

ALADI/SEC/Estudio 136
4 de setiembre de 2001

DIAGNÓSTICO SOBRE LA SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN

El presente Estudio corresponde al ítem V.7 del Programa de Actividades para el año 2001.

Su objetivo es contribuir con uno de los objetivos del Programa de Acciones para el Año 2001 en materia de Transporte, cual es propiciar la armonización de políticas sobre transportes con el fin de facilitar la prestación de estos servicios entre los países de la región, y poner a disposición de la misma una herramienta que permita establecer los principios, criterios y acciones concretas a cumplir, con el objeto de implementar, en posteriores etapas de desarrollo, una norma común regional en materia de transporte aéreo.

A tales efectos, el Estudio se propone identificar todas aquellas medidas que, mediante su ejecución inmediata, generen beneficios concretos para las operaciones de transporte aéreo de la región que forman los Países Miembros de ALADI, estableciendo claramente las acciones que permitan eliminar las trabas legales, administrativas o institucionales que obstaculizan las operaciones de transporte aéreo en la región.

El presente trabajo ha sido elaborado por la empresa consultora PSC Corp., siendo el contenido del mismo de exclusiva responsabilidad del autor.

INDICE

- I. Objetivos, Alcances y Limitaciones del Estudio
 1. Objetivos y Alcances del estudio
 2. Limitaciones del Estudio
- II. Estructura del Estudio
- III. Consideraciones sobre la Coyuntura Económica de México y Cuba
 1. México
 2. Cuba
- IV. Efectos de la Incorporación de México y Cuba en el Comercio Exterior de los Países Miembros de ALADI
 1. Argentina
 2. Bolivia
 3. Brasil
 4. Colombia
 5. Cuba
 6. Chile
 7. Ecuador
 8. México
 9. Paraguay
 10. Perú
 11. Uruguay
 12. Venezuela
- V. Análisis de la Demanda y Oferta por Transporte Aéreo en México y Cuba, y sus efectos en los Países Miembros de ALADI
 1. Demanda
 - 1.1 Tráfico de Pasajeros
 - 1.2 Tráfico de Carga
 2. Oferta
 3. Índice de Penetración del Transporte Aéreo en el Contexto Latinoamericano
- VI. Evolución de los Procesos de Integración en América Latina
 1. Reunión de Ministros de Transportes del Hemisferio Occidental
 2. Asia Pacific Economic Cooperation (APEC)
 3. Comunidad Andina de Naciones (CAN)
 4. Asociación de Estados del Caribe (AEC)
 5. Reunión del Acuerdo de Fortaleza
- VII. Consideraciones sobre Infraestructura Aeroportuaria en México y Cuba
- VIII. Política Aérea: México, Cuba y la Estructura de Rutas Radial
 1. México
 2. Cuba
 3. Una Digresión sobre la "Estructura de Rutas Radial"
- IX. Conclusiones y Recomendaciones

I. OBJETIVOS, ALCANCES Y LIMITACIONES DEL ESTUDIO

1. Objetivos y Alcances del Estudio

La Secretaría de ALADI contactó a PSC Corp. y le solicitó que desarrollara el Estudio "Diagnóstico sobre de Situación y Perspectivas del Transporte Aéreo en la Región", definiendo para tal efecto, que el Proyecto consistía en la identificación de todas aquellas medidas que, mediante su ejecución inmediata, generaran beneficios concretos para las operaciones de transporte aéreo en la región que forman los países miembros de ALADI.

A comienzos de junio de 2001, ambas entidades acordaron que se realizaría el mencionado Estudio. En el Acápite 4 de los Términos de Referencia "Actividades y Tareas del Consultor", se estableció que las actividades y tareas que debía desarrollar el Consultor, eran las siguientes:

- Analizar la información y la documentación disponible respecto al tema.
- Recopilar y tener en cuenta los antecedentes que sobre el mismo se han generado en el ámbito de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.
- Actualizar y analizar comparativamente todos los antecedentes subregionales en materia de transporte aéreo.
- Identificar la o las alternativas básicas concretas que pueden favorecer el cumplimiento del objetivo general del proyecto y fundamentará su decisión.
- Incorporar, mediante su trabajo, al transporte aéreo de Cuba y México al Diagnóstico sobre Transporte Internacional y su Infraestructura, elaborado por la Secretaría General, para los países de América del Sur.

El análisis de los Términos de Referencia del Proyecto, permitió concluir que éstos tenían varios elementos en común con el Estudio efectuado por nuestra firma en septiembre de 2000 "Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur (DITIAS): Modo Aéreo", en el sentido que la esencia de ambos dice relación con la identificación de "cuellos de botella" que impiden un mayor desarrollo del transporte aéreo en la región, preocupación constante de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, y más importante aún, con la elaboración de recomendaciones que permitieran eliminar o atenuar los obstáculos identificados y propender así, al logro de los objetivos que se han planteado los Ministros.

De allí entonces que, a lo largo del Presente Estudio se hacen numerosas referencias a nuestro Primer Estudio, tanto en lo referente al desarrollo conceptual del tema, como en lo atinente a las definiciones básicas sobre economía y forma de operar del transporte aéreo.

Existía sí, un elemento completamente nuevo respecto de nuestro anterior Estudio: la incorporación de México y Cuba al mismo. Esta variante no constituía un hecho menor. Por el contrario, se trata de incorporar dos países no pertenecientes a la región sudamericana de la ALADI, lo que muy probablemente los hacía tener intereses algo disímiles a las de sus

congéneres de América del Sur, respecto de la forma de encarar el transporte aéreo y, por consiguiente, en cuanto a sus políticas al respecto.

Por lo anteriormente expuesto y porque no se contaba para estos países con información equivalente a la existente para los países de América del Sur, en la práctica, analizar en detalle las características de estos dos países se convirtió en una de las piedras angulares del presente Estudio, siendo otra de ellas, por cierto, la cuantificación del impacto de agregar estos dos países a la región sudamericana de la ALADI, en lo que a transporte aéreo se refiere.

Lo anterior, por supuesto, sin perder de vista que el objetivo básico era el de identificar aquellas acciones cuya implementación permitieran un mayor desarrollo del transporte aéreo en los países miembros de ALADI, considerando ahora una mayor extensión territorial dada por la incorporación de México y Cuba.

2. Limitaciones del Estudio

En función de lo anteriormente expresado, se recabó la información necesaria. Parte de ella llegó oportunamente. Sin embargo, y como se verá a lo largo de este Estudio, por lo estrecho del plazo existente, no se tuvo acceso a toda la información necesaria para una minuciosa fundamentación de cada una de las Conclusiones y Recomendaciones de éste.

Por otra parte, es pertinente destacar que la ausencia de un Coordinador Nacional del Proyecto DITIAS (al menos para el Transporte Aéreo) para México y para Cuba, de la misma forma en que se dispuso para cada uno de los diez países que conforman ALADI en nuestro primer Estudio, hizo más complejo y lento el proceso de obtención de información. Del mismo modo, la estrechez de los plazos limitó el análisis sólo las variables que en su opinión eran las más relevantes respecto de los objetivos del Estudio, no pudiendo en consecuencia ahondar en todos y cada uno de los temas que incidían en él.

Sin perjuicio de lo anterior, en función de la experiencia acumulada por los profesionales de la Consultora en este ámbito, se estima que ni el acopio de nueva información, ni un análisis exhaustivo de las variables omitidas, habrían introducido modificaciones medulares en las Conclusiones y Recomendaciones que aquí se formulan.

II. ESTRUCTURA DEL ESTUDIO

La Estructura de este Estudio es la siguiente:

En el Capítulo III "Consideración sobre la Coyuntura Económica de México y Cuba", se intenta proporcionar en forma breve una visión de la coyuntura económica por la cual están atravesando ambos países. Como explicáramos en nuestro anterior Estudio, la relación entre nivel de actividad económica y demanda por transporte aéreo, o elasticidad-ingreso de la demanda, es muy alta.

En el Capítulo IV "Efectos de la Incorporación de México y Cuba en el Comercio Exterior de los Países Miembros de ALADI", se profundiza en la estructura del comercio exterior no sólo de México y Cuba, sino también, sobre el impacto de incorporar los flujos comerciales de estos países en el agregado de los países sudamericanos de la ALADI. Dijimos en nuestro anterior Estudio, que una de las causas más importantes que explicaban el bajo nivel de desarrollo del Transporte Aéreo y de la Integración en los países ALADI de

América del Sur, era el bajo nivel de comercio que los países miembros de ALADI tenían entre sí. Por lo tanto, PSC Corp. estima que es de fundamental importancia evaluar, cómo se ven afectados los mencionados flujos comerciales con la incorporación de México y Cuba.

En el Capítulo V “Análisis de la Demanda y Oferta por Transporte Aéreo en México y Cuba, y sus efectos en los Países Miembros de ALADI”, se efectuará un análisis de los tráficos de pasajeros y carga de México y Cuba, su estructura respecto a si está relacionado con la región lationamericana o es extraregional, y lo más importante, cómo la incorporación del transporte aéreo de estos dos países afecta la mencionada estructura.

Del mismo modo, se analizará la estructura de la oferta de vuelos existente en ambos países, a los efectos de constatar si existiere alguna marcada asimetría respecto de la demanda.

Este Estudio incorpora cifras de transporte de carga en la región a las que no se tuvo acceso en nuestro primer Estudio, lo cual indudablemente enriquece no sólo el análisis, sino que también las Conclusiones y Recomendaciones.

Adicionalmente, y con el propósito de visualizar el grado de penetración del transporte aéreo en México y Cuba, se presentará un análisis utilizando el indicador “Índice de Penetración”.

En el Capítulo VI “Evolución de los Procesos de Integración en América Latina”, se pasará revista a los principales acontecimientos que en materia de Integración del Transporte Aéreo, han ocurrido en la región latinoamericana, desde la elaboración de nuestro Primer Estudio, con el objeto de insertar el tema específico que se está analizando en el contexto más amplio de los esfuerzos de integración del Transporte Aéreo en la región, objetivo último que persigue ALADI.

En el Capítulo VII “Consideraciones sobre Infraestructura Aeroportuaria en México y Cuba”, se presentará un detallado análisis sobre los costos por servicios aeroportuarios en ambos países, comparándolos con otros países de la región latinoamericana. Del mismo modo, se analizará el gasto por este concepto en los aeropuertos de estos países, y en la región. Lo anterior, con el objeto de detectar si este factor afecta el desarrollo del transporte aéreo.

En el Capítulo VIII “Política Aérea: México, Cuba y la Estructura de Rutas Radial”, se desarrollará un análisis sobre las políticas regulatorias de ambos países, en lo que concierne al otorgamiento de derechos de tráficos con terceros países. Este razonamiento, es fundamental para entender las implicancias que pudo haber tenido el entorno regulatorio sobre los niveles de tráfico registrados por ellos y más importante aún, para avizorar los eventuales cambios que sería necesario introducir, en las políticas aéreas de ambos países, para un mayor desarrollo del transporte aéreo en la nueva zona geográfica definida.

En el Capítulo IX “Conclusiones y Recomendaciones”, se delinearán las principales Conclusiones que emergen del análisis efectuado a lo largo del Estudio, a la vez que se formularán las Recomendaciones de política que el consultor ha estimado resultarían convenientes de aplicar, a los efectos de alcanzar los objetivos que persigue ALADI.

III. CONSIDERACIONES SOBRE LA COYUNTURA ECONÓMICA DE MÉXICO Y CUBA

En primer término, y a los efectos de visualizar el peso de México y Cuba en el contexto latinoamericano, a continuación se presenta un cuadro que contiene la población, superficie y densidad poblacional de ambos países en el contexto del resto de los países latinoamericanos. Estos ya habían sido analizados en nuestro anterior Estudio.

Se advierte en el cuadro que ambos países tienen una alta densidad poblacional en términos relativos, en el contexto latinoamericano. En efecto, Cuba y México pasan a encabezar el ranking de densidad poblacional, haciendo que el promedio para la región latinoamericana suba en 2,6 punto porcentuales.

Población y Superficie			
Período: Año 1998			

País	Población'98 (en miles)	Superficie (Km2)	Densidad Poblacional (Hab/Km2)
Argentina	36.125	2.779.221	13,0
Bolivia	7.957	1.098.581	7,2
Brasil	166.296	8.511.996	19,5
Chile	14.822	756.096	19,6
Colombia	40.804	1.141.748	35,7
Ecuador	12.175	275.830	44,1
Paraguay	5.223	406.752	12,8
Perú	24.801	1.285.216	19,3
Uruguay	3.289	176.215	18,7
Venezuela	23.242	912.050	25,5
Sub Total	481.247	19.878.485	24,2
Cuba	11.116	110.862	100,3
México	95.830	1.958.201	48,9
Sub Total	106.946	2.069.063	51,7
TOTAL	588.193	21.947.548	26,8

Fuente: Estadísticas CEPAL

1. México

México se ubica actualmente en la posición decimotercera de la economía mundial, en función del tamaño de su Producto Interno Bruto. Desde mediados de los noventa, este último indicador creció a un ritmo promedio de 5,5% por año, en tanto que la tasa de inflación se redujo de 27,7% en 1996, a 8,9% en el año 2000. Esta tendencia continuó durante los primeros meses del año 2001, con una tasa inflacionaria de 7,1% en febrero de este año.

Su sector exportador se ha ubicado como el octavo en el mundo -considerando a la Unión Europea como un todo- y el primero en la región latinoamericana, además de ser el segundo socio comercial de los Estados Unidos.

La inversión extranjera alcanzó los US\$ 13,2 billones en el año 2000, y en promedio, US\$ 12 billones por año, en el período 1996-2000.

Resulta importante destacar el contexto internacional no tan favorable que el país está enfrentando en el 2001, dado principalmente por una desaceleración en la tasa de crecimiento de la economía norteamericana, así como por una reducción en el precio internacional del petróleo.

A los efectos de promover un ajuste ordenado frente a estas condiciones externas, México ha establecido una postura fiscal fuerte, que constituye la piedra angular del programa económico del Presidente Fox para el presente año.

En efecto, uno de los componentes principales del programa de reforma estructural es la Propuesta de Reforma Fiscal. La misma, está orientada a fortalecer fuentes de ingresos estables y permanentes para el gobierno, lo que a su vez, permitiría una mayor y mejor distribución de fondos a fin de enfrentar muchas necesidades apremiantes, tales como la reducción de la pobreza, la inversión en infraestructura y la educación.

La Reforma Fiscal tiene por objeto ampliar la base impositiva, mejorar el cumplimiento tributario, y fortalecer la administración tributaria al tiempo de simplificar las remesas de impuestos.

Con relación al impuesto al valor agregado, se ha propuesto la eliminación de exenciones tributarias y tasas de impuesto nulas, así como una estructura tributaria simplificada para el impuesto a la renta de personas naturales.

No obstante los logros de los últimos años, todavía quedan algunos desafíos que deben ser superados para evitar la acumulación de desequilibrios en el mediano plazo. Es así como la política económica de corto plazo se encuentra siendo complementada por un importante esfuerzo de reforma estructural, encaminada a generar una estructura productiva más eficiente, y la consolidación de la estabilidad y el crecimiento económico.

Por otra parte, se estima que la liberalización propuesta en varias actividades económicas, tales como las de generación eléctrica y el sector financiero, abrirían amplias oportunidades para la inversión privada, y contribuirían a la obtención de una estructura productiva más eficiente.

Una de las necesidades que tiene México para sostener el crecimiento económico en el mediano plazo, es incrementar la capacidad de generación eléctrica del país, toda vez que la infraestructura actual no es capaz de satisfacer la demanda esperada, que se estima crecerá en un 9% durante la próxima década.

Los requerimientos de inversión para cubrir dichas necesidades se estiman en unos US\$ 51 billones, cantidad que no puede ser financiada exclusivamente por el sector público. A fin de enfrentar la amenaza de la escasez de energía, se está promoviendo una enmienda legal sobre esta materia, con el objeto de permitir y fomentar la inversión privada en la generación y distribución de energía.

Con respecto al comercio exterior durante la última década, cabe señalar que se ha constituido en uno de los principales motores del crecimiento económico.

Como resultado de una rápida expansión de las exportaciones, que desde 1995 al 2000 creció a un ritmo promedio de 17% por año, su participación en el Producto Interno Bruto

alcanzó el 28% en el año 2000. Pero, no sólo la cantidad sino también la estructura de las exportaciones han experimentado cambios importantes: El valor de las exportaciones de productos manufacturados durante el año 2000, ascendió a US\$ 145 billones, lo cual representa el 87% del total de exportaciones, lo que reduce el nivel de riesgo de México a los súbitos cambios en los precios de los bienes transables, tal como ocurriese hace algunos años.

México ha manifestado que se encuentra comprometido con el libre comercio. Es así como el gobierno mexicano ha consolidado sus vínculos comerciales, por medio de acuerdos con 31 países, incluyendo a los Estados Unidos, la Unión Europea, nueve países latinoamericanos e Israel.

La suscripción del NAFTA y el Acuerdo de Libre Comercio con la Unión Europea han aumentado el atractivo de México como centro de inversión para las empresas internacionales, no sólo por medio de inversión directa, sino también de empresas conjuntas (joint ventures), y alianzas estratégicas.

2. Cuba

El Producto Interno Bruto de Cuba creció un 5,6% en el año 2000, con lo cual se alcanzó una tasa media anual de 4,6 % en le período 1996 - 2000.

El déficit en cuenta corriente de la balanza de pagos (equivalente a 2,1 % del Producto), se elevó por segundo año consecutivo, como resultado básicamente del nuevo deterioro de la relación de términos de intercambio. Sin embargo, el superávit de la cuenta de capital permitió financiar la brecha de la cuenta corriente, e incrementar ligeramente las reservas internacionales. La situación de dualidad cambiaria y de precios no mostró cambios de consideración durante el año recién pasado: nuevamente, los precios experimentaron una leve reducción, mientras que el tipo de cambio paralelo se mantuvo estable.

Los sectores de actividad que más crecieron, son la minería, el sector agropecuario, los servicios de turismo (aunque el ingreso bruto tuvo una menor tasa de crecimiento), y la construcción.

El crecimiento de los gastos fue mayor que el de los ingresos, por lo que la brecha fiscal se amplió. Sin embargo, el proceso de reorganización del sistema bancario y financiero avanzó sustancialmente, así como su modernización mediante la automatización de las operaciones.

Para el presente año se espera un incremento del Producto Interno Bruto superior al 3%. La expansión de la economía dependerá de la continuidad de los esfuerzos por conseguir una mayor eficiencia en el uso de los recursos disponibles. Se esperan aumentos en la producción manufacturera en virtud de la expansión de la industria no azucarera, y en la minería con motivo del crecimiento de la producción de níquel, petróleo y gas. Se prevé una brecha fiscal similar a la del año 2000 (2,5 % del Producto).

