aeronáuticas y gubernamentales con la finalidad de dar una solución a la carga impositiva al combustible de aviación. Para tal efecto, consideraron necesario la creación de un Grupo de Tarea compuesto por CLAC, IATA, AITAL y ACI/LAC, con la finalidad de buscar soluciones en orden a reducir los impuestos del combustible y que el Plan de Acción sea propuesto a las autoridades aeronáuticas y gubernamentales.*
- *Respecto a la competitividad de la industria aérea, se consideró necesario desarrollar una política pública que incluya aspectos tales como los acuerdos multisectoriales, convenios de competitividad, compromisos entre el sector privado y público, en temas como tarifas, medio ambiente, productividad del sector aeronáutico, etc., y creación de organismos que consignent todas las estrategias para desarrollar e incentivar el transporte aéreo, relacionadas a la atención al usuario, deberes y derechos de los usuarios, niveles de política de acceso al mercado de transportes para los operadores aéreos nacionales, entre otros.*
- *Para la solución de conflictos en la regulación aeroportuaria, se debería crear un organismo al interior de los Estados que coordine la aplicación de políticas regulatorias en la concesión aeroportuaria, relacionadas a la administración, planes y programas de infraestructura aeroportuaria, legislación (con facultad para imponer obligaciones a los distintos actores del sistema) y arbitraje de controversias.*
- *La información estadística es un elemento importante para el desarrollo del transporte aéreo y permite la planificación apropiada del mismo. Todos los actores deben tomar conciencia de desarrollar un solo sistema integrado para el beneficio de todos.*
- *Instar a la creación de un Manual regulatorio armonizado, a través del cual, todos los actores puedan regirse de manera simple y objetiva.*

- *En cuanto a la capacitación conjunta, se consideró necesario armonizar los paquetes de instrucción a nivel regional, considerando los diferentes centros de instrucción, tanto de autoridades aeronáuticas, líneas aéreas y operadores aeroportuarios.*
- *Se reconoció el “Benchmarking” como una herramienta para solucionar problemas en el sector. Para tal efecto, se consideró necesario acordar los conceptos, criterios y variables a medir y analizar, para asegurar un valor agregado a la información y su utilidad a los diferentes componentes del sector.*
- *Se requiere un acuerdo conceptual y metodológico para difundir y medir las diferentes variables que inciden en el régimen tarifario, estableciendo estándares uniformes y confiables. Para este efecto, se sugirió evaluar la posibilidad de crear un grupo de trabajo, con la participación de todos los actores.*

13. En función a lo acordado, durante el período anterior fueron desarrollados muchos de los temas señalados en las conclusiones. Asimismo, dichos temas fueron incorporados en el Programa de Trabajo de la CLAC. Lamentablemente, no se ha alcanzado el objetivo principal de establecer el Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo, por lo que, se hace necesario trabajar en ello de manera urgente.

14. Por otro lado, en el marco de los nuevos procesos de desarrollo del transporte aéreo y los escenarios ampliados de gestión de esta importante actividad, así como del nuevo esquema de trabajo de la CLAC, la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 9 de noviembre de 2006) acordó convocar un Tercer Coloquio regional, con el apoyo de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA) y *Airports Council International – Latin America & Caribbean (ACI-LAC)*.

15. En ese sentido, gracias al amable ofrecimiento de la autoridad aeronáutica de Venezuela, el Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC se llevará a cabo en la ciudad Isla Margarita, Venezuela, del 16 al 18 de octubre de 2007). Para tal efecto, se ha elaborado una lista de temas con propuestas recibidas de Brasil, Chile y Paraguay, a efectos que durante la presente reunión se reciban nuevas sugerencias, tanto de temas como de Expositores. De esta manera, en coordinación con IATA, ALTA y ACI-LAC se determinaría la agenda respectiva.

#### Medio ambiente / Infraestructura

- Planos de zonificación de ruido
- PZR – Sistema *on line* de gerenciamiento de ruido
- Manual de calidad de ar local para aeropuertos
  
- Impacto de una mayor liberalización y cambio en la estructura del negocio en el mercado de transporte aéreo  
Expositor: Eco. Aldo González
  
- Problemas de libre competencia en el mercado de transporte aéreo  
Expositor: Eco. Claudio Angostini
  
- Desafíos del intermodalismo y la integración regional.

- Desarrollo de la infraestructura y el transporte aéreo.

16. Al respecto, la Secretaría todavía no ha recibido la “información general” del Coloquio. No obstante, Venezuela ha reiterado su ofrecimiento como sede del evento. Por tal motivo, sería conveniente recibirla lo antes posible para poder publicitar el evento a través de IATA, ALTA y ACI/LAC.

17. Por otro lado, el GEPEJTA en su Décima novena reunión (Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007) acordó que, aprovechando el Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo, se lleve a cabo la Segunda reunión del Grupo *ad hoc* encargado de analizar el tema de “Venta de pasajes por Internet”, así como la Segunda reunión del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un Sistema de Estadística Integrado. De igual manera, en dicha oportunidad se acordó analizar con mayor profundidad el tema relacionado al medio ambiente en la región, por lo que se solicitó a la Secretaría programar un Seminario-Taller sobre esta materia, el mismo que podría llevarse a cabo aprovechando el Tercer Coloquio. En ese sentido, como **Adjunto 3** la Secretaría ha elaborado un Programa Tentativo de Actividades durante el Coloquio para la consideración del Comité Ejecutivo.

### **Cumbres Iberoamericanas de Jefes de Estado y de Gobierno**

18. En función de los antecedentes, cabe recordar que en tres oportunidades, los Jefes de Estado y de Gobierno se pronunciaron en torno a apoyar el sector de transporte aéreo en la región y su integración. Es así que se ha creído conveniente transcribir el texto de las Declaraciones en la parte pertinente que corresponde a dicho sector:

*“Reconociendo que el transporte aéreo es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de nuestras naciones, expresamos nuestra preocupación por las serias repercusiones que las acciones terroristas del 11 de septiembre de 2001, están ocasionando en nuestra industria aérea, lo cual puede generar graves consecuencias económicas y sociales. Registramos con complacencia la invitación formulada por el gobierno de Colombia a las autoridades iberoamericanas responsables del transporte aéreo y aviación civil para que se reúnan con el propósito de hacer un diagnóstico. Instruimos a nuestros Ministros de Transporte y autoridades responsables de la Aviación Civil, para que se reúnan en un plazo no mayor de treinta días, con el propósito de tratar el tema y establecer mecanismos de cooperación, especialmente en el ámbito iberoamericano, que aseguren una industria aérea competitiva y estable.” - XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno (Lima, Perú, 22 y 23 de noviembre de 2001).*

*“Firmemente convencidos de que el transporte aéreo es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de nuestras naciones, que en la actualidad se ve enfrentado a una profunda crisis, constatamos con satisfacción que, en cumplimiento del mandato dado en la XI Cumbre Iberoamericana realizada en Lima, se ha establecido un Foro de los Ministros de Transporte y se han efectuado varios encuentros técnicos con el objeto de generar las condiciones de competitividad que hagan sustentable el desarrollo del sector en la región. Instamos a los señores Ministros y a los demás estamentos involucrados en este proceso, para que continúen realizando con intensidad dichos trabajos, a fin de lograr la materialización de políticas públicas eficientes y el perfeccionamiento de los marcos institucionales y jurídicos requeridos para asegurar la generación de empleo y las condiciones de competitividad necesarias para el desarrollo del transporte aéreo.” - XII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno (Bávaro, República Dominicana, 15 y 16 de noviembre de 2002).*

*“En consideración de la aguda crisis por la que viene atravesando el sector aerocomercial en los últimos años, nos comprometemos a estimular el desarrollo de iniciativas encaminadas a la configuración de un marco normativo y de políticas públicas, que estimulen la competitividad de la industria y vele por los derechos de los pasajeros, por medio de los organismos aeronáuticos internacionales que correspondan y, en especial, a través del ya creado Comité Regional de Competitividad en el Transporte Aéreo, para que el transporte aéreo contribuya en forma significativa a una real integración entre los países de la región y sus economías y, además, influya directamente en aumentar los flujos turísticos dentro de nuestra región, generando empleo y crecimiento económico, ayudando así a la disminución de la brecha existente entre nuestros países y las naciones más desarrolladas del mundo.” - XIV Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno (San José, Costa Rica, 19 y 20 de noviembre de 2004),*

19. No obstante los esfuerzos realizados para impulsar los procesos de integración del transporte aéreo, tanto a nivel local como regional, éstos no han surtido los efectos esperados, por lo que habría que replanificar la estrategia retomando la decisión política al más alto nivel. En ese sentido, se sugiere que la Presidencia como líder del proceso de integración, realice los contactos que estime necesarios para obtener una decisión política al más alto nivel que impulse el cumplimiento del objetivo planteado.