La deuda pública externa se redujo ligeramente (-0,7%; US\$ 11.000 millones) ante la depreciación del euro y otras monedas en las cuales están denominados dichos pasivos, los pagos realizados y los ajustes contables. El pasivo externo representó 38% del Producto Interno Bruto o 2,3 veces el total de las exportaciones de bienes y servicios. Las principales naciones acreedoras de Cuba son Japón, Argentina, España y Francia. La deuda de corto plazo con este último país fue pagada en el presente ejercicio económico, y continuaron las

conversaciones con el Club de París para lograr la renegociación de alrededor de US\$ 3.500 millones, que se adeudan a los países que lo integran.

Las reformas económicas siguieron avanzando gradual y selectivamente en un contexto de carencia de financiamiento externo, por lo que las autoridades otorgaron prioridad a la gestión de la coyuntura económica, ante las dificultades generadas por la agudización de la escasez de divisas.

Se están negociando con 10 países acuerdos de promoción y protección recíproca de inversiones, los que se sumarían a los 51 existentes. También se rubricaron tratados para evitar la doble tributación con España, Italia, Barbados, Líbano, Portugal, los Países Bajos y la Federación de Rusia, y se está negociando con otros seis países.

En el año 2000, se avanzó en diversas acciones, tendientes a la integración de Cuba en la región. Así, se firmó un acuerdo de alcance parcial con la Comunidad del Caribe (CARICOM), que incluye aspectos relacionados con el intercambio comercial, los servicios y la propiedad intelectual, y se iniciaron las negociaciones para la firma de un tratado de libre comercio con esa parte de la región. Se iniciaron conversaciones para negociar un acuerdo con el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), y el mismo objetivo se ha planteado con la Comunidad Andina.

Durante el año 2000 prosiguió la descentralización del comercio exterior, por lo que ya unas 350 compañías realizaron compras y ventas al resto del mundo frente a 50 empresas en 1989. Del mismo modo, ya operan en Cuba alrededor de 700 oficinas de representaciones comerciales de firmas extranjeras.

IV. EFECTOS DE LA INCORPORACIÓN DE MÉXICO Y CUBA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE ALADI

Al igual que en el estudio anterior, en este acápite se efectuará un análisis de los flujos comerciales de los países sudamericanos, incluyendo esta vez a Cuba y México, y considerando hasta el año 2000 en el período en estudio. Entonces, se procederá a analizar el comercio exterior de todos los países entre ellos, y su proporción respecto de otras regiones geográficas, visualizando el impacto que significa incorporar a México y Cuba en los flujos del comercio exterior.

Los datos de comercio exterior, entregados por ALADI, y procesados por PSC Corp. para el período 1995-2000 (ver Anexo N° 1), muestran que el total de las exportaciones realizadas por los países miembros de ALADI, hacia otros países miembros de esta asociación, alcanzó a 238,9 mil millones de dólares (medido en valor FOB). Por su parte, las importaciones entre estos países ascendieron a 247,5 mil millones de dólares (medido en valor CIF). El comercio exterior total de los países integrantes de ALADI con todo el mundo, alcanzó los 3.137,9 mil millones de dólares. Este se desglosa en: 486,4 mil millones de dólares de los países de ALADI entre sí, y 2.651,5 mil millones de dólares, de los países de ALADI con el resto del mundo.

En términos porcentuales, lo anteriormente expresado significa porcentajes de 15,0% y de 85,0% respectivamente, pudiéndose inferir, que los países de ALADI comercian poco entre sí, en términos relativos, y más aún se ha producido una disminución de un 10% en el período 1995-2000 con respecto al período 1995-1999.

Si recordamos que sin incorporar a México y Cuba, el comercio exterior entre los países miembros de ALADI alcanzaba a 25%, se concluye que la incorporación de estos dos últimos países hace que la "nueva ALADI" comercie aún menos entre sí. Este impacto es producido especialmente por México, ya que su nivel de comercio exterior con los países sudamericanos de ALADI, en los últimos 6 años, alcanzó un magro porcentaje de 2,7%, y es claro que el peso de México es muy superior al de Cuba.

Como se aclara más adelante, en el desglose por país, ALADI no dispone de estadísticas de comercio exterior para dicho país.

La situación específica de comercio exterior de cada país miembro de ALADI es la siguiente:

1. Argentina:

Argentina muestra que su principal socio comercial en la región de ALADI, es Brasil, al punto que en los 6 años del período en estudio, el porcentaje de su comercio superó el 50%, alcanzando su máximo en 1997 con un 62,1%. En el año 2000, en tanto, alcanzó el 56,3%. Le sigue en importancia Chile con un 15,3% para el año 1995, porcentaje que sube a un 21,5% en el 2000.

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Argentina, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	37,7%
1996	:	38,8%
1997	:	39,5%
1998	:	39,2%
1999	:	36,9%
2000	:	40,8%

De lo anterior, se concluye que el nivel de comercio con los países que conforman ALADI, se ha mantenido casi constante, con un promedio de 38,8%, para los seis últimos años.

2. Bolivia:

Bolivia muestra un comportamiento inestable en el tiempo. En efecto, en 1995 sus principales socios comerciales fueron Perú (34,2%), y Argentina (33,8%). Sin embargo, estos dos países muestran un constante decrecimiento en el tiempo, al punto que en el año 2000 el porcentaje de Argentina alcanzó solo al 8,4% y Perú al 9,5%. En tanto, en el 2000, sus principales socios fueron Brasil (25,9%), y Colombia (30,1%).

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Bolivia, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	37,2%
1996	:	40,7%
1997	:	43,1%
1998	:	39,7%
1999	:	42,0%
2000	:	46,9%

Se concluye que el nivel de comercio con los países que conforman ALADI, ha fluctuado entre un 37,2% y un 46,9%, con un promedio de 41,6%, para los seis últimos años, ocupando el tercer lugar entre los países que más comercian con los países miembros de ALADI.

3. Brasil:

Para Brasil el principal destino de sus exportaciones es Argentina con un 40,5% en 1995, porcentaje que va subiendo constantemente en el tiempo hasta alcanzar un 50,8% en 1999. En el año 2000 las exportaciones hasta el mencionado país alcanzaron un 48,2%. Le siguen, pero a gran distancia, Chile y México con porcentajes que van entre un 9,6% y un 13,2%.

Sin embargo, cabe hacer notar el repunte que ha experimentado el comercio hacia México, el cual en 1995 alcanzaba el 5,0%, y en el año 2000 alcanzó el 13,2%. Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Brasil, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	20,5%
1996	:	22,2%
1997	:	23,5%
1998	:	23,6%
1999	:	20,6%
2000	:	22,1%

Se puede advertir que este país, que es el de más peso en la región, es el tercero que muestra menor nivel de comercio con los países que conforman ALADI, con un promedio de 22,1%, para los cinco últimos años, lo que por cierto es poco alentador.

3. Colombia:

El principal destino de las exportaciones de Colombia es Venezuela, país al cual destinó un 40,4% en 1995, siendo en el 2000 un 43,6%. El segundo lugar, como socio comercial se lo han disputado a través de los años, Perú y Ecuador. En tanto el primero representaba en 1995 un 23,7%, en el 2000 representó un 12,5%. En el caso de Ecuador, estos porcentajes fueron 17,9% y 15,5%, respectivamente.

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Colombia, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	23,6%
1996	:	23,0%
1997	:	24,0%
1998	:	24,5%
1999	:	22,2%
2000	:	24,6%

Se puede concluir que este país, al igual que en nuestro anterior estudio, muestra una situación bastante similar a Brasil, es decir, tiene un bajo nivel de comercio con los países que conforman ALADI, con un promedio de 23,7%, para los seis últimos años.

4. Cuba:

Cuba es un caso muy particular, por cuanto es miembro de ALADI sólo desde 1999. No existen estadísticas sobre las exportaciones e importaciones de Cuba hacia y desde los países miembros de ALADI, y en consecuencia sólo se dispuso de las estadísticas que los demás países reportan respecto de Cuba. Es así, como se constata que los países que más comercian con dicho país son Colombia, con un 1,1% para el año 2000, y Chile con un 1%, para el mismo año. En cuanto a las importaciones, ninguna cifra es por de pronto relevante, ya que el país que mayor cantidad importa desde Cuba es Colombia, con el pequeñísimo porcentaje de 0,6%.

5. Chile:

El principal socio comercial de Chile en 1995 era Brasil, país al cual exportaba un 35,6% sobre el total de sus exportaciones, seguido de Argentina con un 19,6% y Perú con un 14,5%. Sin embargo, en el año 2000, si bien Brasil continuó siendo el principal destino para las exportaciones de Chile, con un 25,5%, el segundo lugar lo ocupó México, y Argentina el tercero, con un 21,5% y 16,8%, respectivamente. En tanto, las exportaciones a Perú, para ese mismo año representaron sólo un 11,6%.

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Chile, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	22,8%
1996	:	23,5%
1997	:	24,6%
1998	:	25,3%
1999	:	26,1%
2000	:	27,9%

Chile también muestra un bajo nivel de comercio con los países que conforman ALADI, con un promedio de 25%, para los cinco últimos años.

6. Ecuador:

Los principales destinatarios de las exportaciones de Ecuador en 1995, fueron Colombia y Chile con un 33,1% y un 25,5%, respectivamente. Hacia el año 2000, Perú fue el principal socio comercial de Ecuador con un 27,2%, y Colombia con un 24,6%. El tercer país en importancia pasó a ser Chile con un 20,8 %.

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Ecuador, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	23,5%
1996	:	23,4%
1997	:	24,9%
1998	:	26,4%
1999	:	24,8%
2000	:	29,4%

Ecuador muestra un nivel de comercio con los países que conforman ALADI, un poco superior a Brasil, Colombia y similar a Chile, con un promedio de 25,4%, para los seis últimos años.

7. México:

Los principales destinatarios de las exportaciones de México en 1995, fueron Brasil y Chile con un 27,5% y un 17,2%, respectivamente. Le sigue de cerca Colombia con un 15,4%. Durante el año 2000, Brasil y Venezuela fueron los principales socios de México, con un 19,7% y 19,6%, siguiéndoles Colombia y Chile con un 17,0% y 16,2%, respectivamente.

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de México, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	3,2%
1996	:	3,2%
1997	:	3,0%
1998	:	2,6%
1999	:	1,9%
2000	:	2,0%

México es el país que muestra el nivel más bajo de comercio con los países que conforman ALADI, con un promedio de 2,7%, para los seis últimos años.

8. Paraguay:

El comercio exterior de Paraguay, es un caso de comercio extremadamente concentrado. En efecto, en 1995 Brasil concentró un 68,9% de sus exportaciones, siendo de lejos el primer destino de éstas. Le siguió Argentina, con un 14%. Seis años después, si bien Brasil continúa siendo el principal destino con un 54,2%, le sigue ahora en segundo lugar Uruguay con un 19,8%. En tanto, Argentina, pasó al tercer lugar con un 15,1%.

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Paraguay, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	48,1%
1996	:	59,4%
1997	:	55,1%
1998	:	54,1%
1999	:	50,5%
2000	:	59,8%

Paraguay muestra un nivel de comercio con los países que conforman ALADI, bastante superior a los países señalados hasta ahora, con un promedio de 54,5%, para los seis últimos años, ocupando el primer lugar entre los países que más comercian con los países miembros de ALADI.

9. Perú:

Las exportaciones peruanas en 1995 tuvieron como primer destino Brasil con un 22,5%, seguido de Venezuela con un 18,4%, seguido inmediatamente de Chile con un 17,1%. Si bien para el año 2000 se cuenta con información de sólo 10 meses para este país, en términos de

porcentaje se puede decir que el principal socio de Perú fue Chile, con un 24,7%, seguido por Brasil, con un 18,8%, y por México con un 13,9%.

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Perú, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	26,3%
1996	:	26,2%
1997	:	26,8%
1998	:	25,5%
1999	:	24,0%
2000	:	27,4%

Perú también muestra un bajo nivel de comercio, con los países que conforman ALADI, con un promedio de 26,0%, para los seis últimos años.

10. Uruguay:

El caso del comercio exterior uruguayo es muy similar al que presenta Paraguay, en términos de que Uruguay concentraba en 1995 un 62,7% de sus exportaciones a Brasil, ocupando Argentina el segundo lugar con un 23,9 %, en tanto los otros países representaban porcentajes extremadamente bajos. Aunque para el año 2000, sólo se cuenta con estadísticas de 9 meses para Uruguay, en términos porcentuales se puede decir que Brasil continuó siendo el principal destino de las exportaciones uruguayas con un 42,9%, empujándose Argentina hasta un 35,0%.

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Uruguay, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995	:	52,0%
1996	:	51,6%
1997	:	52,2%
1998	:	54,3%
1999	:	51,3%
2000	:	51,7%

Podemos concluir que Uruguay muestra un nivel bastante alto de comercio con los países que conforman ALADI, superado sólo por Paraguay, y con un promedio de 52,2%, para los seis últimos años.

11. Venezuela:

Las exportaciones venezolanas en 1995 tenían a Brasil como primer destino con un 42,7%, seguido de Colombia con un 36,1%. A lo largo del tiempo, se advierte que Colombia va igualando la participación relativa respecto a Brasil, registrándose en 1999 (las cifras para el año 2000 están incompletas) un 32,4% para Brasil, y un 31,3% para Colombia.

Para el período 1995-2000, el porcentaje de comercio de Venezuela, con respecto a los demás países que conforman ALADI fue:

1995 :	21,0%
1996 :	15,5%
1997 :	17,9%
1998 :	18,8%
1999 :	14,6%
2000 :	11,5%

Venezuela muestra el segundo nivel más bajo de comercio con los países que conforman ALADI, después de México, con un promedio de 16,6%, para los seis últimos años.

Decíamos en nuestro estudio anterior que los niveles de comercio entre los países integrantes de ALADI eran bajos, y que ello se debía a causas estructurales de las economías de estos países, y a las políticas económicas que ellos aplicaban. Por consiguiente, en esta oportunidad no se ahondará en un análisis ya efectuado.

Cabe sí consignar que la incorporación de México y Cuba a este Estudio, profundiza la convicción del extraordinariamente bajo nivel de comercio entre los países miembros de ALADI, básicamente por la marcada orientación que tiene México hacia los Estados Unidos.

Más adelante, se verá las importantes implicancias de este fenómeno en el transporte aéreo de esta región.

V. ANÁLISIS DE LA DEMANDA Y OFERTA POR TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO Y CUBA, Y SUS EFECTOS EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE ALADI

1. Demanda:

1.1 Tráfico de Pasajeros

El Anexo N° 2, elaborado a partir de estadísticas CLAC, intenta mostrar el impacto sobre el tráfico de pasajeros de los países de la ALADI, derivado de la incorporación de México y Cuba.

Como se advierte en el mismo, para el año 1999, el total de pasajeros internacionales, en la región sudamericana de la ALADI alcanzaba a 30, 6 millones de pasajeros/año.

Se constata que, al incorporar México y Cuba con sus 15,0 y 2,3 millones de pasajeros al año, respectivamente, éste aumenta a 47,9 millones de pasajeros, es decir, se incrementa en un 56%. Por cierto, este incremento se explica fundamentalmente por el aporte de México, cuyo nivel de pasajeros internacionales de 15, 0 millones, prácticamente duplica a Brasil o Argentina.

Ahora bien, es necesario realzar que la gran mayoría del tráfico internacional de México está relacionado con Norteamérica (Estados Unidos y Canadá). En efecto, como se advierte en el Anexo N° 3, 12,1 millones sobre el total de 15,1 millones de los pasajeros está destinado a Norteamérica, lo que significa un abrumador 80%. A mayor abundamiento, la gran mayoría del tráfico de México está relacionado con los Estados Unidos, y más específicamente con la parte sur de este país.

Por otra parte, sobre el total de los mismos 15,0 millones de pasajeros transportados por México, sólo 493.200 se dirigen a Sudamérica, es decir, un magro 3,2%.

Respecto de esta última cifra es preciso efectuar una clarificación. Es posible que en la práctica sea mayor, por la existencia de los tráficos de sexta libertad que estarían abultando las cifras de tráfico desde y hacia Centroamérica. Ejemplo: cuando la línea aérea Copa de Panamá toma pasajeros en Lima con destino a Panamá, es muy probable que la mayoría de dichos pasajeros no tengan como destino final Panamá, sino que estos continúen posteriormente a Miami, México u otros destinos diferentes a Centroamérica. Análogo caso se produciría con la línea aérea Lacsá con pasajeros en conexión en San José de Costa Rica.

En tal sentido, Panamá y San José actúan como "hubs", cuyo concepto se desarrolló ampliamente en nuestro Primer Estudio.

En lo que respecta a Cuba, 895.000 pasajeros sobre el total de 2,3 millones se generan con Norteamérica, lo que representa un 39,1%. Por otra parte, 802.000 pasajeros sobre el total de los 2,3 millones se generan con Europa, es decir, un 35%. Respecto de Sudamérica, el tráfico alcanza a 367.000 pasajeros, lo que arroja un porcentaje bastante bajo: apenas un 16%.

En el Anexo N° 4 se muestra la estructura porcentual del tráfico internacional de pasajeros de los países miembros de ALADI hacia las distintas regiones geográficas.

1.2 Tráfico de Carga

El Anexo N° 5, igualmente elaborado a partir de estadísticas CLAC, muestra el impacto sobre los tráficos de carga, al incorporar México y Cuba.

Se advierte en el mismo cuadro, que para el año 1999, el total de carga internacional en la región sudamericana de la ALADI alcanzaba a 1.503 millones de toneladas.

Al incorporar México y Cuba, con sus 337,3 y 146,3 millones de toneladas, respectivamente, éste aumenta a 1.986,9 millones de toneladas, es decir, se incrementa en un 32%, Nuevamente, al igual que en el caso del tráfico de pasajeros, el mayor aporte lo hace México, aún cuando en menor proporción que en el caso de los pasajeros. Se advierte que México es superado por Brasil en el transporte de carga.

Se constata en el Anexo N° 6 que el transporte internacional de carga de México está relacionado en primer término con Norteamérica, el cual alcanza a 184,1 millones de toneladas, es decir un 55%, seguido de Europa con un 22,9%.

Por otra parte, sobre el total de las mismas 337,3 millones de toneladas transportadas hacia/desde México, tan solo 16,6 millones son transportadas desde/hacia Sudamérica, nuevamente un magro 4,9%.

En lo concerniente a Cuba del mismo modo, la gran mayoría del tráfico es decir 53,7 millones de toneladas, sobre un total de 146,3 millones de toneladas se dirigen a

Norteamérica, representando esta cifra un 36,6%, sobre el total. Sin embargo, el tráfico con Europa es más importante que en el caso mexicano, al representar un 42,3%.