20. En ese sentido, se considera de suma trascendencia que el Comité Ejecutivo, en su calidad de monitor de la implementación del Sistema de integración regional del transporte aéreo, trabaje para que los Gobiernos se comprometan a seguir apoyando al transporte aéreo; por lo que sería conveniente que, en oportunidad de la próxima Cumbre a llevarse a cabo en la ciudad de Santiago de Chile, del 10 al 12 de noviembre de 2007, los Jefes de Gobierno se comprometan nuevamente a apoyar el proceso de integración.

## **Conclusiones**

21. Como se puede apreciar, han sido varios los esfuerzos para impulsar los procesos de integración del transporte aéreo, tanto a nivel local como regional. Sin embargo, no vemos que haya un adelanto significativo, por lo que se sugiere procurar que este año, en que se va a realizar otra Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno, en noviembre próximo en la ciudad de Santiago de Chile, se lleve este tema nuevamente, a fin de que los Gobernantes emitan una nueva Declaración, que podría considerar como base el siguiente texto:

*Los Jefes de Estado y Gobierno de los países Latinoamericanos instruyen a sus Ministros de Transportes y Autoridades de Aviación Civil que adopten las medidas necesarias para acelerar el proceso de integración regional del transporte aéreo que viene desarrollando la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), teniendo en cuenta todas las actividades endógenas y exógenas del transporte aéreo, incluida, la liberalización intrarregional de derechos de tráfico.*

22. En lo que tiene que ver con el Coloquio, es conveniente reforzar las acciones considerando que el objetivo principal es la “integración del transporté aéreo”, y lo poco que se ha avanzado. En ese sentido, es necesario que el Coloquio se encargue de analizar esta situación, sin perder de vista dicho objetivo, prestando especial atención a la liberalización intrarregional de los derechos de tráfico.

## **Medidas propuestas al Comité Ejecutivo**

23. Se invita al Comité Ejecutivo a:



- a) Analizar la presente nota de estudio y sus **adjuntos**;
- b) encargar al Presidente de la CLAC para realice las gestiones necesarias para que se incluya en la Declaración de la próxima Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno (Santiago de Chile, del 10 al 12 de noviembre de 2007) un texto que tenga como base lo especificado en el numeral 21 de la presente nota;
- c) encargar a la Secretaría que, durante el Coloquio se evalúe los avances sobre la integración del transporte aéreo, reforzando el objetivo y prestando especial atención a la liberalización intrarregional de los derechos de tráfico;
- d) exhortar a los Estados que durante la presente reunión, sugieran temas y Expositores para el Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo; y,
- e) analizar el programa de actividades sugerido y emitir sus comentarios.

## RESOLUCIÓN A15-1

### ACUERDOS ALCANZADOS POR LOS MINISTROS DE TRANSPORTE Y AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE AMÉRICA LATINA

CONSIDERANDO que entre las funciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC, de conformidad a su Estatuto, puede llevar a cabo estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región;

CONSIDERANDO que los procesos de privatización y/o concesión de aeropuertos en los Estados de la región Latinoamericana trajeron consigo la incorporación de nuevos actores a la actividad del transporte aéreo, ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad;

CONSIDERANDO que es necesario establecer procesos de coordinación institucional que coadyuven al fortalecimiento de la aviación civil en la región;

CONSIDERANDO que durante el Coloquio “Nuevo escenario del Transporte Aéreo en América Latina” (Salvador, Bahía, Brasil, 27 y 28 de agosto de 2001), convocado por la CLAC, con el apoyo de la OACI, el BID, la IATA y AITAL, se identificó los problemas que aquejaban a la región y se propuso buscar alternativas para resolverlos en el menor tiempo posible;

CONSIDERANDO que, en el marco de la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno (Lima, Perú, 23 y 24 de noviembre de 2001), los Presidentes reconocieron al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones e instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil acerca del establecimiento de mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable;

CONSIDERANDO que en cumplimiento de lo anteriormente señalado, los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, durante su segunda reunión (Santiago, Chile, 2 de abril de 2002), promulgaron una lista de acuerdos a ser implementados en los Estados latinoamericanos;