La región sudamericana de ALADI también tiene una baja incidencia respecto del tráfico internacional de carga de Cuba. En efecto, como se advierte en el Anexo N° 6, tan solo 19,2 millones de toneladas, están relacionadas con Sudamérica, sobre un total de 146,3 millones, lo que representa un magro 13%.

Desde el punto de vista analítico, lo que sucede es bastante claro. Tanto México como Cuba tienen poco comercio con Sudamérica. Como constatamos cuando analizamos las cifras de Comercio Exterior, vimos que existía un muy bajo nivel de comercio entre dichos países y los que conforman la región sudamericana de ALADI. No debe extrañar entonces, que tanto el tráfico de pasajeros como el de carga de México y Cuba sean muy bajos respecto de la región sudamericana de ALADI. Como consecuencia de ello, los niveles de transporte aéreo entre los países de la "nueva ALADI" son aún más bajos que los que se registraban entre los países de la región sudamericana de ALADI, explicitado en nuestro anterior Estudio.

La razón para que en el ámbito de pasajeros se den aún menores porcentajes de tráfico aéreo con la región sudamericana, que en el caso de la carga, muy probablemente se deba a la gran cantidad de carga que se transporta por vía terrestre entre México y Estados Unidos.

En el Anexo N° 7 se muestra la estructura porcentual del tráfico internacional de carga de los países miembros de ALADI hacia las distintas regiones geográficas.

Antecedentes cuantitativos adicionales sobre los tráficos de México se muestran en el Apéndice A.

2. Oferta

En el Anexo N° 8 se presenta la información sobre cantidad de vuelos internacionales (operaciones internacionales), realizados por las empresas que operan en México. Se advierte en el cuadro, que sobre el total de 504.396 operaciones, 414.808, es decir, un 82,2% corresponde a vuelos domésticos, y 89.588, es decir, un 17,8%, a vuelos internacionales.

En términos de asientos ofrecidos, 39,5 millones de asientos son ofrecidos en el mercado doméstico, en tanto que 12,3 millones en vuelos internacionales, representando esta última cifra un 23,8%.

Ahora bien, sobre el total de 12,3 millones de asientos internacionales ofrecidos, tan solo 1,3 millones, es decir un 10,6%, corresponden a asientos ofrecidos en vuelos relacionados con los países de ALADI, incluyendo Cuba. Por el contrario, 11,0 millones de asientos, es decir, un 89,4% son ofrecidos en vuelos relacionados con países de fuera de la región de ALADI. Dentro de estos 11,0 millones de asientos, 10 millones, es decir, un 91% corresponde a tráfico entre México y Estados Unidos.

En el Anexo N° 9 se presenta la misma información anterior ahora para Cuba. Se constata en el cuadro, que sobre el total de 17.249 operaciones, 8.676, es decir, un 50,2% corresponde a vuelos domésticos, y 8.573, es decir, un 49,8%, a vuelos internacionales.

Respecto de los asientos ofrecidos, 597.000 asientos son ofrecidos en el mercado doméstico, en tanto que 1.611.000 en vuelos internacionales, representando esta última cifra un 73,0%.

Por otra parte, sobre el total de 1,6 millones de asientos internacionales ofrecidos, 0,7 millones, es decir, un 43,8%, corresponden a asientos ofrecidos en vuelos relacionados con los países de ALADI, incluyendo México. Por el contrario, 0,9 millones de asientos, es decir, un 56,2% son ofrecidos en vuelos relacionados con países de fuera de la región de ALADI.

Se concluye que en este caso entonces, si bien la oferta de asientos en vuelos extraregionales supera a la ofrecida en vuelos intraregionales, la proporción dista mucho de la que observamos en el caso de México.

3. Índice de Penetración del Transporte Aéreo en el Contexto Latinoamericano

A los efectos de presentar otro enfoque sobre el impacto que tiene el transporte aéreo en México y Cuba, se han elaborado los llamados Índices de Penetración, el cual se define como el cociente entre el número de pasajeros de un determinado país sobre la población del mismo.

Al elaborar un Índice de Penetración para pasajeros internacionales en los países de América Latina y El Caribe, podemos ver que el promedio regional alcanza a 8,06%. México tiene un 7,2%, es decir, queda por debajo del promedio latinoamericano siendo superado por Uruguay, Panamá, República Dominicana, Chile, El Salvador y Argentina. (Ver Anexo N° 10)

Ahora bien, si se consideran pasajeros domésticos e internacionales conjuntamente, y al compara bloques regionales, se visualiza que México con Centro América logran un Índice de 15,62% siendo este comparativamente más alto que los otros bloques analizados. En efecto, respecto de los otros bloques el Mercosur alcanza a un 11,82%, en tanto que el Pacto Andino alcanza un 12,21%. (Ver Anexo N° 11)

Cuando desagregamos México de Centroamérica podemos ver que México llega a un Índice de Penetración de 18,72% y Centroamérica sólo a un 8,66%. (Ver Anexo N° 12)

En el caso de Cuba el Índice de Penetración alcanza a un 10,62%, lo cual lo ubica con un valor superior al promedio regional de 8,28%. Por sobre Cuba solamente se encuentran Chile (10,7%), República Dominicana (17,4%), Panamá (17,6%) y Uruguay (20,3%). (Ver Anexo N° 12)

Cuando se efectúa un análisis comparativo con otras regiones geográficas, se advierte que América Latina alcanza un magro 4,8%, frente a un promedio mundial de 12,27%. Se advierte en el Anexo N° 13, que América Latina es ampliamente superada por el Pacífico Sur Oeste, América del Norte y Medio Oriente

VI. EVOLUCIÓN DE LOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN EN AMÉRICA LATINA

Desde que se elaborara nuestro Primer Estudio, el tema de la integración regional ha ido cobrando creciente importancia tanto a nivel regional como mundial. Es así como se están llevando a cabo significativos esfuerzos y emprendimientos, en aras de fortalecer los procesos de integración.

Alguna de las más importantes reuniones que han existido a este respecto son:

1. Reunión de Ministros de Transportes del Hemisferio Occidental (Punta del Este, Uruguay, 15 y 16 de marzo de 2001)

Los Ministros responsables de transportes de los países del hemisferio occidental se reunieron en Punta del Este, Uruguay, los días 15 y 16 de marzo de 2001, en el período previo a la reunión de la Cumbre de las Américas en la ciudad de Québec, Canadá. Como resultado de dicha reunión se emitió una Declaración Conjunta, y un Acta de Decisiones de seguimiento.

Los Ministros discutieron el tema de seguridad en la aviación. En ese sentido, encomendaron al Comité Ejecutivo de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) que, dentro del período más corto posible, trabaje estrechamente con la OACI y las demás organizaciones de aviación en un plan de acción, a fin de mejorar las condiciones de la seguridad de la aviación en la región, incluyendo la determinación de posibles programas y fuentes de financiamiento.

2. Asia Pacific Economic Cooperation (APEC)

La APEC, Asia Pacific Economic Cooperation, es un organismo internacional de integración económica y comercio, integrado por Australia, Brunei, Canadá, Corea, Chile, Estados Unidos, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelandia, Papúa Nueva Guinea, Perú, Región Administrativa Especial de Hong Kong, República Popular China, Rusia, Singapur, Tailandia, Taipei Chino y Vietnam.

Cinco países miembros de este organismo han firmado un Acuerdo Multilateral para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional: Brunei, Chile, Nueva Zelandia, Singapur y los Estados Unidos de Norteamérica. Este Acuerdo está abierto al resto de los Estados miembros del APEC, así como a los demás miembros de la comunidad aeronáutica internacional.

Este puede ser considerado como un primer paso para un acuerdo interregional, que plantea una flexibilización total del transporte aéreo entre quienes lo suscriben.

3. Comunidad Andina de Naciones – CAN

La Secretaría General de la CAN ha elaborado un documento sobre las acciones en materia de negociaciones comerciales de la Comunidad Andina con terceros países. Dentro de este documento, es importante destacar las negociaciones para la conformación de una Zona de Libre Comercio entre la Comunidad Andina y el MERCOSUR. Este tema fue abordado en febrero de 2001, ocasión en la que se determinó enviar una comunicación a la Presidencia Pro Tempore del MERCOSUR, manifestando la voluntad de los países andinos de entablar la negociación de libre comercio. En tal sentido, los países andinos se reunieron con ese bloque en la ciudad de Asunción, el pasado 27 de abril, para tratar aspectos relativos al alcance y cronograma de las negociaciones. Ambos esquemas manifestaron su voluntad de concluir las negociaciones antes de enero del año 2002, de conformidad con la Declaración de Brasilia suscrita por los Presidentes de América del Sur el año 2000.

Del mismo modo, conscientes de la importancia de la consolidación del Mercado Común Andino para el desarrollo económico y social de la región, así como para el fortalecimiento de la posición de negociación de la CAN, particularmente en el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) y con el MERCOSUR, el Consejo Consultivo Laboral Andino, en el marco de

su IV Reunión Ordinaria realizada en Bogotá, los días 16 al 18 de mayo de 2001, exhortó a los países miembros a que aceleren el proceso de integración andino con el fin de cumplir los compromisos y plazos establecidos para la conformación del Mercado Común.

4. Asociación de Estados del Caribe (AEC)

La reunión del Grupo de Transporte Aéreo de la AEC celebrado en Trinidad y Tobago, del 3 al 5 de mayo de 2001, continuó con el análisis de un acuerdo vinculante multilateral de transporte aéreo entre los Estados miembros y miembros asociados de la AEC.

En esta reunión se llegó a un consenso con relación a un grupo de artículos del mencionado acuerdo, quedando pendiente otro grupo que será analizado en la reunión del Comité Especial de Transporte que se celebrará del 18 al 20 de junio del presente año en Panamá.

5. Reunión del Acuerdo de Fortaleza

- El “Acuerdo de Fortaleza” se firmó en 1996, bajo el auspicio del MERCOSUR, si bien no es parte del mismo. El acuerdo involucra a Brasil, Argentina, Paraguay, Uruguay (todos los miembros del MERCOSUR), Bolivia y Chile, contemplando esencialmente una política de cielos abiertos (libre acceso e inexistencia de límites de capacidad), para toda ruta “que no exista actualmente en los Acuerdos Bilaterales”.
- Su objetivo inicial lo constituyó el desarrollo del tráfico potencial existente entre ciudades que no fueren grandes en dichos países. Sin embargo, al cabo de cuatro años de encontrarse en vigencia, no se había abierto ninguna ruta principal, despertando preocupación sobre su verdadera utilidad. Durante la reunión que se llevara a cabo en agosto del 2000, se expresó claramente esta preocupación. En tanto Chile y Brasil fueron los países que se inclinaron por una postura más liberal, Argentina fue la más reticente a incorporarla.
- En la reunión celebrada en Santiago de Chile, los días 1 y 2 de marzo de 2001, se aprobó la Resolución CAA 01/2001, la misma que principalmente establece que:
 - A partir de julio 1, 2001, incrementar la capacidad acordada entre Estados miembros en por lo menos 30% por cada operación de tercera y cuarta libertad, así como eliminar las restricciones existentes con relación a los puntos a ser operados dentro de los límites de sus territorios.
 - A partir de julio 1, 2002 incrementar la capacidad ampliada (de acuerdo con el punto 1 antes mencionado) en por lo menos 50% por cada operación de tercera y cuarta libertad, así como eliminar las restricciones existentes con relación a los derechos de quinta y sexta libertad acordados bilateralmente entre Estados miembros, dentro de los límites de sus territorios.
 - A partir de julio 1, 2003 liberalizar completamente la capacidad y frecuencias acordadas en los respectivos Acuerdos Bilaterales entre Estados miembros, dentro de los límites de sus territorios.
- Como se puede apreciar, el paso dado por el Acuerdo de Fortaleza, es bastante concreto y apunta claramente en la dirección de la liberalización de los mercados aéreos.

VII. CONSIDERACIONES SOBRE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN MÉXICO Y CUBA

Del mismo modo que en nuestro Estudio anterior hiciéramos un minucioso análisis sobre el status existente en materia de infraestructura aeroportuaria para todos los países integrantes de la zona sudamericana de la ALADI, en esta oportunidad abordaremos igualmente este tema con referencia a México y Cuba.

1. México

El sistema aeroportuario mexicano está conformado por 65 aeropuertos en los cuales operan 65 líneas aéreas comerciales en vuelos regulares tanto domésticos como internacionales. De estas 65 líneas aéreas, 12 son de bandera mexicana y 53 extranjeras. (Ver Anexo N° 14)

De acuerdo a las estadísticas del OAG (Official Airlines Guide), el número de operaciones (despegues) en estos 65 aeropuertos alcanzó a 504.396 en el período comprendido entre noviembre de 1999 y octubre del 2000. Sobre este total, 414.808 correspondieron a operaciones domésticas y 89.588 a internacionales. De las operaciones internacionales, 9.557 fueron intraregionales, es decir, al interior de América Latina y el Caribe, y 80.031 extraregionales. Se entiende que Estados Unidos se incluye como extraregional. (Ver Anexo N° 14)

En lo que específicamente concierne a nuestra región, las operaciones mexicanas equivalen a un 19% sobre el total de las operaciones efectuadas en América Latina, a un 21% sobre las operaciones domésticas efectuadas en el mismo período en América Latina, a un 13% sobre el total de las operaciones internacionales en América Latina, a un 3% de las operaciones intraregionales de América Latina y a un 27% sobre todas las operaciones de carácter extraregional llevadas a cabo en la región. (Ver Anexo N° 14)

Los 5 aeropuertos más importantes de México, es decir, Cancún, Guadalajara, Ciudad de México, Monterrey y Tijuana, concentran el 54% de las operaciones mexicanas en un año calendario, el 51% de las operaciones domésticas y un 70% de las internacionales llevadas a cabo en México. (Ver Anexo N° 15)

En un Estudio realizado por IATA, se tomó una muestra de los 35 aeropuertos más importantes de América Latina & El Caribe. El estudio concluyó que en el caso mexicano, las operaciones de estos 5 aeropuertos cubrían el 26% de todas las operaciones realizadas por los 35 aeropuertos, y que de estas operaciones, un 27% eran internacionales, en tanto que un 22% eran domésticas. (Ver Anexo N° 15)

Del mismo modo, en el Estudio anteriormente mencionado, se concluyó que el gasto por concepto de infraestructura aeroportuaria, estos es: aterrizaje, iluminación, estacionamiento en manga o fuera de ella, utilización de mangas o buses (según corresponda), TNC (terminal navaid charge), etc., alcanza en estos 35 aeropuertos a una suma de USD 503,3 millones, para el mismo período de tiempo. Esta recaudación se divide en USD 265,8 millones correspondientes a operaciones internacionales y USD 237,5 millones a operaciones domésticas. (Ver Anexo N° 16)

Para los 5 aeropuertos mexicanos anteriormente mencionados, la recaudación doméstica corresponde a un 10% de la recaudación doméstica total, y la internacional a un 12% sobre el total internacional. (Ver Anexo N° 16)

Ahora bien, si se amplía el análisis a los 574 aeropuertos de América Latina y El Caribe, y a los 65 aeropuertos mexicanos, y estimamos lo que estos 65 aeropuertos mexicanos representarían sobre el total del gasto efectuado, podríamos señalar que el gasto por las operaciones domésticas mexicanas alcanzaría a un 7,5% sobre el total, y que las operaciones internacionales mexicanas representan también un 7,5% sobre la recaudación total internacional. (Ver Anexo N° 17)

2. Cuba

De acuerdo al OAG, el sistema aeroportuario cubano está compuesto de 19 aeropuertos en los que operan 22 líneas aéreas comerciales regulares, de las cuales una es nacional. (Ver Anexo N° 18)

Las operaciones regulares que se efectuaron en el periodo comprendido entre noviembre de 1999 y octubre del 2000 alcanzaron las 17.249 operaciones, las que equivalen a un 0,7% del total de las operaciones realizadas en la región. (Ver Anexo N° 18)

Sobre esta cifra, cabe destacar que 9.038 corresponden a operaciones domésticas (0,5% sobre el total de operaciones domésticas en la región), y 8.211 corresponden a internacionales (1,2% de las operaciones internacionales en la región). Las operaciones internacionales a su vez se agrupan en 4.867 operaciones intraregionales (1,3%) y 3.344 extraregionales (1,1%). (Ver Anexo N° 18)

El aeropuerto internacional de La Habana (José Martí) registró en esos 12 meses un total de 11.093 operaciones, las que representan el 64,3% de las operaciones realizadas en Cuba. Las operaciones domésticas totalizaron 4.176 en tanto que las internacionales 6.917. (Ver Anexo N° 19)

El aeropuerto de La Habana representa un 1,0% sobre el total de la muestra de los 35 aeropuertos más importantes de la región, ya mencionada. Las operaciones domésticas representan un 0,5% de todas las operaciones domésticas realizadas en estos 35 aeropuertos, y las internacionales equivalen a un 2,4% de las operaciones internacionales de estos aeropuertos. (Ver Anexo N° 19)

En términos de gasto por concepto de infraestructura aeroportuaria, en dicho Estudio se concluyó que este gasto alcanzaba a los USD 7,7 millones (1,5% sobre lo recaudado por los 35 aeropuertos de la muestra), que se desglosan en USD 0,78 millones (0,3%) para operaciones domésticas y USD 6,9 millones (2,9%), en operaciones internacionales. (Ver Anexo N° 20)

Si se estima el gasto para los aeropuertos de todo el país, considerando todas las operaciones realizadas entre noviembre de 1999 y octubre del 2000, y se compara con el gasto estimado para todas las operaciones realizadas en la región, se concluye que en Cuba se recaudaría aproximadamente un 0,82% de dicho total, lo que equivale a USD 9,9 millones en vuelos internacionales y domésticos. Esta cifra se desglosa en USD 1,7 millones por operaciones domésticas y USD 8,3 millones por las internacionales. (Ver Anexo 21)

A modo de conclusión, de las consideraciones anteriormente expresadas, puede señalarse que aún cuando no se utilizaron valores unitarios de los servicios proporcionados, los costos de operar los aeropuertos mexicanos y cubanos no divergen significativamente de la tendencia general en América Latina, en el sentido que son costos relativamente altos. En consecuencia, estos ítems representan una porción significativa en los costos operacionales de las líneas aéreas, representando un factor disuasivo para la realización de más operaciones, y en consecuencia para el desarrollo del transporte aéreo en la región.

VIII. POLÍTICA AÉREA: MÉXICO, CUBA Y LA ESTRUCTURA DE RUTAS RADIAL

La política aérea de un país, es decir, las normas que determinan las condiciones bajo las cuales se realiza el intercambio de los derechos de tráfico respecto de terceros países, en el caso latinoamericano, no se encuentra generalmente contenida en leyes de los países respectivos, como es el caso del Código Aeronáutico. Esta realidad probablemente se deba a que los estados prefieren que sus autoridades aeronáuticas tengan la suficiente flexibilidad para encarar las respectivas negociaciones, según los intereses atinentes a cada caso específico. Una excepción en este sentido la constituye Chile, país que a partir de 1979, y por medio del DL 2564, definió una política de cielos abiertos, solamente sujeta a condiciones de reciprocidad ex post por parte de los terceros países.