CONSIDERANDO que es necesario establecer lineamientos armónicos en materia de gestión de aeropuertos y navegación aérea, competitividad y coordinación y cooperación.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Exhortar a los Estados miembros a implementar los siguientes acuerdos con el propósito de equilibrar las condiciones de competencia, estableciendo bases sólidas y adecuadas para el desarrollo del transporte aéreo de la región:

### CARGOS AEROPORTUARIOS, DE NAVEGACIÓN AÉREA Y CONCESIONES

1. Establecer normas y/o revisar las existentes, con el propósito de desarrollar procedimientos de fijación y revisión tarifaria, considerando los órganos competentes (organismos reguladores o de similar naturaleza), plazos, requisitos de aprobación e instancias de participación de los usuarios de los aeropuertos, tanto en la selección de la metodología tarifaria que se aplique como en la fijación de los niveles a aprobarse.

Las normas señaladas deberán incluir audiencias públicas obligatorias con el fin de sustentar las propuestas tarifarias y fundamentar la aceptación o rechazo de las observaciones planteadas por los usuarios respecto a las tarifas propuestas.

2. Crear comités consultivos de usuarios de aeropuertos tomando en consideración las siguientes funciones:
  - a) Recibir y presentar ante el organismo competente las consultas de los usuarios de infraestructura aeroportuaria relacionadas a las políticas y normas de dicho organismo.
  - b) Conocer y opinar acerca de los planes de supervisión del organismo competente para las actividades del operador de aeropuertos.
  - c) Poner en conocimiento del organismo competente los requerimientos de los usuarios relativos a la prestación de los servicios aeroportuarios.
  - d) Proponer líneas de acción que se consideren convenientes para mejorar la calidad en la prestación de los servicios en el ámbito de competencia del organismo.
  - e) Los referidos Comités deberían estar integrados por usuarios que acrediten representatividad en la prestación de los servicios y los mercados en que actúan.
3. Definir las reglas y procedimientos básicos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para fines comerciales que permitan una relación apropiada entre los operadores de aeropuerto y sus usuarios.
4. Revisar la normativa de las autoridades aeronáuticas y entes reguladores a fin de evitar superposición de funciones y considerar la participación de todos los actores involucrados en los procesos de privatización o concesión de servicios aeroportuarios delimitando las responsabilidades y evitando la duplicación de esfuerzos.
5. Aliviar, como medida temporal, el flujo de caja de las aerolíneas, congelando las tasas y derechos aeroportuarios para superar las graves consecuencias derivadas de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001.
6. Que los cargos por seguridad que se asocien a la aviación civil, mantengan una relación directa con los costos, evitando cobros adicionales.

### COMPETITIVIDAD

7. Analizar las medidas económicas para rebajar costos de la industria de la aviación civil y considerar la ratificación de instrumentos jurídicos que contribuyan en este aspecto.
8. Analizar y revisar las cargas tributarias que afectan la industria de la aviación civil, así como considerar la eliminación de la doble tributación de las empresas aéreas de la región; asimismo, ratificar el Anexo 4 de la Organización Mundial de Comercio (OMC) “Acuerdo Plurilateral sobre el comercio de aeronaves civiles”.
9. Facilitar el acceso a los mercados financieros nacionales e internacionales mediante la pronta ratificación del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y el Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, suscrito en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, el 16 de noviembre de 2001.
10. Encargar a las autoridades de aviación civil que tomen en cuenta las preocupaciones de las aerolíneas de la región cuando se revise y elabore el nuevo Convenio relativo a la responsabilidad civil sobre daños a terceros en la superficie.
11. Instar a las autoridades económicas y políticas de los Estados de la región a tomar en consideración la necesidad de que los ingresos que se generan por servicios de navegación aérea, protección al vuelo y aterrizaje se reinviertan en el propio sector aeronáutico.
12. Propiciar y apoyar el establecimiento de alianzas entre líneas aéreas de la región, a efectos de abaratar los costos, optimizar los servicios y armonizar la gestión comercial.

### COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

13. Impulsar la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuerto, líneas aéreas, etc.) de tal forma que la relación oficial de estos con los organismos especializados internacionales (OACI/CLAC) se establezca por medio de la entidad acreditada a los mismos.
  14. Adoptar las medidas necesarias para adherirse al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y brindar apoyo a las autoridades aeronáuticas respecto a las acciones que vienen tomando en esta materia.
  15. Establecer las medidas apropiadas para evitar la duplicidad innecesaria en el control de seguridad de pasajeros y carga, en materia de seguridad aeroportuaria, de tal forma que las aerolíneas no asuman cargos adicionales.
- II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que se aseguren de realizar un seguimiento continuo de la implementación de los acuerdos señalados en los Estados miembros y apoyar, si fuera el caso, a los Estados que lo requieran.