En terminología aeropolítica, se expresa que un país tiene una política aérea “regulada”, cuando aplica el principio de la “predeterminación de la capacidad”, es decir, cuando los Cuadros de Rutas de los Convenios Bilaterales respectivos, establecen a priori la cantidad de frecuencias que cada parte puede realizar. Este concepto es enteramente opuesto al de “libre acceso”, que es el que prevalece cuando existe una política de cielos abiertos o “liberal”. En este último caso, los Cuadros de Rutas respectivos, establecen generalmente que “las líneas aéreas de las partes contratantes podrán efectuar las frecuencias que deseen.....”.

Otro rasgo típico de una política “regulada” viene dado por la aplicación del principio de la “unidesignación”, es decir, independientemente del número de frecuencias acordadas, solamente se autoriza la operación de una línea aérea por cada parte contratante. Este concepto se opone al de “multidesignación”, en el cual no hay restricción al número de líneas aéreas que operan una ruta.

1. México

México tampoco tiene ahora su política aérea plasmada en una ley, de modo que el análisis de ella solamente es posible hacerlo a través de la observación empírica. En este sentido, es posible afirmar que México aplica una política de predeterminación de la capacidad o de estricta reciprocidad. Esto quiere decir que tanto en materia de derechos de 3ª y 4ª libertad, como de 5ª libertad (ver definiciones en nuestro Estudio anterior), el país procura que se produzca un equilibrio entre el transporte de pasajeros y carga efectuado por las líneas aéreas mexicanas, respecto del efectuado por las líneas aéreas de los terceros países.

En el cuadro incluido al final de este capítulo, se presenta una síntesis de las condiciones específicas que contemplan los Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo firmados por México, respecto de los países más relevantes del orbe.

La primera observación global que se puede realizar, es que en 3ª y en 4ª libertad, los convenios con Estados Unidos y Alemania establecen libertad de acceso, en términos del número de frecuencias que puede hacer cada parte. Sin embargo, en el caso de Estados

Estados Unidos, país con el cual tiene una particularmente intensa relación aerocomercial, las limitaciones al libre acceso vienen dadas por el lado de las designaciones, en el sentido que no se contempla multidesignación, y por el número de puntos que se pueden operar ambas partes recíprocamente en sus respectivos territorios.

Cabe hacer presente que estos tanto Estados Unidos como Alemania tienen industrias aéreas poderosas, con líneas aéreas de gran tamaño, y que por ende pueden hacer pleno aprovechamiento de las economías de escala existentes en el sector.

Respecto de todos los países latinoamericanos, con la excepción de Colombia, las frecuencias en 3ª y 4ª libertad se encuentran limitadas a un número específico. Aún así, un análisis más minucioso de la relación aeropolítica entre México y Colombia, muestra que en las rutas en que existe un número ilimitado de frecuencias, se aplica el principio de "unidesignación", ya explicado anteriormente.

Otro rasgo relevante de la política aérea mexicana, es su reticencia a otorgar a los países latinoamericanos, derechos de 5ª libertad. En efecto, ninguna línea aérea latinoamericana tiene derechos de tráfico hacia el Norte de México. En lo que concierne a los derechos de 5ª libertad hacia el Sur de México, es decir, puntos intermedios entre los países latinoamericanos y México, se observa una situación algo más flexible, sin que por ello se aproxime a un concepto "liberal".

Cabe resaltar eso sí, que los derechos de 5ª libertad han ido perdiendo importancia a lo largo del tiempo, en la medida que los mercados crecen, y la tendencia a efectuar vuelos directos (sin escalas), se hace predominante.

El argumento que normalmente se da para limitar el número de frecuencias, es que se desea adecuar la oferta a la demanda existente, es decir, al tamaño real del mercado, y evitar de esta forma los llamados excesos de capacidad.

Sin embargo, la concepción más liberal en esta materia, señala que debe ser el propio mercado el que vaya dando las señales en cuanto a las frecuencias a operarse, y por consiguiente no se debería limitarlas a priori. Esta concepción sostiene que al limitar las frecuencias a priori, se estaría inhibiendo el crecimiento potencial del mercado, y los usuarios se verían privados de recibir los beneficios de las disminuciones tarifarias.

PSC Corp. piensa que, en efecto, debería ser el mercado el que determine el número de frecuencias a operarse por cada parte, y que debería darse el principio de la multidesignación. De esta forma, existiría efectiva competencia en una ruta determinada, puesto que es bastante más difícil poner de acuerdo a cuatro operadores, sobre una tarifa determinada, que solamente a dos. Por otra parte, piensa que la predeterminación de la capacidad, efectivamente podría inhibir el crecimiento de los mercados, al no existir la posibilidad de desarrollar todos los servicios potenciales. La liberalización de las rutas Santiago-Buenos Aires y Bogotá-Caracas, con el consiguiente crecimiento que experimentaron sus respectivos mercados después de ésta, permitirían confirmar esta aseveración.

Por otra parte, y en función de documentación pública a la que tuvo acceso PSC Corp., se podría señalar que, al menos en el pasado, México ha sido más bien reactivo a incorporarse a esquemas multilaterales. Como se desprende del Anexo N° 22, en el año 1991, México no acogió una invitación de Colombia para incorporar el transporte aéreo al Convenio multilateral llamado Grupo de los Tres (G-3), integrado por México, Colombia y Venezuela.

Sin embargo, desde el punto de vista oficial, México sostiene que su política aérea se basa en el principio de reciprocidad, pero que en ningún caso sería proteccionista, ya que están conscientes que los Convenios Bilaterales responden a realidades antiguas.

México justifica las restricciones que impone a los países latinoamericanos en el hecho que éstos países habrían estado más interesados en las valiosas 5as libertades que México pudiere haberles brindado, que en un intercambio de 3as Y 4as libertades. Aún en este último caso, México piensa que su mercado es más atractivo, por el tamaño de éste.

México ha manifestado que si la región sudamericana desregulase por completo los tráficos de 3ª y 4ª libertad, ellos no tendrían ningún problema en integrarse a dicho esquema. Sin embargo, se mostrarían más cautelosos en lo concerniente a 5as libertades, ámbito en el cual continuarían exigiendo reciprocidad, es decir el intercambio de derechos de tráfico de valor económico equivalente. Otra consideración que tendría en cuenta México en este caso, son las eventuales repercusiones que tendría sobre su relación aerocomercial con los Estados Unidos, cuestión que como vimos en el capítulo relativo a la demanda, tiene enorme significación.

En lo concerniente a su política de bloques, México manifiesta que como concepto le parece interesante, aún cuando sería materia de análisis más cuidadosos, y tiende a pensar que son las líneas aéreas las que deberían tener más injerencia en estas materias, en el sentido de tomar la iniciativa. Se estima que es una responsabilidad conjunta de gobiernos y líneas aéreas.

Finalmente, México declara que no es partidario de los Cielos Abiertos, en su concepción tradicional de libertad de frecuencias, libre acceso de puntos y multidesignación, sino que de avanzar hacia esquemas más competitivos, de la forma descrita anteriormente.

En la actualidad, el Gobierno de México está estudiando la promulgación de una Ley sobre Política Aeronáutica. El Borrador para Discusión al que tuvimos acceso (Ver Anexo N° 23), muestra efectivamente que México no apunta hacia una política de Cielos Abiertos.

En otro aspecto que es de bastante relevancia para la industria aérea, México manifiesta que es partidario de que las líneas aéreas mexicanas continúen en manos de nacionales. En otras palabras, que la propiedad sustancial y el control efectivo lo ejerzan nacionales del país. Esto último, a propósito del proceso de disolución del Grupo CINTRA - que controlaba Aeroméxico y Mexicana - y que llevará a que ambas compañías sean vendidas separadamente. Cabe recordar (Ver nuestro Estudio anterior), que el concepto de mantener la propiedad sustancial y el control efectivo en manos de nacionales de sus respectivos países, ha ido perdiendo vigencia en América Latina.

Frecuencias contempladas en los Acuerdos Bilaterales de México				
México con:	En 3ª y 4ª libertad		En 5ª libertad	
	Autorizadas	Realizadas actualmente	Autorizadas	Realizadas actualmente
Alemania	Liberalizada	Frecuencias operadas por Lufthansa: México – Frankfurt 7	No 5as libertades pactadas	
Canadá	7	Frecuencias operadas por Mexicana de Aviación: MEX – YYZ 7 MEX-YUL 4 Frecuencias operadas por Air Canada: MEX-YYZ 7	No 5as libertades pactadas	
Cuba	30 en cada dirección	Frecuencias operadas por Mexicana de Aviación: MEX – HAV 7 Frecuencias operadas por Cubana de Aviación: MEX-HAV 6	Sujeta a negociación	Ninguna
El Salvador	Sin Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo	Frecuencias operadas por Grupo TACA: MEX – SAL 14	Sin Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo	Ninguna
España	8	Frecuencias operadas por Aeroméxico: MEX- MAD 8 Frecuencias operadas por Iberia: MEX-MAD 8	CUN-MIA ejercida hasta 2003	

Estados Unidos	Liberalizada	<p>Frecuencias operadas por Mexicana de Aviación:</p> <p>ACA-LAX 27 ACA-MIA 13 ACA – ORD 16 BJX-LAX 8 BJX-OAK 4 BJX-ORD 7 CUN-LAX 15 CUN-MCO 2 CUN-MIA 14 CUN-SFO 5 GDL-LAS 2 GDL-LAX 45 GDL-OAK 7 GDL-ORD 14 GDL-SFO 19 GDL-SJC 7 MEX-DEN 6 MEX-EWR 4 MEX-LAX 64 MEX-ORD 22 MEX-MCO 2 MEX-MIA 21 MEX-SJC 6 MEX-SFO 26 MEX-SAT 15 MLM-ORD 6 MLM-SJC 4 MLM-LAX 4 MLM-SFO 7 MZT-DEN 2 MZT-LAX 7 OAX-LAX 21 TIJ-LAX 10 ZCL-ORD 4 ZCL-LAX 5 DGO-ORD 3 SJD-DEN 2 SJD-LAX 7 PVR-ORD 3 PVR-DEN 2 MXL-LAX 7 MTY-ORD 7 MID-LAX 7</p>	<p>Para las líneas aéreas designadas por el gobierno Mexicano:</p> <p>Dos desde GDL, MEX, CZM o CUN vía puntos más allá a Canadá y Europa</p> <p>Para las líneas aéreas designadas por el gobierno de Estados Unidos:</p> <p>Dos desde puntos en Estados Unidos vía puntos en México y más allá a puntos de Centroamérica y más allá.</p> <p>Una desde puntos en Estados Unidos a puntos en México y más allá a Panamá y más allá.</p>	<p>Actualmente sólo United Airlines opera 5ª libertad en el tramo MEX-SJO</p>
----------------	--------------	---	--	---

		<p>Frecuencias operadas por Aeroméxico:</p> <p>MEX-ATLANTA 14 MEX-DALLAS 14 MEX-HUSTON 21 MEX-LAX 40 MEX-MIA 28 MEX-NYC 14 MEX-ONT 3 MEX-MCO 4 MEX-PHOENIX 7 MEX-SAN DIEGO 7 ACA-LAX 4 CUN-ATLANTA 7 CUN-LAX 1 CUN-MIA 7 CUN-NEW YORK 3 GDL-LAX 24 GDL-MIA 7 GDL-NEW YORK 7 GDL-ONTARIO 3 GDL-PHOENIX 4 ZIH-HOUSTON 7 ZIH-LAX 7 LA PAZ-PHOENIX 1 LA PAZ-LAX 1 BJX-ORD 4 BJX-LAX 7 LOS CABOS-SAN DIEGO 7 MID-LAX 7 MID-MIA 7 MTY-LAX 7 MTY-NEW YORK 7 MTY-PHOENIX 7 PVR-LAX 6 PVR-NEW YORK 13</p>		
--	--	---	--	--

Francia	No determinadas. Sujetas a aprobación en cada temporada de acuerdo a la solicitud de la línea aérea designada	Frecuencias operadas por Air France: MEX-CDG 7 Frecuencias operadas por Aeroméxico: MEX-CDG 7	Miami Madrid Frankfurt	Ninguna
Japón	7	Frecuencias operadas por Japan Airlines: MEX-TYO 2	No pactada 5ª libertad	Ninguna
Panamá	7	Frecuencias operadas por Mexicana de Aviación: MEX-PTY 7 Frecuencias operadas por Copa Airlines: MEX-PTY 7	Tramo Panamá - Caracas	/ frecuencias en el tramo PTY-CCS
Argentina	5	Frecuencias operadas por Mexicana de Aviación: MEX-EZE 5	Lima Bogotá Guayaquil Sao Paulo Caracas República Dominicana	Ninguna
Bolivia	7	Frecuencias operadas por Lloyd Aéreo Boliviano: MÉXICO – LA PAZ 4	Derecho de quinta en la ruta: México a dos puntos en Bolivia vía un punto en Centroamérica y más allá de Bolivia y dos puntos más allá a Sudamérica	Ninguna
Brasil	6	Frecuencias operadas por Varig: MEX-GRU-GIG 3 CUN-GRU-GIG 2 Frecuencias operadas por Aeroméxico: MEX-GRU 3	Contemplada quinta libertad	Ninguna

Chile	10	Frecuencias operadas por Lanchile: MÉXICO – SANTIAGO 5 Frecuencias operadas por Aeroméxico: MÉXICO-SANTIAGO 4	No pactada	Ninguna
Colombia	Ilimitadas	Frecuencias operadas por Mexicana de Aviación: MEX-BOG 5 CUN-BOG 1 Frecuencias operadas por Avianca: MEX-BOG 4	No pactada	Ninguna
Ecuador	7	Ninguna con equipo propio	Derecho de quinta en todos los sectores del cuadro de rutas previa consulta a la autoridad aeronáutica	Ninguna
Paraguay	Sin Convenio Bilateral sobre Transporte aéreo	Ninguna con equipo propio	Sin Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo	Ninguna
Perú	21 frecuencias semanales NOTA: - Avión con capacidad hasta 200 pasajeros = 1 frecuencia - Avión con capacidad hasta 300 pasajeros = 1.5 frecuencias - Avión con capacidad de	Ninguna con equipo propio	Derecho de quinta libertad más allá a Buenos Aires y Sao Paulo limitado a la existencia de acuerdos de código compartido	Ninguna

	más de 300 pasajeros = 2 frecuencias			
Uruguay	Sin Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo	Ninguna con equipo propio	Sin Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo	Ninguna
Venezuela	7	Frecuencias operadas por Mexicana de Aviación: MEX-CCS 7	No pactada	Sujeto al acuerdo comercial con Servivensa, Mexicana ejerce derechos de quinta libertad en el segmento PTY-CCS

Fuente: Mexicana de Aviación

2. Cuba

Cuba define su política aérea como flexible.

En cuanto a los derechos de tráfico para vuelos regulares, rige lo acordado en los Convenios Bilaterales respectivos, los que en general establecen el principio de la estricta reciprocidad, y la predeterminación de la capacidad. En otras palabras, no se diferencian sustancialmente de la política que tiene México, al menos respecto de los países latinoamericanos.

Lo anterior es válido tanto para los derechos de 3ª y 4ª libertad, como para los derechos de 5ª libertad.

Se establece que los derechos de tráfico, deben ser ejercidos por las líneas designadas por cada una de las partes.

Se autorizan vuelos charter, siempre y cuando no afecten la ocupación de los vuelos regulares.

En cuanto a la cantidad de líneas aéreas que pueden operar una determinada ruta, Cuba establece que la designación puede llegar hasta 3 líneas aéreas, por cada una de las partes contratantes.

En el siguiente Cuadro, se presenta una visión sinóptica de las frecuencias autorizadas en los Convenios Bilaterales de Cuba, con los países más importantes, en términos de sus relaciones aerocomerciales. Desafortunadamente, y como se explicó en el Capítulo I, dada la estrechez de los plazos, no se pudo obtener antecedentes adicionales sobre las perspectivas futuras de la política aerocomercial de Cuba.

Frecuencias Contempladas en los Acuerdos Bilaterales de Cuba

CUBA CON:	En 3ª y 4ta. Libertad		En 5ta. Libertad	
	Autorizadas	Realizadas Actualmente	Autorizadas	Realizadas Actualmente
Alemania	18 cada parte	14 Alemania (Condor y LTU)		
Canadá	De acuerdo al Mercado	3 Cubana	7 Lacsa	7 Lacsa (4 Toronto, 3 Montreal)
El Salvador	No hay acuerdo		7 Lacsa	7 Lacsa
España	16 cada parte	16 España (Iberia, Air Europa, Spanair) 2 Cubana		
Francia	10 cada parte	5 Air France 4 AOM-Cubana, 1 AOM		
México	30 cada parte	22 (Mexicana y Aerocaribe) 12 Cubana		
Panamá	14 cada parte	14 Panamá (Copa)		
Venezuela	7 cada parte	7 Venezuela (Aerpostal)		
Argentina	7 cada parte	1 Cubana		
Bolivia	De acuerdo al Mercado	1 Bolivia (Lloyd Aéreo)		
Brasil	2 cada parte	1 Cubana		
Chile	De acuerdo al Mercado	1 Cubana		
Colombia	6 cada parte	2 Cubana, 1 Colombia (West Caribbean)		
Ecuador	7 cada parte	1 Ecuador (TAME)		
Paraguay	No hay acuerdo			
Perú	No hay acuerdo	1 Cubana		
Uruguay	2 cada parte	1 Cubana		

Fuente: Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba

En lo que respecta a su política de bloques, cabe destacar que Cuba asigna particular importancia a su relación con Asociación de Estados del Caribe (AEC). (Ver Anexo N° 24)

3. Una disgresión sobre la “Estructura de rutas radial”

Se estima que es necesario efectuar una disgresión sobre lo que es, en general, la estructura de rutas aéreas en América Latina en cuanto a su funcionamiento.

En la actualidad, prácticamente todas las capitales de América Latina están conectadas con Miami, con un nivel de servicios (frecuencias) bueno o al menos aceptable, en función de los respectivos tamaños de los mercados, lo que conforma lo que llamaremos una estructura radial.

Por otra parte Miami, además de ser un destino natural para los latinoamericanos, opera como “hub” o puerta de entrada hacia los Estados Unidos, e incluso de punto de conexión hacia Europa. Es decir, el flujo de tráfico de mayor envergadura de la región latinoamericana se genera con Miami, lo que significa que en las rutas con Miami existe la masa crítica de pasajeros y de carga para producir las economías de escala, que son tan importantes en la industria aérea. Estas serían aprovechadas por las líneas aéreas que tienen una operación más fuerte en dicho “hub”. En este caso, serían las empresas estadounidenses, específicamente American Airlines.