## RESOLUCIÓN A17-01

### ESTRATEGIA PARA IMPLEMENTAR UN “SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO”

CONSIDERANDO que entre las funciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO la incorporación de nuevos actores a la actividad del transporte aéreo, ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad;

CONSIDERANDO que la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno (Lima, Perú, 22 y 23 de noviembre de 2001) reconoció al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones e instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil sobre el establecimiento de mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC vienen caminando hacia la liberalización paulatina del transporte aéreo internacional.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I. Encargar al Comité Ejecutivo que, con carácter de alta prioridad, incluya en el programa de trabajo del bienio 2007-2008 el desarrollo de una estrategia para implementar un “sistema de integración regional del transporte aéreo” que considere los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, con el objetivo de incrementar el tráfico intrarregional buscando superar las tasas históricas.
- II. Pedir que, en el desarrollo de dicho Sistema, se considere todas las actividades propias y conexas al transporte aéreo internacional, así como a los diferentes actores que intervienen en este modo de transporte (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios).
- III. Aprobar la estrategia que se detalla a continuación para el desarrollo de los trabajos, utilizando como primera opción la metodología FODA complementada con la metodología de manejo de escenarios:

## **ESTRATEGIA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO**

1. Constituir internamente Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y usuarios) a fin de impulsar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo que incluya los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas”, aplicando la metodología FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) y complementada con la metodología basada en escenarios.

2. El trabajo de los Comités locales será liderado por un “facilitador” (autoridad aeronáutica), quien deberá conocer el sector y su entorno para poder trazar un objetivo, es decir, efectuar un análisis interno y externo, teniendo como actores necesarios a las personas involucradas o interesadas en el trabajo para poder manejar el grupo humano y finalmente, ejecutarlo, con la participación de los diferentes entes. Este “facilitador” deberá mantener una comunicación directa y continua con la Secretaría de la CLAC.

3. Los Comités locales se deberán denominar “Comités de integración y competitividad del transporte aéreo” y deberán constituirse mediante acuerdo ministerial, al más alto nivel, bajo los siguientes Términos de Referencia:

- Evaluar los pasos a seguir para viabilizar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo.
- Buscar soluciones adecuadas para mejorar las condiciones de integración y competitividad del transporte aéreo.
- Constituirse en facilitadores en el proceso de implementación.
- Coordinar las acciones que se deben seguir en cada uno de los sectores, a efectos de asegurar un desarrollo sostenido.
- Desarrollar las cadenas de competitividad del transporte aéreo en cada país.

4. El programa de trabajo de los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo se debería basar en los siguientes principios:

- Autodiagnóstico metodológico de las deficiencias y fortalezas, de tal forma que se defina la nueva estrategia de crecimiento, en el marco de una “integración latinoamericana con un enfoque político común”.
- Identificación de los problemas y oportunidades con el objetivo de aclararlos, tratando los problemas domésticos a nivel interno, describiendo la situación y conjugando con objetivos factibles y reales.
- Análisis de los acuerdos de los Ministros frente a la normatividad de cada país, determinando su ejecutividad en el corto y mediano plazo.

- Impulso de la implementación de aquellos acuerdos que puedan llevarse a cabo de manera inmediata, diferenciándolos de aquellos que requieran de mayor tiempo.
  - Identificación de los obstáculos que impidan la ejecución de los acuerdos.
  - Coordinación con los organismos y/o autoridades pertinentes las soluciones más apropiadas y, en caso de ser necesario, presentación de propuestas específicas de ejecución al Ministro responsable.
  - Desarrollo de las condiciones de competitividad para el transporte aéreo, teniendo en consideración los organismos políticos, económicos y regulatorios que en esta instancia existieren.
  - Trabajar en los temas que figuran como Apéndice 1 para continuar con los trabajos sobre “Sistema de integración regional del transporte aéreo”.
5. Los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo deberán disponer de:
- Miembros permanentes: autoridades de aviación civil, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores aeroportuarios, entes reguladores y usuarios.
  - Invitados especiales: participación de autoridades y representantes de otros sectores, en la medida que ello sea atinente a la materia que se trate.
6. Los Comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo serán monitoreados por el Comité Ejecutivo de la CLAC, mediante el trabajo coordinado de la Secretaría y los facilitadores.
7. Con el objetivo de iniciar el trabajo de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo, el Comité Ejecutivo de la CLAC deberá planificar talleres o seminarios de entrenamiento con los facilitadores, con el apoyo de las líneas aéreas, los operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios.
8. Una vez que se reciban los resultados por parte de los facilitadores de cada país, el Comité Ejecutivo de la CLAC los evaluará y los presentará en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.
9. Encargar al Comité Ejecutivo el monitoreo del cronograma de trabajo que figura en el Apéndice 2 por parte de los Estados, de manera tal, que se pueda evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible.
10. Encargar al Comité Ejecutivo la elaboración de una “Declaración” que resúmale avance de los trabajos desarrollados en la región para presentarla en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución A16-17***

## APÉNDICE 1

### **Lista de Temas a considerar para continuar con los trabajos sobre “Sistema de integración regional del transporte aéreo”**

**El Mercado:** Es la descripción, análisis y evaluación cuantitativa y cualitativa de una serie de variables relacionadas con el funcionamiento histórico y presente del mercado del transporte aéreo a nivel regional, de tal manera que lleguen a conocerse los aspectos estructurales y coyunturales que se oponen y facilitan el desarrollo del sector. Se sugiere la inclusión de éste punto a fin de realizar un diagnóstico que determine la visión en retrospectiva del sector, es decir, sus tendencias, en base a las cuales se plantearán los escenarios y se establecerán las estrategias a seguir. Variables: Número de rutas, flota, número de pasajeros transportados, toneladas métricas (TM) de carga transportada, número de aerolíneas, número de vuelos, frecuencia de vuelos, asientos disponibles (capacidad) y factor de ocupación, rutas servidas, empresas designadas, entre otras.

**Políticas gubernamentales:** Es el conjunto de decisiones en materia de aeronáutica civil que integradas armónicamente en el contexto de la política nacional y/o regional de desarrollo, orientan la conducción del sector y norman las acciones por seguir, las cuales se traducen en planes y programas de desarrollo sectorial. Variables: política fiscal, libertades del aire, políticas de propiedad sustancial y control efectivo, inmovilidad laboral, designación de empresas, etc.

**Medio Ambiente:** Esta claro que la protección del medio ambiente es un tema vital para la opinión pública mundial, este puede ser un elemento decisivo en el desarrollo del sector aeronáutico en la región, dada la importante participación de polución y ruidos generado por el sector aeronáutico. Variables: Niveles de emisión de ruidos y gases, características de la aeronaves, políticas de medio ambiente, etc.

**Política Tarifaria:** Si bien es cierto pudiera incluirse dentro de los temas de Mercado o Política Gubernamental, por lo delicado del asunto se sugiere trabajar como un punto independiente. Variables: tipo de sistema para fijación de tarifa, regulaciones, precio asiento milla, costos asiento milla, etc.

**Capacitación:** Se refiere a las deferentes actividades que adelantan los Estados a fin de garantizar la adecuada preparación del personal del entorno aeronáutico. Variables: Número de personal aeronáutico y su nivel de capacitación, oferta y demanda de capacitación, centros de instrucción, perspectivas de capacitación, etc.

**Combustible:** Se sugiere la inclusión del tema del combustible en vista de que es uno de los elementos de mayor incidencia en la estructura de costos de las aerolíneas, sobre todo a nivel regional. Variables: precio del combustible de aviación, galones vendidos, precio del barril de petróleo y desarrollo de combustibles alternos, entre otras.

**Competitividad:** Este tema agrupa la manera en que se interrelacionan los distintos oferentes del transporte aéreo dentro del contexto regional y mundial. Variables: otros modos de transporte, oferta de asientos, alianzas estratégicas, megatransportistas, entrada y salida de aerolíneas del mercado, libertades del aire, etc.

**Infraestructura aeronáutica:** Se refiere a la cantidad de edificaciones, instalaciones, equipos y servicios que existen en el ámbito aeronáutico a nivel regional. Se sugiere la inclusión de éste punto a fin de



determinar la capacidad de transporte de pasajeros y carga en la región. Variables: Número de aeródromos, sistemas de navegación aérea y nuevas tecnologías, entre otras.