En otras palabras, esta estructura le permite a la empresa de los Estados Unidos un mejor aprovechamiento de las economías de escala, lo que les da una ventaja competitiva respecto a sus congéneres latinoamericanas, por ejemplo Varig en Brasil, LanChile en Chile o Avianca en Colombia.

IX. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Se decía al comenzar este Estudio, que el objetivo central de éste, era la identificación de todas aquellas medidas que, mediante su ejecución inmediata generaran beneficios concretos para las operaciones de transporte aéreo en la región que forman los países miembros de ALADI.

Se agregaba también que una de las piedras angulares definidas para la formulación del Estudio, y las conclusiones asociadas a ellas, estaba dada por la incorporación de México y Cuba a la región sudamericana de la ALADI, y que por consiguiente era menester evaluar el impacto de la incorporación de estos dos países a un espacio geográfico de mayor tamaño, tanto en sus aspectos económicos, de comercio exterior, como el lo que específicamente decía relación con el transporte aéreo.

En dicho contexto, los objetivos fundamentales que tendría ALADI, o los países miembros de ALADI, en este nuevo Estudio son:

1. Identificar las condiciones que permitan un mayor desarrollo del transporte aéreo en la nueva región geográfica ampliada, resultante de la incorporación de México y Cuba. Dicho en otras palabras, ver cómo se puede generar una mayor cantidad de tráfico al interior de la región geográfica que se ha definido (tráfico intraregional).

2. Identificar la existencia de "cuellos de botella", algunos de ellos ya identificados en nuestro Primer Estudio, que constituyan una limitante al desarrollo del transporte aéreo en la nueva región geográfica definida.
3. Adicionalmente, y aún cuando no haya sido explicitado, y pudiere haber opiniones contrapuestas, también podría considerarse que ALADI pudiere tener como objetivo el que las líneas aéreas de sus países miembros vean aumentados sus actuales niveles de tráfico

Entonces, la pregunta relevante a formularse es ¿cómo generar más tráfico?. Esencialmente, se visualizan dos vías:

1. Creando tráfico dentro de la región de los países que integran ALADI (o en este caso la "nueva ALADI", es decir, incorporando México y Cuba), y de esta forma obtener mayor desarrollo y mayor conectividad dentro de este espacio geográfico.
2. Desviando tráfico que anteriormente se generaba con otras regiones geográficas, fuera de la "nueva ALADI". En otras palabras, "compitiendo" por dicho tráfico.

Ahora bien ¿Cuáles son las vías para lograr lo anterior?:

En ambos casos, el entorno regulatorio juega un rol esencial. Vimos en el Capítulo VIII que tanto México como Cuba tenían políticas aéreas de naturaleza regulada (o relativamente regulada), con limitaciones no tan agudas en materia de 3ª y 4ª libertad, y bastante estrictas en lo que se refiere a las 5as libertades, muy especialmente con respecto a los países latinoamericanos.

Por consiguiente, es razonable suponer que una disminución de las restricciones, generaría una mayor oferta de vuelos o servicios, lo que se debería traducir en menores precios, y por ende en una mayor demanda hacia/desde los principales destinos de Cuba y México. Es bien sabido que Ciudad de México, Cancún y Acapulco, en México; y La Habana y Varadero, en Cuba son destinos de alto atractivo turístico.

Entonces, es posible concluir que con una disminución de las restricciones a los derechos de tráfico, se produciría un aumento de los flujos de tráfico turísticos (y de negocios en menor medida) hacia México y Cuba, en desmedro de Miami, en la medida que los precios relativos de acceder a estos países, se abaraten respecto de esta última ciudad.

En esta situación, México y Cuba pasarían también a "reemplazar" (en cierta medida) a Miami, en su rol de nodo en el marco de la estructura de rutas radial, que se definió en el capítulo anterior. Por su parte, las líneas aéreas mexicanas y cubanas – al menos en términos conceptuales - pasarían a aprovechar parte de las economías de escala propias de esta nueva estructura radial, presentando ventajas respecto de sus congéneres del sur.

La otra fuente de mayor tráfico estaría dada por aquél que se dirigiría a México y Cuba, y que actualmente se desplaza a los centros de turismo nacionales, como por ejemplo, Bariloche en Argentina, Pucón en Chile o Cartagena de Indias en Colombia. Lo anterior, también como consecuencia de un abaratamiento en los precios relativos de México y Cuba.

Se puede concluir entonces que en la medida que se liberalicen las 3as, 4as y 5as libertades de estos países, se generará un mayor tráfico turístico y de negocios con los países sudamericanos de ALADI, en la medida por cierto, que estos últimos hagan otro tanto.

Ahora bien, este crecimiento en los tráficos con respecto a México y Cuba, ciertamente tendrá una cota que vendrá dada por las dos grandes causas que motivan el bajo nivel del transporte aéreo en la región latinoamericana, y que fueron identificadas en nuestro Primer Estudio. Ellas son el bajo nivel de desarrollo económico de estos países y muy especialmente los bajos niveles de comercio exterior entre ellos.

Vimos en el Capítulo IV de nuestro Estudio, que los niveles de comercio exterior que se generan en la este nuevo espacio geográfico (con la incorporación de México y Cuba), eran incluso inferiores en términos porcentuales, que los que se registraban en la región geográfica integrada por los diez países de la región sudamericana de ALADI.

De tal modo entonces que, aún cuando ambos países liberalizaren las restricciones de 3ª, 4ª, y 5ª libertad que actualmente existen, el impacto en mayores niveles tráfico de pasajeros y de carga, se verían necesariamente acotados por esta limitante estructural.

Cabe realzar que otros impactos que se producirían, dicen relación con una baja en las tarifas de los servicios aéreos, con el consiguiente aumento del bienestar para los consumidores, y un aumento de la competencia en las rutas relacionadas con México y Cuba, no visualizándose impactos negativos. Por cierto, las líneas aéreas que actualmente operan dichas rutas verían aumentados sus niveles de competencia, lo que las obligaría a incrementar su eficiencia.

Por consiguiente PSC Corp. recomienda:

1. Generar todas aquellas acciones que permitan reducir los aranceles, y demás barreras al comercio exterior de México y Cuba, con los países de la región sudamericana de ALADI.
2. Que se emprendan las acciones pertinentes en los ámbitos institucionales correspondientes, para que México y Cuba liberalicen las restricciones que en materia de derechos de 3ª y 4ª libertad existen, respecto de los países de la región sudamericana de ALADI (y por supuesto entre ellos dos).
3. Aunque de menor impacto, que se liberalicen las restricciones de 5ª libertad de México y Cuba, y el resto de los países latinoamericanos de la región de ALADI. En el caso que estos países – al igual que cualquier otro de ALADI – fueren partidarios de mantener el principio de intercambiar estos derechos sobre la base de su respectivo valor económico, se recomienda que entonces expliciten el valor de éstos, a los efectos de que los restantes países sepan qué pueden ofrecer a cambio.
4. Los gobiernos de ambos países, deberían establecer el marco regulatorio adecuado, para evitar que las líneas aéreas paguen tarifas excesivas en aquellos servicios que tienen carácter monopólico, como son los aeroportuarios y de ayuda a la navegación aérea.
5. Todas las recomendaciones formuladas en el Estudio anterior (DITIAS), mantienen plenamente su vigencia. Ellas básicamente dicen relación con estudiar los beneficios sociales que se derivan de la privatización de aeropuertos, con crear las condiciones para que la región actúe como bloque en materia de seguridad operacional y de los FANS (Future Aviation Navigation Systems), con estimular el desarrollo de “hubs” en la aviación, con diseñar fórmulas novedosas para introducir el transporte intermodal para la carga, y en general, con todas aquellas acciones que apunten a la generación de una base de

mercado más amplia, dado que el desarrollo del transporte aéreo en la región, pasa necesariamente por este último aspecto.

De esta forma, creemos, se estarían dando pasos fundamentales para estimular el desarrollo del transporte aéreo en la región de ALADI, ahora definida como un espacio geográfico mayor.

Una consideración final:

En el caso de las líneas aéreas de México y Cuba, es preciso destacar que tanto Aeroméxico como Mexicana de Aviación, en México; como Cubana de Aviación, en Cuba, son líneas aéreas que tienen una dilatada trayectoria empresarial, a lo largo de la cual han logrado acumular un "expertise" gerencial y técnico, que ha merecido reconocimiento internacional.

En tal sentido, sería altamente conveniente que en la formulación de políticas, las autoridades competentes tengan en cuenta este factor, que en el fondo es un activo de sus respectivos países.

Al efectuar esta consideración, no se está pensando en subsidios ni protecciones de naturaleza alguna, sino que en un continuo monitoreo por parte de las autoridades, respecto del impacto que las diversas medidas que se implementan tendrían en estas líneas aéreas. Se consigna especialmente esto, porque el contexto que vive la aviación comercial en América Latina, es claramente adverso para las líneas aéreas, lo que se traduce en una serie de impuestos, discriminaciones, tarifas monopólicas en algunos insumos (por ejemplo, infraestructura aeroportuaria y de ATS), y otras distorsiones.

De allí entonces que, si los Gobiernos decidieren abrir los mercados, y con ello las empresas enfrentaren mayores niveles de competencia, debería necesariamente existir igual rigor por parte de las autoridades, para eliminar o al menos atenuar las distorsiones que se han mencionado. En otras palabras, deberían arbitrarse las medidas pertinentes para evitar que se repitan casos como el sucedido con la empresa Viasa en Venezuela.

X. BIBLIOGRAFÍA

1. Estadísticas de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
2. Estadísticas CEPAL. Anuario 2001. Santiago de Chile.
3. Informes y Resoluciones Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Lima, Perú. Año 2001.
4. Revistas "Air Transport World", The Magazine of World Airline Management. A Penton Publication, Washington, July 2000.
5. Estadísticas ALADI: documentos y archivos electrónicos enviados por ALADI sobre Comercio Exterior.
6. Informes y Resoluciones Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Lima, Perú. Año 2001.
7. Publicación "World Air Transport Statistics (WATS)", de IATA. Ginebra, Año 2001
8. "La Aviación Mexicana en Cifras 1993-1999" Secretaría de Comunicaciones y Transportes- Dirección General de Aeronáutica Civil
9. Informe PSC año 2000: "Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur (DITIAS): Modo Aéreo".
10. "Manual Estadístico del Sector Transporte 2000". Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México. Año 2000.
11. Sitios WEB
 - 11.1 México:
 - www.sct.gob.mx : Secretaría de Comunicaciones y Transportes
 - www.asa.gob.mx : Aeropuertos y Servicios Auxiliares
 - www.shcp.gob.mx : Secretaría de Hacienda y Crédito Público (Dirección General de Aeronáutica Civil)
 - www.inegi.gob.mx : Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática
 - www.cepal.org.mx : Comisión Económica para América Latina y El Caribe. Sede subregional en México
 - www.aladi.org: Asociación Latinoamericana de Integración
 - <http://lanic.utexas.edu/>: Latin American Network Information Center
 - 11.2 Cuba:
 - www.cepal.org.mx: Comisión Económica para América Latina y El Caribe. Sede subregional en México
 - <http://lanic.utexas.edu/project/asce/>: Association for the Study of the Cuban Economy
 - www.camaracuba.cubaweb.cu: Cámara de Comercio de Cuba
 - www.aladi.org: Asociación Latinoamericana de Integración
 - www.unctad.org: United Nations Conference of Trade and Development
 - <http://lanic.utexas.edu/>: Latin American Network Information Center

Anexo N° 1

Comercio Exterior en los Países Miembros de ALADI - Exportaciones
(Valor FOB en miles de dólares)

País	Argentina														
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	% sobre Total ALADI								
Bolivia	254.024	291.632	464.265	431.302	321.285	286.351	2,6	3,5	3,3	3,1	2,1	2,6	3,1	2,8	2,1
Brasil	5.484.131	6.614.832	8.133.104	7.949.268	5.669.581	6.991.317	57,0	62,1	61,2	55,4	55,4	56,3	55,4	55,4	56,3
Chile	1.475.133	1.765.848	1.931.641	1.864.355	1.869.003	2.870.580	15,3	14,8	14,4	18,2	18,2	21,5	18,2	18,2	21,5
Colombia	233.408	182.566	172.124	195.048	125.435	130.539	2,4	1,3	1,5	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,1
Ecuador	86.301	79.627	85.826	122.284	68.199	62.629	0,9	0,7	0,9	0,7	0,7	0,5	0,7	0,7	0,5
Paraguay	631.378	594.224	623.503	621.988	563.146	592.166	6,6	4,8	4,8	5,5	5,5	4,8	5,5	5,5	4,8
Perú	275.578	254.212	306.495	325.670	212.720	293.353	2,9	2,3	2,5	2,1	2,1	2,4	2,1	2,1	2,4
Uruguay	663.340	726.257	844.039	850.132	818.558	818.583	6,9	6,4	6,5	6,5	6,5	6,6	6,5	6,5	6,6
Venezuela	377.736	351.316	315.344	363.764	247.023	217.569	3,9	2,4	2,8	2,4	2,4	1,8	2,4	2,4	1,8
Sub Total	9.481.029	10.850.514	12.876.341	12.724.011	9.914.950	12.043.087									
Cuba					65.240	52.999									
México	144.380	248.210	215.764	261.183	281.565	325.693	1,5	1,6	2,0	2,7	2,6	2,6	2,7	2,6	2,6
Total ALADI	9.625.409	11.098.724	13.092.105	12.985.194	10.281.755	12.421.779	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Total Resto del Mundo	11.337.699	12.711.993	13.338.750	13.455.803	13.070.964	13.987.962									
Total Global	20.963.108	23.810.717	26.430.855	26.440.997	23.332.719	26.409.741									

Fuente:
Estadísticas ALADI

País	Bolivia										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	% sobre Total ALADI				
Argentina	142.667	143.425	183.008	141.754	76.772	53.794	33,5	24,3	14,6	14,6	8,4
Brasil	23.441	36.316	37.404	30.091	41.221	165.987	6,8	5,1	7,8	7,8	25,9
Chile	25.834	43.453	59.290	34.281	27.779	30.826	10,8	5,9	5,3	5,3	4,8
Colombia	64.368	115.995	87.648	87.513	126.935	192.783	16,0	15,0	24,1	24,1	30,1
Ecuador	7.346	7.755	3.708	80.237	71.420	5.240	0,7	13,7	13,6	13,6	0,8
Paraguay	4.997	2.676	1.560	1.940	2.151	2.491	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Perú	144.377	138.745	158.454	140.499	75.389	60.936	29,0	24,0	14,3	14,3	9,5
Uruguay	2.047	8.523	2.775	50.124	77.955	69.259	0,5	8,6	14,8	14,8	10,8
Venezuela	5.667	1.329	1.456	11.381	19.272	51.700	0,3	1,9	3,7	3,7	8,1
Sub Total	420.734	498.217	535.303	577.820	518.894	633.016					
Cuba					84	35			0,0	0,0	0,0
México	1.398	11.847	11.156	6.642	7.722	6.756		1,1	1,5	1,5	1,1
Total ALADI	422.132	510.064	546.459	584.462	526.700	639.807	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Total Resto del Mundo	759.082	576.881	725.640	740.273	875.187	816.898					
Total Global	1.181.214	1.086.945	1.272.099	1.324.735	1.401.887	1.456.705					

País	Brasil											
	1995	% sobre Total ALADI	1996	% sobre Total ALADI	1997	% sobre Total ALADI	1998	% sobre Total ALADI	1999	% sobre Total ALADI	2000	% sobre Total ALADI
Argentina	4.041.136	40,5	5.170.032	47,3	6.767.177	49,8	6.747.109	50,6	5.363.954	50,8	6.232.746	48,2
Bolivia	530.083	5,3	631.679	4,9	719.106	5,3	675.819	5,1	442.987	4,2	364.330	2,8
Chile	1.210.470	12,1	1.055.274	9,7	1.195.918	8,8	1.023.013	7,7	896.257	8,5	1.246.251	9,6
Colombia	457.261	4,6	431.908	4,0	507.881	3,7	467.690	3,5	402.933	3,8	514.748	4,0
Ecuador	208.488	2,1	172.071	1,6	171.622	1,3	203.990	1,5	104.474	1,0	133.284	1,0
Paraguay	1.300.733	13,0	1.324.562	12,1	1.406.483	10,3	1.249.431	9,4	744.284	7,0	831.785	6,4
Perú	438.290	4,4	297.969	2,7	361.790	2,7	368.736	2,8	265.022	2,5	353.021	2,7
Uruguay	811.899	8,1	810.668	7,4	869.979	6,4	880.562	6,6	669.634	6,3	697.280	5,4
Venezuela	480.892	4,8	454.419	4,2	768.146	5,6	706.298	5,3	536.670	5,1	751.066	5,8
Sub Total	9.479.252		10.248.602		12.768.102		12.322.248		9.426.215		11.124.511	
Cuba									66.117	0,6	94.569	0,7
México	496.086	5,0	679.346	6,2	828.366	6,1	1.001.784	7,5	1.068.103	10,1	1.711.341	13,2
Total ALADI	9.975.338	100,0	10.927.948	100,0	13.596.468	100,0	13.324.032	100,0	10.590.435	100,0	12.930.421	100,0
Total Resto del Mundo	36.530.945		36.818.781		39.389.377		37.795.868		37.451.008		42.352.109	
Total Global	46.506.283		47.746.729		52.985.845		51.119.900		48.011.443		55.282.530	

País	Colombia											
	1995	% sobre Total ALADI	1996	% sobre Total ALADI	1997	% sobre Total ALADI	1998	% sobre Total ALADI	1999	% sobre Total ALADI	2000	% sobre Total ALADI
Argentina	60.944	2,5	51.509	2,2	90.216	3,4	85.985	3,3	50.250	2,2	56.187	1,9
Bolivia	25.254	1,1	29.898	1,3	45.901	1,7	46.427	1,8	39.621	1,8	38.618	1,3
Brasil	104.417	4,4	119.100	5,2	131.502	4,9	101.600	3,9	166.897	7,4	283.087	9,5
Chile	138.546	5,8	182.391	7,9	194.237	7,3	159.268	6,0	152.390	6,7	191.245	6,4
Ecuador	427.780	17,9	425.186	18,5	541.299	20,4	581.532	22,1	330.217	14,6	461.592	15,5
Paraguay	3.393	0,1	4.382	0,2	3.904	0,1	5.392	0,2	2.969	0,1	2.973	0,1
Perú	566.839	23,7	612.620	26,6	543.137	20,4	370.133	14,1	357.927	15,8	371.548	12,5
Uruguay	8.721	0,4	5.274	0,2	5.495	0,2	8.073	0,3	8.090	0,4	9.239	0,3
Venezuela	966.993	40,4	779.452	33,9	989.780	37,2	1.145.597	43,5	923.259	40,8	1.297.784	43,6
Sub Total	2.302.887		2.209.812		2.545.471		2.504.007		2.081.620		2.712.273	
Cuba	89.694	3,7	89.166	3,9	113.969	4,3	128.537	4,9	28.201	1,2	31.684	1,1
México	2.392.561	100,0	2.298.978	100,0	2.659.440	100,0	2.632.544	100,0	2.261.672	100,0	2.974.000	100,0
Total ALADI	7.808.483		8.348.666		8.889.669		8.233.081		9.355.369		10.140.985	
Total Resto del Mundo	10.201.064		10.647.563		11.549.029		10.865.625		11.617.041		13.114.985	