**Seguridad de la aviación:** Se sugiere la inclusión de este tema en vista de la relación estrecha que presenta con la demanda de servicios de transporte aéreo en relación a actos de terrorismo e interferencia ilícita, la cual puede disminuir drásticamente como reacción ante uno de estos eventos. Variables: facilitación, seguridad de la aviación, interferencia ilícita, normativa, etc.

**Industria Aeronáutica:** Se sugiere la inclusión del tema de los proveedores de aeronaves en vista del carácter oligopólico de los mismos, además de las empresas dedicadas a dar mantenimiento a las aeronaves. Variables: precio aeronaves, precio partes y repuestos, características tecnológicas de las aeronaves, talleres de mantenimiento, costos de mantenimiento, recurrencia, etc.

**Costos del sector:** La implementación de un sistema de integración regional del transporte aéreo, debe contemplar la relación costo–beneficio inherente a la actividad aerocomercial. Dicha relación costo–beneficio al establecer el nivel de ingresos y costos que genera cada ruta, permitirá una distribución efectiva de las rutas explotadas. En este sentido, es importante el estudio de los costos que inciden directamente en el sector ya que los costos de servir u operar en determinada ruta varían según ciertos elementos como el tipo de aeronave, tiempo de vuelo, frecuencia, entre otros. Variables: tarifa promedio, costo operacional por hora, etc.

**Seguridad operacional:** Uno de los aspectos más importantes a considerar son aquellos relacionados con las normas y restricciones en cuanto a la seguridad operacional. Variables: Normativa, derecho comparado, etc.

**Aspectos económicos de la región:** Se refiere a las variables macroeconómicas que inciden directamente e indirectamente en el desarrollo del sector aeronáutico y que, por lo tanto, se consideran claves al momento de evaluar las estrategias a seguir para el logro del objetivo común del crecimiento del tráfico aéreo en la región. Variables: Índice de Precios al Consumidor (IPC), Producto Interno Bruto (PIB), PIB per-cápita, tipo de cambio, tasa de desempleo, nivel de ingreso, inversión extranjera, exportaciones, importaciones, bienes transables, tasa de interés, comercio de bienes y riesgo-país, entre otras.

**Aspectos demográficos de la región:** Se refiere a las variables demográficas que inciden en el desarrollo económico de la región, así como el crecimiento de la población y de sus capacidades humanas básicas que afectan directamente e indirectamente el crecimiento del tráfico aéreo en la región latinoamericana. Variables: Población, Índice de Desarrollo Humano (IDH), turismo receptivo, turismo emisor, etc.





**Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC  
(Isla Margarita, Venezuela, 16 al 18 de octubre de 2007)**



CLAC



**PROGRAMA TENTATIVO DE ACTIVIDADES**

**Lunes, 15 de octubre de 2007**

***Segunda reunión Grupo ad hoc “Venta de pasajes por Internet”***

0900 - 1030	Reunión de trabajo
1030 - 1045	<i>Coffee break</i>
1045 - 1215	Reunión de trabajo
1215 - 1245	<i>Coffee break</i>
1245 - 1430	Reunión de trabajo

***Segunda reunión Grupo ad hoc “Sistema Estadístico Integrado”***

0900 - 1030	Reunión de trabajo
1030 - 1045	<i>Coffee break</i>
1045 - 1215	Reunión de trabajo
1215 - 1245	<i>Coffee break</i>
1245 - 1430	Reunión de trabajo

**Martes, 16 de octubre de 2007**

***Seminario – Taller sobre “Medio Ambiente”***

0800 - 0900	Inscripción de delegados
0900 - 1030	Reunión de trabajo
1030 - 1045	<i>Coffee break</i>
1045 - 1215	Reunión de trabajo
1215 - 1245	<i>Coffee break</i>
1245 - 1430	Reunión de trabajo

***Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo***

1600 - 1730	Reunión de trabajo
1730 - 1745	<i>Coffee break</i>
1745 - 1830	Reunión de trabajo

**Miércoles, 17 de octubre de 2007**

***Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo***

0900 - 1030	Reunión de trabajo
1030 - 1045	<i>Coffee break</i>
1045 - 1215	Reunión de trabajo
1215 - 1245	<i>Coffee break</i>
1245 - 1430	Reunión de trabajo



CLAC

**Jueves, 02 de agosto de 2007**

***Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo***

0900 - 1030	Reunión de trabajo
1030 - 1045	<i>Coffee break</i>
1045 - 1215	Reunión de trabajo
1215 - 1245	<i>Coffee break</i>
1245 - 1430	Reunión de trabajo