Pais	Chile											
	1995	% sobre Total ALADI	1996	% sobre Total ALADI	1997	% sobre Total ALADI	1998	% sobre Total ALADI	1999	% sobre Total ALADI	2000	% sobre Total ALADI
Argentina	584.103	19,6	699.856	23,9	777.966	23,1	734.537	21,7	726.404	22,4	638.978	16,8
Bolivia	196.897	6,6	207.805	7,1	228.420	6,8	247.070	7,3	190.334	5,9	163.963	4,3
Brasil	1.064.027	35,6	946.758	32,3	974.456	29,0	828.047	24,5	701.347	21,6	969.391	25,5
Colombia	188.425	6,3	194.057	6,6	226.001	6,7	210.320	6,2	205.777	6,3	236.323	6,2
Ecuador	124.220	4,2	143.844	4,9	156.104	4,6	194.364	5,8	109.560	3,4	158.657	4,2
Paraguay	75.954	2,5	66.356	2,3	63.848	1,9	60.149	1,8	47.548	1,5	47.240	1,2
Perú	432.321	14,5	324.931	11,1	343.413	10,2	362.111	10,7	356.597	11,0	439.347	11,6
Uruguay	56.326	1,9	57.696	2,0	63.002	1,9	56.264	1,7	56.950	1,8	61.567	1,6
Venezuela	135.110	4,5	140.996	4,8	156.660	4,7	176.779	5,2	195.198	6,0	228.361	6,0
Sub Total	2.857.383		2.782.299		2.989.870		2.869.641		2.589.715		2.943.827	
Cuba									32.738	1,0	36.433	1,0
México	127.374	4,3	146.162	5,0	371.172	11,0	508.160	15,0	620.955	19,1	815.643	21,5
Total ALADI	2.984.757	100,0	2.928.461	100,0	3.361.042	100,0	3.377.801	100,0	3.243.408	100,0	3.795.903	100,0
Total Resto del Mundo	12.916.511		12.478.373		13.317.167		11.463.832		12.375.885		14.419.208	
Total Global	15.901.268		15.406.834		16.678.209		14.841.633		15.619.293		18.215.111	

Pais	Ecuador											
	1995	% sobre Total ALADI	1996	% sobre Total ALADI	1997	% sobre Total ALADI	1998	% sobre Total ALADI	1999	% sobre Total ALADI	2000	% sobre Total ALADI
Argentina	89.909	11,8	84.115	9,8	76.439	7,4	76.578	8,7	75.248	9,0	93.153	8,8
Bolivia	3.771	0,5	4.576	0,5	5.611	0,5	6.972	0,8	6.652	0,8	6.136	0,6
Brasil	54.050	7,1	43.864	5,1	26.146	2,5	33.438	3,8	16.197	1,9	17.990	1,7
Chile	194.388	25,5	220.544	25,8	238.589	23,2	139.836	15,9	195.109	23,5	220.931	20,8
Colombia	251.889	33,1	300.481	35,2	355.456	34,5	282.561	32,2	227.241	27,3	261.693	24,6
Paraguay	1.596	0,2	1.541	0,2	1.284	0,1	1.391	0,2	1.309	0,2	919	0,1
Perú	69.243	9,1	53.269	6,2	223.664	21,7	199.125	22,7	180.164	21,7	288.969	27,2
Uruguay	8.357	1,1	16.247	1,9	8.717	0,8	31.142	3,5	6.043	0,7	5.100	0,5
Venezuela	34.102	4,5	72.443	8,5	51.457	5,0	59.295	6,8	66.450	8,0	113.927	10,7
Sub Total	707.305		797.080		987.363		830.338		774.413		1.008.818	
Cuba									4.853	0,6	5.332	0,5
México	54.020	7,1	57.731	6,8	42.040	4,1	47.614	5,4	52.533	6,3	49.827	4,7
Total ALADI	761.325	100,0	854.811	100,0	1.029.403	100,0	877.952	100,0	831.799	100,0	1.063.977	100,0
Total Resto del Mundo	3.600.175		4.035.023		4.234.961		3.325.096		3.619.286		3.781.853	
Total Global	4.361.500		4.889.834		5.264.364		4.203.048		4.451.085		4.845.830	

Pais	México											
	1995	% sobre Total ALADI	1996	% sobre Total ALADI	1997	% sobre Total ALADI	1998	% sobre Total ALADI	1999	% sobre Total ALADI	2000	% sobre Total ALADI
Argentina	347.416	11,2	536.473	14,1	576.506	13,2	476.796	13,1	255.707	11,8	295.857	10,8
Bolivia	23.436	0,8	28.381	0,7	26.751	0,6	35.716	1,0	31.402	1,4	26.291	1,0
Brasil	853.388	27,5	974.412	25,5	877.632	20,1	737.788	20,2	397.657	18,4	536.874	19,7
Chile	535.116	17,2	755.866	19,8	968.586	22,2	731.369	20,1	365.088	16,9	441.275	16,2
Colombia	479.103	15,4	466.720	12,2	558.855	12,8	527.011	14,5	366.932	16,9	465.366	17,0
Ecuador	150.869	4,9	168.066	4,4	169.807	3,9	163.431	4,5	68.523	3,2	108.253	4,0
Paraguay	20.945	0,7	30.748	0,8	24.231	0,6	15.018	0,4	8.481	0,4	9.903	0,4
Perú	209.264	6,7	228.307	6,0	285.236	6,5	227.214	6,2	176.572	8,2	208.429	7,6
Uruguay	47.898	1,5	102.721	2,7	62.098	1,4	73.234	2,0	59.808	2,8	103.329	3,8
Venezuela	440.939	14,2	524.761	13,7	812.095	18,6	655.976	18,0	435.805	20,1	535.437	19,6
Sub Total	3.108.374		3.816.455		4.361.797		3.643.553		2.165.975		2.731.014	

Total ALADI	3.108.374	100,0	3.816.455	100,0	4.361.797	100,0	3.643.553	100,0	2.165.975	100,0	2.731.014	100,0
Total Resto del Mundo	76.113.586		91.851.536		105.694.740		113.709.853		134.120.679		163.476.940	
Total Global	79.221.960		95.667.991		110.056.537		117.353.406		136.286.654		166.207.954	

Pais	Paraguay											
	1995	% sobre Total ALADI	1996	% sobre Total ALADI	1997	% sobre Total ALADI	1998	% sobre Total ALADI	1999	% sobre Total ALADI	2000	% sobre Total ALADI
Argentina	83.278	14,0	95.430	13,2	103.592	16,1	152.737	25,5	53.282	15,2	93.582	15,1
Bolivia	3.638	0,6	3.423	0,5	4.864	0,8	4.905	0,8	12.162	3,5	19.213	3,1
Brasil	410.825	68,9	520.724	72,0	457.609	71,0	349.317	58,4	234.969	66,8	336.562	54,2
Chile	31.051	5,2	24.784	3,4	34.261	5,3	40.030	6,7	23.114	6,6	23.114	3,7
Colombia	6.930	1,2	356	0,0	755	0,1	2.866	0,5	232	0,1	2.106	0,3
Ecuador	967	0,2	669	0,1	476	0,1	345	0,1	358	0,1	537	0,1
Peru	3.181	0,5	11.428	1,6	6.843	1,1	9.154	1,5	3.790	1,1	12.200	2,0
Uruguay	33.946	5,7	43.528	6,0	23.753	3,7	28.718	4,8	19.225	5,5	122.984	19,8
Venezuela	21.572	3,6	14.746	2,0	11.079	1,7	8.466	1,4	2.451	0,7	9.722	1,6
Sub Total	595.388		715.088		643.232		596.538		349.583		620.020	
Cuba									1	0,0	0	0,0
México	925	0,2	8.214	1,1	1.667	0,3	1.337	0,2	1.942	0,6	742	0,1
Total ALADI	596.313	100,0	723.302	100,0	644.899	100,0	597.875	100,0	351.526	100,0	620.762	100,0
Total Resto del Mundo	323.019		319.693		496.102		416.229		389.244		223.391	
Total Global	919.332		1.042.995		1.141.001		1.014.104		740.770		844.153	

País	Perú											
	1995	% sobre Total ALADI	1996	% sobre Total ALADI	1997	% sobre Total ALADI	1998	% sobre Total ALADI	1999	% sobre Total ALADI	2000	% sobre Total ALADI
Argentina	30.838	3,5	37.748	4,1	48.327	4,5	28.458	3,0	29.387	3,3	22.721	2,4
Bolivia	76.936	8,7	101.247	11,0	111.307	10,4	119.539	12,0	99.913	11,1	76.735	8,2
Brasil	199.881	22,5	239.260	26,0	256.099	23,9	180.321	18,7	172.806	19,2	176.059	18,8
Chile	152.127	17,1	123.189	13,4	132.257	12,3	138.486	14,4	173.288	19,2	230.929	24,7
Colombia	118.247	13,3	120.323	13,1	154.593	14,4	143.383	14,9	103.929	11,5	120.027	12,8
Ecuador	46.819	5,3	70.320	7,6	111.242	10,4	106.409	11,0	50.224	5,6	79.198	8,5
Paraguay	1.244	0,1	1.484	0,2	1.594	0,1	1.478	0,2	1.397	0,2	548	0,1
Uruguay	3.172	0,4	5.105	0,6	4.915	0,5	4.702	0,5	4.317	0,5	3.703	0,4
Venezuela	163.155	18,4	125.664	13,7	138.557	12,9	108.025	11,2	92.251	10,2	94.001	10,0
Sub Total	792.419		824.340		958.891		826.801		727.512		803.921	
Cuba									2.498	0,3	2.002	0,2
México	96.272	10,8	95.609	10,4	114.161	10,6	137.274	14,2	171.091	19,0	130.488	13,9
Total ALADI	888.691	100,0	919.949	100,0	1.073.052	100,0	964.075	100,0	901.101	100,0	936.411	100,0
Total Resto del Mundo	4.551.017		4.915.068		5.686.339		4.707.738		5.030.977		4.672.597	
Total Global	5.439.708		5.835.017		6.759.391		5.671.813		5.932.078		5.609.008	

País	Uruguay											
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	% sobre Total ALADI	% sobre Total ALADI	2000	% sobre Total ALADI		
Argentina	267.099	271.547	354.293	513.579	368.681	315.793	23,4	29,8	368.681	31,6	315.793	35,0
Bolivia	2.092	2.278	2.646	3.675	2.592	1.476	0,2	0,2	2.592	0,2	1.476	0,2
Brasil	700.066	830.993	940.159	935.065	556.844	387.064	62,0	54,2	556.844	47,7	387.064	42,9
Chile	39.879	42.748	56.739	73.437	46.499	37.633	3,3	4,3	46.499	4,0	37.633	4,2
Colombia	18.296	15.148	15.809	13.440	7.885	6.638	1,0	0,8	7.885	0,7	6.638	0,7
Ecuador	1.293	972	5.700	15.916	11.845	940	0,1	0,9	11.845	1,0	940	0,1
Paraguay	24.921	49.549	60.672	83.860	81.132	61.074	2,2	4,9	81.132	6,9	61.074	6,8
Perú	36.829	34.451	31.944	32.962	17.524	13.628	2,7	1,9	17.524	1,5	13.628	1,5
Venezuela	10.969	12.959	15.141	27.718	27.994	9.123	1,0	1,6	27.994	2,4	9.123	1,0
Sub Total	1.101.444	1.260.645	1.483.103	1.699.652	1.120.996	833.369			1.120.996		833.369	
Cuba					3.093	3.023			3.093	0,3	3.023	0,3
México	14.910	26.918	32.387	25.812	43.417	65.403			43.417	3,7	65.403	7,3
Total ALADI	1.116.354	1.287.563	1.515.490	1.725.464	1.167.506	901.795	100,0	100,0	1.167.506	100,0	901.795	100,0
Total Resto del Mundo	989.824	1.109.851	1.210.250	1.044.189	1.069.541	832.922			1.069.541		832.922	
Total Global	2.106.178	2.397.414	2.725.740	2.769.653	2.237.047	1.734.717			2.237.047		1.734.717	

País	Venezuela												
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	% sobre Total ALADI	1998	% sobre Total ALADI	1999	% sobre Total ALADI	2000	% sobre Total ALADI
Argentina	35.973	63.872	40.265	54.326	62.543	15.539	1,1	54.326	1,8	62.543	2,5	15.539	1,0
Bolivia	8.756	3.916	5.813	5.081	1.520	2.947	0,2	5.081	0,2	1.520	0,1	2.947	0,2
Brasil	1.683.907	747.481	969.326	660.996	818.231	123.470	25,7	660.996	21,3	818.231	32,4	123.470	8,1
Chile	138.723	206.036	160.766	191.764	160.717	61.947	4,3	191.764	6,2	160.717	6,4	61.947	4,1
Colombia	1.423.247	1.249.568	1.339.920	1.432.464	788.754	743.053	35,6	1.432.464	46,2	788.754	31,3	743.053	48,9
Ecuador	215.206	179.747	300.334	221.184	144.470	143.962	8,0	221.184	7,1	144.470	5,7	143.962	9,5
Paraguay	1.212	2.141	5.018	4.803	756	2.472	0,1	4.803	0,2	756	0,0	2.472	0,2
Perú	239.419	309.942	464.413	298.910	285.558	140.556	12,3	298.910	9,6	285.558	11,3	140.556	9,2
Uruguay	16.907	30.961	90.781	17.435	73.952	902	2,4	17.435	0,6	73.952	2,9	902	0,1
Sub Total	3.763.350	2.793.664	3.376.636	2.886.963	2.336.501	1.234.848		2.886.963		2.336.501		1.234.848	
Cuba					14.644	12.322				14.644	0,6	12.322	0,8
México	177.604	151.413	389.857	216.719	172.186	272.507	10,4	216.719	7,0	172.186	6,8	272.507	17,9
Total ALADI	3.940.954	2.945.077	3.766.493	3.103.682	2.523.331	1.519.677	100,0	3.103.682	100,0	2.523.331	100,0	1.519.677	100,0
Total Resto del Mundo	14.973.265	20.014.745	18.962.885	13.753.421	17.552.972	3.272.073		13.753.421		17.552.972		3.272.073	
Total Global	18.914.219	22.959.822	22.729.378	16.857.103	20.076.303	4.791.750		16.857.103		20.076.303		4.791.750	

Agregado	Total Exportac. 1999	% sobre Total Global	Agregado	Total Exportac. 2000	% sobre Total Global	Agregado	Total Exportaciones (1995-2000)	% sobre Total Global
A Países ALADI	34.795.208	12,9	A Países ALADI	40.535.546	13,6	A Países ALADI	238.917.596	15,8
Al Resto del Mundo	234.911.112	87,1	Al Resto del Mundo	257.976.938	86,4	Al Resto del Mundo	1.276.563.368	84,2
Total Global	269.706.320	100,0	Total Global	298.512.484	100,0	Total Global	1.515.480.964	100,0

Anexo N° 1 (continuación)

**Comercio Exterior Países Sudamericanos con el Resto del Mundo
Período 1995-2000 (en miles de dólares)**

Agregado	Argentina										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	% sobre Total Global	% sobre Total Global	% sobre Total Global	% sobre Total Global	
Total ALADI	15.485.358	18.451.050	22.450.556	22.659.300	18.003.323	21.079.957	37,7	39,5	39,2	36,9	40,8
Total Resto del Mundo	25.599.429	29.121.470	34.430.476	35.185.195	30.837.542	30.572.642	62,3	60,5	60,8	63,1	59,2
Total Global (X+N)	41.084.787	47.572.520	56.881.032	57.844.495	48.840.865	51.652.599	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Agregado	Bolivia											
	1995	% sobre Total Global	1996	% sobre Total Global	1997	% sobre Total Global	1998	% sobre Total Global	1999	% sobre Total Global	2000	% sobre Total Global
Total ALADI	973.221		1.111.488		1.369.873		1.458.559		1.358.289		1.551.716	
Total Resto del Mundo	1.641.583	37,2	1.618.499	40,7	1.811.415	43,1	2.213.319	39,7	1.879.019	42,0	1.753.724	46,9
Total Global (X+M)	2.614.804	100,0	2.729.987	100,0	3.181.288	100,0	3.671.878	100,0	3.237.308	100,0	3.305.437	100,0

Agregado	Brasil											
	1995	% sobre Total Global	1996	% sobre Total Global	1997	% sobre Total Global	1998	% sobre Total Global	1999	% sobre Total Global	2000	% sobre Total Global
Total ALADI	20.581.006	20,5	23.203.641	22,2	27.697.166	23,5	26.356.922	23,6	20.542.588	20,6	25.257.070	22,1
Total Resto del Mundo	79.662.011	79,5	81.271.585	77,8	90.274.186	76,5	85.550.362	76,4	79.216.281	79,4	88.956.825	77,9
Total Global (X+M)	100.243.017	100,0	104.475.226	100,0	117.971.352	100,0	111.907.284	100,0	99.758.869	100,0	114.213.895	100,0

Agregado	Colombia										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	% sobre Total Global				
Total ALADI	5.667.514	5.512.665	6.473.563	6.257.724	4.952.189	6.073.902	23,6	24,0	24,5	22,2	24,6
Total Resto del Mundo	18.396.656	18.489.798	20.454.318	19.242.548	17.324.068	18.579.582	76,4	76,0	75,5	77,8	75,4
Total Global (X+M)	24.064.170	24.002.463	26.927.881	25.500.272	22.276.257	24.653.484	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Agregado	Chile											
	1995	% sobre Total Global	1996	% sobre Total Global	1997	% sobre Total Global	1998	% sobre Total Global	1999	% sobre Total Global	2000	% sobre Total Global
Total ALADI	7.020.287	22,8	7.584.098	23,5	8.543.588	24,6	8.078.380	25,3	7.689.484	26,1	9.714.458	27,9
Total Resto del Mundo	23.784.055	77,2	24.632.736	76,5	26.244.762	75,4	23.849.424	74,7	21.812.744	73,9	25.121.728	72,1
Total Global (X+M)	30.804.342	100,0	32.216.834	100,0	34.788.350	100,0	31.927.804	100,0	29.512.228	100,0	34.836.186	100,0

Agregado	Ecuador											
	1995	1996		1997		1998		1999		2000		
	Total Global	% sobre Total Global										
Total ALADI	2.009.515	23,5	2.016.956	24,9	2.545.335	24,9	2.578.086	26,4	1.848.509	24,8	2.436.463	29,4
Total Resto del Mundo	6.547.145	76,5	6.604.035	75,1	7.673.796	75,1	7.200.382	73,6	5.619.762	75,2	5.855.294	70,6
Total Global (X+M)	8.556.660	100,0	8.620.991	100,0	10.219.131	100,0	9.778.468	100,0	7.468.271	100,0	8.291.757	100,0

Agregado	México											
	1995	% sobre Total Global	1996	% sobre Total Global	1997	% sobre Total Global	1998	% sobre Total Global	1999	% sobre Total Global	2000	% sobre Total Global
Total ALADI	4.865.693	3,2	5.843.855	3,2	6.634.281	3,0	6.204.104	2,6	5.199.855	1,9	7.132.337	2,0
Total Resto del Mundo	146.799.943	96,8	179.288.936	96,8	213.230.457	97,0	236.522.388	97,4	273.261.493	98,1	350.020.416	98,0
Total Global (X+M)	151.665.636	100,0	185.132.891	100,0	219.864.738	100,0	242.726.462	100,0	278.461.348	100,0	357.152.753	100,0

Agregado	Paraguay											
	1995	1996		1997		1998		1999		2000		
	Total Global	% sobre Total Global										
Total ALADI	1.949.436	48,1	2.464.956	59,4	2.504.879	55,1	2.114.614	54,1	1.337.609	50,5	1.817.216	59,8
Total Resto del Mundo	2.105.777	51,9	1.685.391	40,6	2.039.487	44,9	1.797.138	45,9	1.309.025	49,5	1.219.937	40,2
Total Global (X+M)	4.055.213	100,0	4.150.347	100,0	4.544.366	100,0	3.911.752	100,0	2.646.634	100,0	3.037.153	100,0

Agregado	Perú											
	1995	% sobre Total Global	1996	% sobre Total Global	1997	% sobre Total Global	1998	% sobre Total Global	1999	% sobre Total Global	2000	% sobre Total Global
Total ALADI	3.418.923	26,3	3.613.674	26,2	4.106.208	26,8	3.546.130	25,5	3.055.336	24,0	3.234.761	27,4
Total Resto del Mundo	9.604.882	73,7	10.168.548	73,8	11.211.505	73,2	10.345.966	74,5	9.699.607	76,0	8.550.228	72,6
Total Global (X+M)	13.023.805	100,0	13.782.222	100,0	15.317.713	100,0	13.892.096	100,0	12.754.943	100,0	11.784.989	100,0

Agregado	Uruguay											
	1995	% sobre Total Global	1996	% sobre Total Global	1997	% sobre Total Global	1998	% sobre Total Global	1999	% sobre Total Global	2000	% sobre Total Global
Total ALADI	2.585.618	52,0	2.952.945	51,6	3.363.161	52,2	3.570.970	54,3	2.868.299	51,3	2.888.481	51,7
Total Resto del Mundo	2.387.145	48,0	2.766.865	48,4	3.078.136	47,8	3.006.318	45,7	2.725.020	48,7	2.512.047	48,3
Total Global (K+M)	4.972.763	100,0	5.719.810	100,0	6.441.297	100,0	6.577.288	100,0	5.593.319	100,0	5.200.528	100,0

Agregado	Venezuela										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	% sobre Total Global				
Total ALADI	6.231.965	4.950.638	6.429.675	5.651.959	4.922.413	4.325.200	21,0	18,8	14,6	11,5	11,5
Total Resto del Mundo	23.473.711	26.911.418	29.458.524	25.265.531	28.709.028	33.308.959	79,0	81,2	85,4	88,5	88,5
Total Global (X+M)	29.705.676	31.862.056	35.888.199	31.107.490	33.631.441	37.634.159	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Anexo N° 2

Tráfico Internacional de Pasajeros Internacional entre Países de la Región Sudamericana. Año 1999

Pais	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela	Sub-Total	México	Cuba	Total
Argentina			711.600	438.479	39.992	11.112	74.715	37.809	898.493	24.818	2.322.606	42.453	58.697	2.423.756
Bolivia	74.213	85.588	58.836	47.413	5.944	0	14.091	47.891	9.585	4.717	262.690	10.308	92	273.090
Brasil	692.616	61.952	47.250	127.426	27.868	6.823	69.641	29.649	183.213	44.106	1.243.294	44.417	14.381	1.302.092
Chile	512.836	47.250	120.817		19.311	20.686	24.370	119.665	51.957	17.722	934.644	71.875	19.839	1.026.358
Colombia	32.993	8.253	26.062	21.150		69.968	0	47.337	0	152.535	358.288	40.121	16.454	414.863
Ecuador	7.000	126	6.797	20.425	112.224	0	0	34.178	0	32.891	213.641	3.580	11.539	228.760
Paraguay	64.938	12.275	54.188	26.338	40	0	0	205	18.575	151	176.710	540	0	177.250
Perú	51.724	30.701	28.071	118.237	67.890	28.405	0	0	0	0	370.263	15.474	5.072	390.809
Uruguay	910.642	8.545	178.890	20.667	0	0	7.317	0	0	45.235	1.126.061	0	5.843	1.131.904
Venezuela	12.220	7.880	46.045	14.466	137.178	17.164	0	46.333	0	0	281.286	23.945	40.985	346.216
Sub-Total	2.359.172	262.580	1.231.306	834.601	410.447	154.158	190.134	363.087	1.161.823	322.175	7.289.483	252.713	172.902	7.715.098
México	57.254	17.490	35.089	48.690	35.546	5.584	0	15.554	0	25.320	240.527	470.449	367.283	607.810
Cuba	58.599	0	13.858	16.382	15.796	10.631	0	4.996	6.366	43.099	199.727	0	0	640.176
Total	2.475.025	280.070	1.280.253	899.673	461.789	170.373	190.134	383.637	1.168.189	390.594	7.699.737	723.162	540.185	8.422.899

Fuente: Estadísticas CLAC

Anexo N° 3

Tráfico Internacional de Pasajeros entre Países Sudamericanos Hacia Diferentes Regiones del Mundo. Año 1999

País	Sudamérica	Centroamérica	Norteamérica	Caribe	Europa	Asia	África	Oceanía	Total
Argentina	4.681.778	4.638	1.160.668	182.094	1.099.014	15.726	47.514	31.343	7.222.775
Bolivia	525.270	8.620	188.408	92	0	0	0	0	722.390
Brasil	2.474.600	4.527	2.382.930	36.446	2.316.776	221.075	51.917	0	7.488.271
Chile	1.769.245	44.987	786.440	82.510	393.948	481	193	47.066	3.124.870
Colombia	768.735	320.209	1.228.956	150.662	359.505	0	0	0	2.828.067
Ecuador	367.799	122.521	694.297	26.977	158.363	0	0	0	1.369.957
Paraguay	366.844	493	18.754	0	0	0	0	0	386.091
Perú	733.350	75.576	837.543	16.190	258.367	3.574	0	0	1.924.600
Uruguay	2.287.884	482	127.240	12.209	36.262	0	1.819	0	2.465.896
Venezuela	603.461	76.657	1.357.145	440.670	559.801	0	0	0	3.037.734
Sub-Total	14.578.966	658.710	8.782.381	947.850	5.182.036	240.856	101.443	78.409	30.570.651
México	493.240	530.734	12.072.151	837.732	1.095.065	22.115	0	0	15.051.037
Cuba	342.629	153.302	895.525	65.572	802.907	0	592	0	2.260.527
Total	15.414.835	1.342.746	21.750.057	1.851.154	7.080.008	262.971	102.035	78.409	47.882.215

Fuente: Estadísticas CLAC

Anexo N° 4

Estructura Tráfico Internacional de Pasajeros entre Países Sudamericanos hacia Diferentes Regiones del Mundo. Año 1999

Pais	Sudamérica	Centroamérica	Norteamérica	Caribe	Europa	Asia	Africa	Oceania	Total
Argentina	30,37%	0,35%	5,34%	9,84%	15,52%	5,98%	46,57%	39,97%	15,08%
Bolivia	3,41%	0,64%	0,87%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,51%
Brasil	16,05%	0,34%	10,96%	1,97%	32,72%	84,07%	50,88%	0,00%	15,64%
Chile	11,48%	3,35%	3,62%	4,46%	5,56%	0,18%	0,19%	60,03%	6,53%
Colombia	4,99%	23,85%	5,65%	8,14%	5,08%	0,00%	0,00%	0,00%	5,91%
Ecuador	2,39%	9,12%	3,19%	1,46%	2,24%	0,00%	0,00%	0,00%	2,86%
Paraguay	2,38%	0,04%	0,09%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,81%
Perú	4,76%	5,63%	3,85%	0,87%	3,65%	1,36%	0,00%	0,00%	4,02%
Uruguay	14,84%	0,04%	0,59%	0,66%	0,51%	0,00%	1,78%	0,00%	5,15%
Venezuela	3,91%	5,71%	6,24%	23,81%	7,91%	0,00%	0,00%	0,00%	6,34%
México	3,20%	39,53%	55,50%	45,25%	15,47%	8,41%	0,00%	0,00%	31,43%
Cuba	2,22%	11,42%	4,12%	3,54%	11,34%	0,00%	0,58%	0,00%	4,72%
Total	100,00%								

Fuente: Estadísticas CLAC

Anexo N° 5

Tráfico Internacional de Carga entre Países de la Región Sudamericana Año 1999

País	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela	Sub-Total	México	Cuba	Total
Argentina	574.164	1.406.043	9.495.645	9.659.814	1.666.310	207.357	136.048	238.681	9.122.604	151.302	32.063.804	724.091	3.290.910	36.098.805
Bolivia	22.732.669	2.732.759	173.371	166.012	36.894	0	162.270	283.630	453.679	67.080	1.917.100	64.540	6.910	1.986.550
Brasil	13.801.676	1.235.134	7.353.974	6.929.297	1.994.196	125.811	1.612.066	1.637.726	2.612.222	2.582.129	42.956.865	3.479.688	658.920	47.097.473
Chile	1.775.765	229.637	1.461.016	1.215.062	1.986.795	1.370.302	490.051	3.447.807	3.355.547	1.576.216	34.617.512	4.562.697	985.803	40.166.012
Colombia	239.271	3.723	164.126	1.517.758	5.653.829	6.472.733	0	2.805.523	0	10.747.673	24.707.409	1.363.167	860.227	26.930.803
Ecuador	77.103	25.853	821.469	81.731	0	0	0	1.320	83.900	0	11.447.113	78.210	0	12.008.604
Paraguay	295.780	768.083	796.968	2.194.443	1.267.479	387.022	660	3.390.962	0	939.512	6.649.947	342.613	55.483	7.048.043
Perú	3.959.262	657.870	4.103.766	541.430	0	0	35.980	0	0	0	9.298.308	0	301.742	9.600.050
Uruguay	18.943	57.424	337.369	509.660	99.950	49.009	0	81.652	0	0	1.454.007	30.782	1.851.038	3.036.827
Venezuela	43.474.633	7.116.626	24.707.704	22.815.207	12.705.453	8.512.234	2.437.075	11.887.301	15.627.952	16.541.356	165.925.441	10.845.788	8.494.314	185.066.543
Sub-Total	571.396	154.171	1.166.140	2.601.447	712.219	206.976	0	189.354	0	339.969	5.941.672	25.905.985	22.116.983	28.058.665
México	2.537.768	0	572.578	425.806	544.276	527.238	0	19.231	4.106.234	1.923.859	10.656.990	0	0	36.562.975
Cuba	46.583.797	7.270.687	26.446.422	25.842.460	13.961.948	9.346.448	2.437.075	12.095.886	19.734.186	18.806.184	187.524.703	36.551.773	30.611.307	249.687.163
Total														

Fuente: Estadísticas CLAC

Anexo N° 6

Tráfico Internacional de Carga entre Países Sudamericanos Hacia Diferentes Regiones del Mundo. Año 1999

Pais	Sudamérica	Centroamérica	Norteamérica	Caribe	Europa	Asia	Africa	Oceania	Total
Argentina	75.558.437	211.843	53.930.523	5.829.241	40.939.916	811.124	874.109	868.393	179.023.586
Bolivia	9.033.626	301.685	2.876.290	6.910	0	0	0	0	12.218.511
Brasil	67.666.569	452.887	197.656.322	1.634.904	134.181.092	8.272.429	13.977.003	0	423.841.206
Chile	57.432.719	377.206	123.311.255	2.092.794	40.895.328	0	0	611.547	224.720.849
Colombia	37.412.862	20.158.328	266.769.739	5.478.104	44.853.842	0	0	0	374.672.875
Ecuador	20.059.347	1.254.029	90.638.514	1.224.839	18.303.250	0	0	0	131.479.979
Paraguay	3.528.451	252.798	0	0	0	0	0	0	3.781.249
Perú	18.537.288	487.699	37.315.755	358.241	14.351.086	41.280	0	0	71.091.349
Uruguay	24.926.260	8.079	7.076.698	4.407.976	3.182.140	0	0	0	39.601.153
Venezuela	17.695.403	1.940.081	5.280.929	4.012.666	13.964.905	0	0	0	42.893.984
SubTotal	331.850.962	25.444.635	784.856.025	25.045.675	310.671.559	9.124.833	14.851.112	1.479.940	1.503.324.741
México	16.587.460	10.082.178	184.137.552	48.022.978	77.246.864	1.206.642	0	0	337.283.674
Cuba	19.151.304	7.522.316	53.570.666	4.099.997	61.912.128	0	44.412	0	146.300.823
Total	367.589.726	43.049.129	1.022.564.243	77.168.650	449.830.551	10.331.475	14.895.524	1.479.940	1.986.909.238

Fuente: Estadísticas CLAC

Anexo N° 7

Estructura Tráfico Internacional de Carga entre Países Sudamericanos Hacia Diferentes Regiones del Mundo. Año 1999

Pais	Sudamérica	Centroamérica	Norteamérica	Caribe	Europa	Asia	Africa	Oceania	Total
Argentina	20,56%	0,49%	5,27%	7,55%	9,10%	7,85%	5,87%	58,68%	9,01%
Bolivia	2,46%	0,70%	0,28%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,61%
Brasil	18,41%	1,05%	19,33%	2,12%	29,83%	80,07%	93,83%	0,00%	21,33%
Chile	15,62%	0,88%	12,06%	2,71%	9,09%	0,00%	0,00%	41,32%	11,31%
Colombia	10,18%	46,83%	26,09%	7,10%	9,97%	0,00%	0,00%	0,00%	18,86%
Ecuador	5,46%	2,91%	8,86%	1,59%	4,07%	0,00%	0,00%	0,00%	6,62%
Paraguay	0,96%	0,59%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,19%
Perú	5,04%	1,13%	3,65%	0,46%	3,19%	0,40%	0,00%	0,00%	3,58%
Uruguay	6,78%	0,02%	0,69%	5,71%	0,71%	0,00%	0,00%	0,00%	1,99%
Venezuela	4,81%	4,51%	0,52%	5,20%	3,10%	0,00%	0,00%	0,00%	2,16%
México	4,51%	23,42%	18,01%	62,23%	17,17%	11,68%	0,00%	0,00%	16,98%
Cuba	5,21%	17,47%	5,24%	5,31%	13,76%	0,00%	0,30%	0,00%	7,36%
Total	100,00%								

Fuente: Estadísticas CLAC

ANEXO N° 8

Asientos ofrecidos en vuelos regulares

México

Periodo Noviembre 1999 a Octubre 2000

País	Total						Tipo de Vuelo					
	Total		Doméstico		Internacional		IntraRegional		ExtraRegional		Total Internacional	
	N° de vuelos	N° de asientos	N° de vuelos	N° de asientos	N° de vuelos	N° de asientos	N° de vuelos	N° de asientos	N° de vuelos	N° de asientos	(Intraregional + Extraregional) N° de vuelos	N° de Asientos
México	504.396	51.770.239	414.808	39.486.164	9.557	1.240.796	80.031	11.043.279			89.588	12.284.075
Argentina					466	105.444						
Brasil					626	94.404						
Belize					232	17.668						
Chile					487	93.960						
Colombia					610	91.512						
Costa Rica					1.282	180.861						
Cuba					1.886	246.204						
Ecuador					34	4.182						
Guatemala					2.141	198.083						
Honduras					200	3.800						
Panamá					1.340	171.409						
Perú					201	33.269						
Venezuela					52	0						
Total					9.557	1.240.796					80.031	11.043.279
Austria										26		5.460
Canadá									997			170.007
Alemania									718			235.057
España									751			222.901
Francia									726			174.764
Luxemburgo									21			0
Holanda									383			112.483
Puerto Rico									31			4.650
Reino Unido									260			90.324
USA									76.118			10.027.633
Total									80.031			11.043.279

ANEXO N° 9

Asientos ofrecidos en vuelos regulares

Cuba

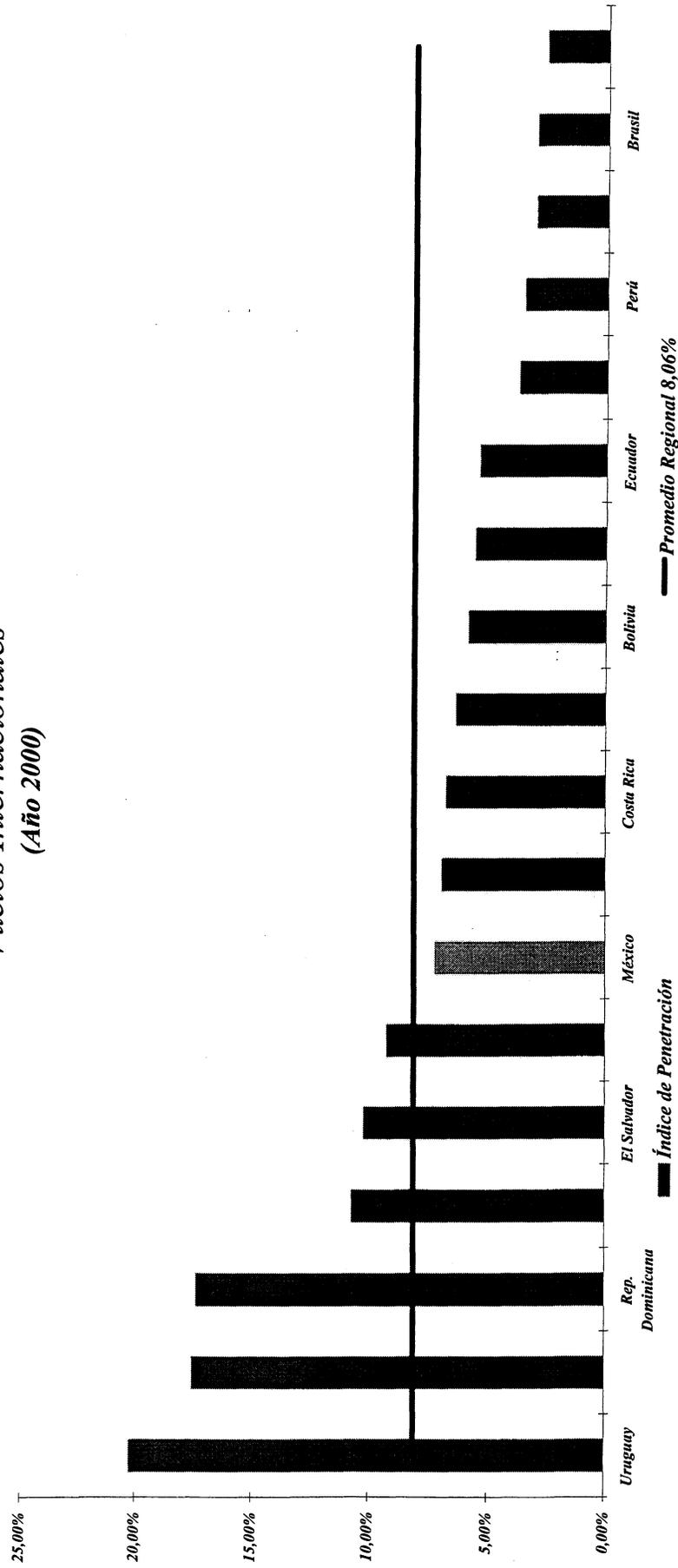
Período Noviembre 1999 a Octubre 2000

País	Tipo de Vuelo				Total Internacional (Intraregional + Extraregional) N° de vuelos N° de Asientos					
	Total N° de vuelos N° de asientos	Doméstico N° de vuelos N° de asientos	Intraregional N° de vuelos N° de asientos	Internacional Extraregional N° de vuelos N° de asientos						
Cuba	17.249	2.208.681	8.676	597.315	5.229	698.713	3.344	912.653	8.573	1.611.366
Antillas Holandesas					4	672				
Argentina					346	66.062				
Brasil					398	27.888				
Bahamas					52	15.860				
Chile					74	13.631				
Colombia					64	10.368				
Costa Rica					156	17.316				
Rep. Dominicana					104	17.004				
Ecuador					51	8.823				
Guadalupe					103	14.616				
Guatemala					130	20.592				
Jamaica					404	61.360				
México					1.886	246.204				
Panamá					639	76.506				
Perú					118	20.242				
El Savador					177	19.647				
Uruguay					51	8.262				
Venezuela					472	53.660				
Total					5.229	698.713				
Canadá							472		69.069	
Suiza							33		9.452	
Alemania							601		159.547	
España							740		236.775	
Francia							494		158.377	
Italia							573		163.770	
Holanda							103		28.016	
Portugal							23		6.688	
Rusia							118		27.730	
Reino Unido							187		53.229	
Total							3.344		912.653	

Anexo N° 10

Índice de Penetración

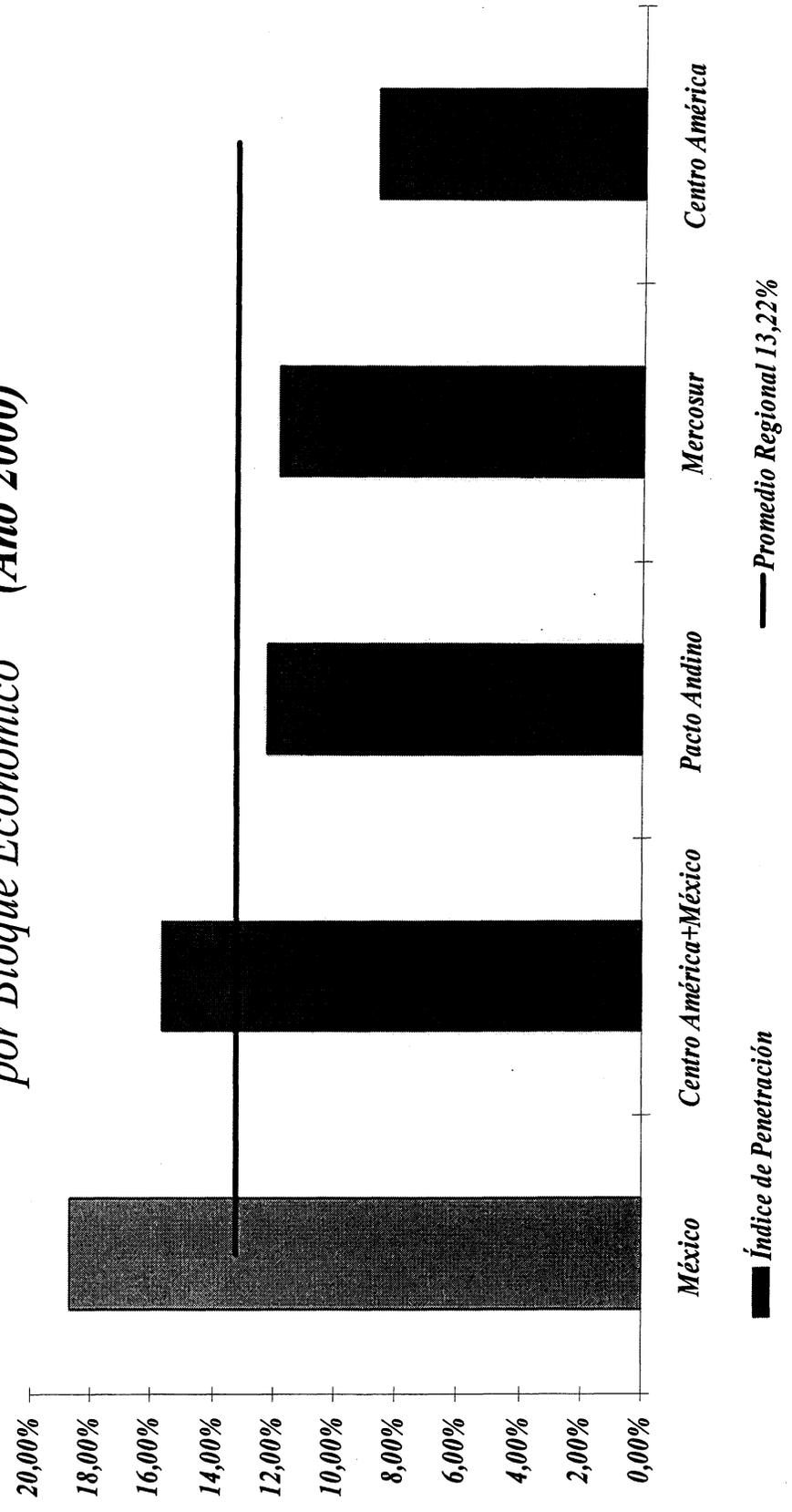
*Aviación Comercial en 18 países de América Latina y El Caribe
Vuelos Internacionales
(Año 2000)*



Anexo N° 11

Índice de Penetración de la Aviación Comercial

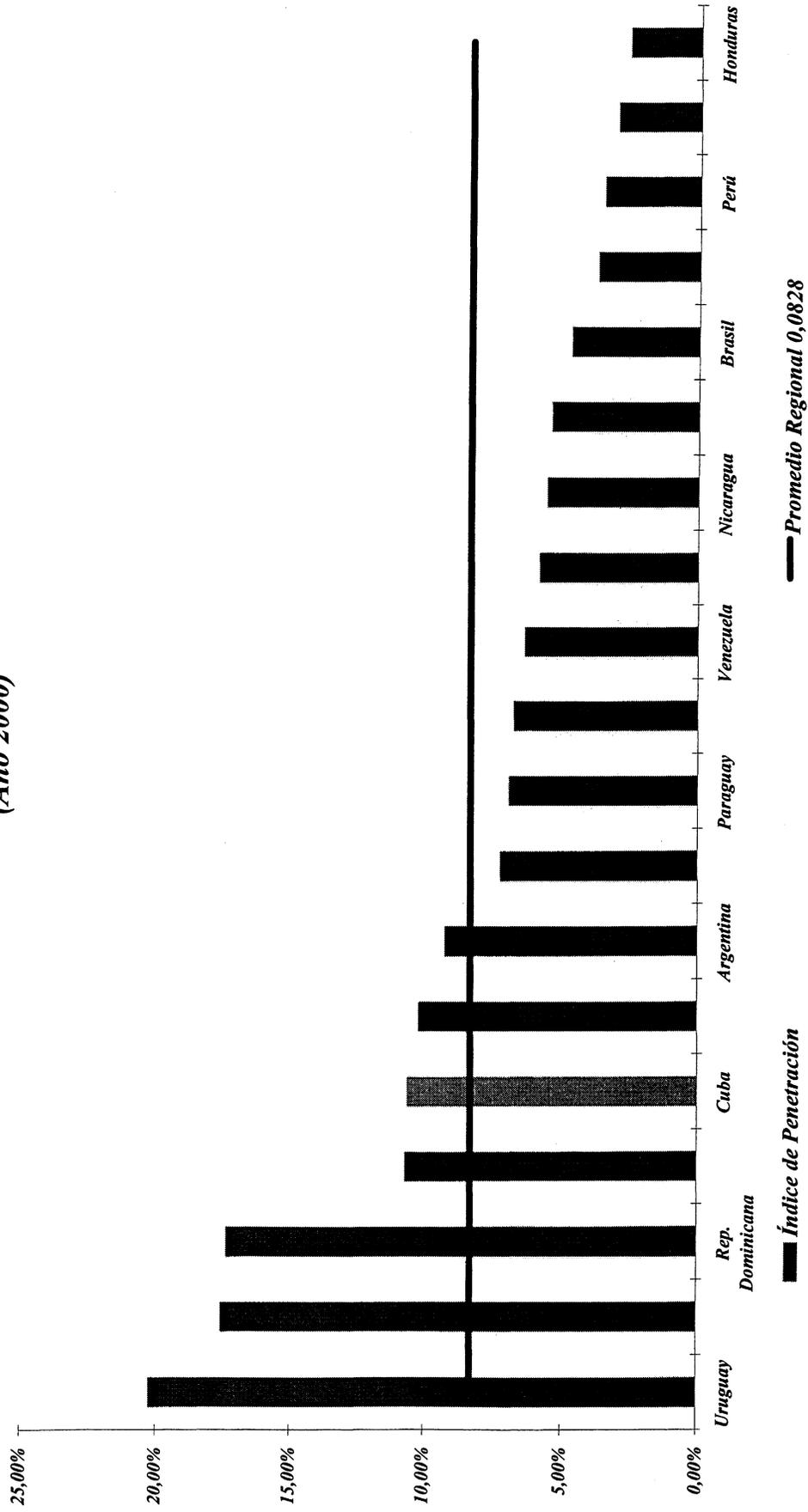
*América Latina y El Caribe para 18 de 39 países
por Bloque Económico (Año 2000)*



ANEXO N° 12

Índice de Penetración

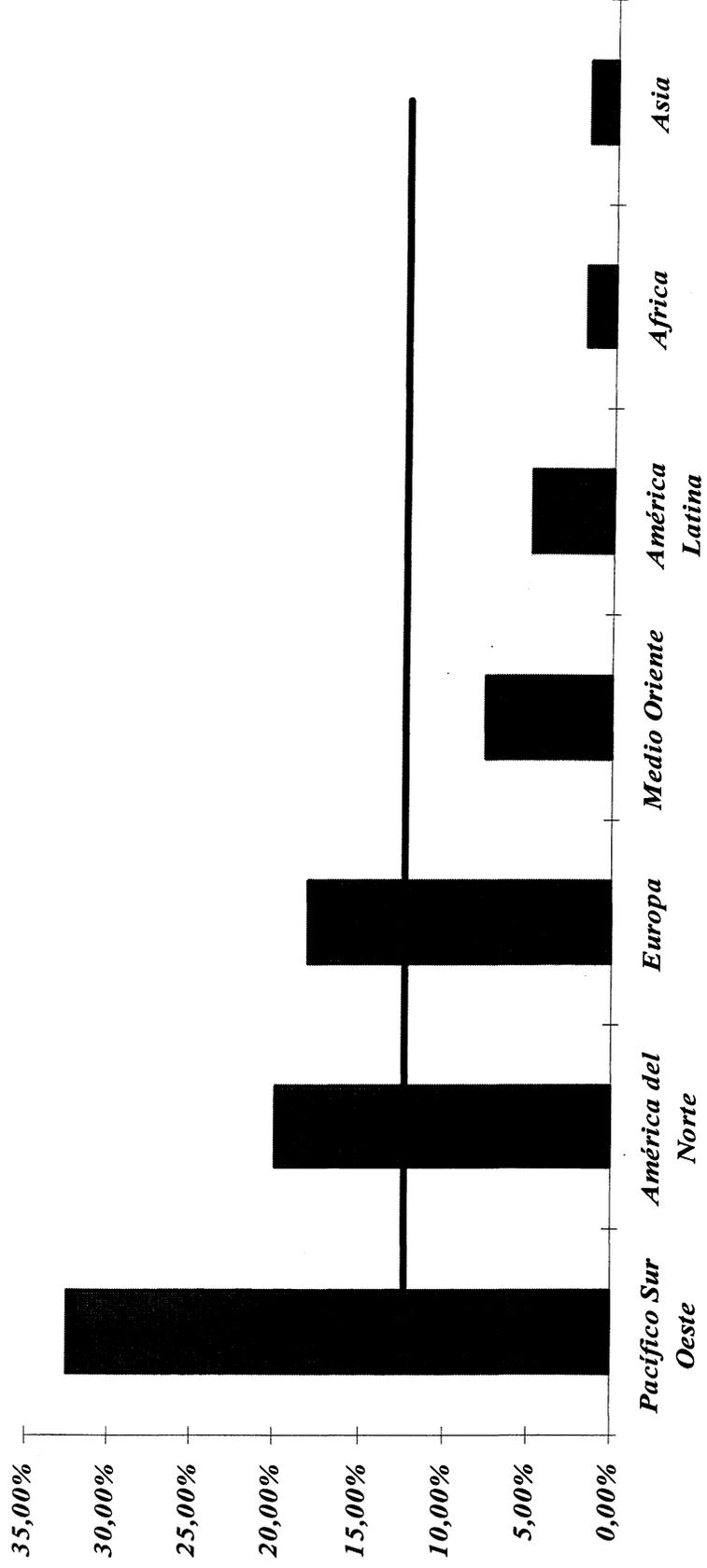
Aviación Comercial en 18 países de América Latina y El Caribe
Vuelos Internacionales
(Año 2000)



Anexo N° 13

*Índice de Penetración
pasajeros Internacionales*

Año 2000



Anexo N° 14

Operaciones Aéreas Comerciales en México

Período Noviembre 1999 - Octubre 2000

(Fuente: OAG)

	Total	Dom.	Inter.	Intra	Extra
Aeropuertos	65				
Cías. Aéreas	65	12	53		
Operaciones	504.396	414.808	89.588	9.557	80.031
Op. Am.Latina	2.620.787	1.955.485	665.302	368.609	296.693
México/Am. Latina	19%	21%	13%	3%	27%

Anexo N° 15

Operaciones Domésticas e Internacionales en los 5 aeropuertos más importante de México v/s los 35 más importantes de América Latina y El Caribe

Período Noviembre 1999 - Octubre 2000

(Fuente: OAG)

	Total	Part	Domest.	Part	Inter.	Part
Cancún	27.325	5%	13.633	3%	13.692	15%
Guadalajara	49.449	10%	40.658	10%	8.791	10%
Ciudad de México	134.371	27%	101.748	25%	32.623	36%
Monterrey	40.793	8%	34.276	8%	6.517	7%
Tijuana	22.660	4%	21.415	5%	1.245	1%
SubTotal	274.598	54%	211.730	51%	62.868	70%
TOTAL (35)	1.075.888	26%	791.323	27%	284.565	22%
Resto México	229.798	46%	203.078	49%	26.720	30%
TOTAL México	504.396	100%	414.808	100%	89.588	100%

Anexo N° 16

Gasto por Concepto de Infraestructura Aeroportuaria en México y América Latina

Gasto al año por utilización de los siguientes items en los aeropuertos:
Aterrizaje, Iluminación, Estacionamiento en plataforma operativa, ya sea en manga
o fuera de ella, utilización de manga o buses según corresponda, y tarifa de aproximación

Período: Noviembre 1999 - Octubre 2000

	TOTAL (US\$)	Doméstico (US\$)	Internacional (US\$)
Cancún	7.913.075	1.483.160	6.429.915
Guadalajara	8.129.796	4.711.574	3.418.222
Ciudad de México	30.294.945	12.860.611	17.434.334
Monterrey	4.622.355	2.981.254	1.641.101
Tijuana	3.742.626	3.216.404	526.222
TOTAL (5 aptos.)	54.702.797	25.253.003	29.449.794
TOTAL (35 aptos.)	503.273.966	265.810.807	237.463.159
Part. (5/35)	11%	10%	12%

Fuente: IATA

Anexo N° 17

Gasto anual por utilización de los siguientes ítems en los aeropuertos:

Aterrizaje, Iluminación, Estacionamiento en plataforma operativa ya sea en manga o fuera de ella, utilización de manga o buses según corresponda, y tarifa de aproximación

Período: Noviembre 1999 - Octubre 2000

	TOTAL	Domést.	Internac.
México Estimado	91.440.555	49.474.083	41.966.472
Am. Latina Estimado	1.212.040.494	656.860.783	555.179.711
(México/Am. Latina)	7,54%	7,53%	7,56%

Fuente: Estimación IATA

Anexo N° 18

Operaciones Aéreas Comerciales en Cuba

Período Noviembre 1999 - Octubre 2000

(Fuente: OAG)

	Total	Dom.	Inter.	Intra.	Extra.
Aeropuertos	19				
Cías. Aéreas	22	1	21		
Operaciones	17.249	9.038	8.211	4.867	3.344
Op. Am. Latina	2.620.787	1.955.485	665.302	368.609	296.693
Cuba/Am. Latina	0,7%	0,5%	1,2%	1,3%	1,1%

Fuente: IATA

Anexo N° 19

Operaciones Domésticas e Internacionales en La Habana v/s los 35 mas importantes de Am. Latina

Período Noviembre 1999 - Octubre 2000

(Fuente: OAG)

	Total	Part	Domest.	Part	Inter.	Part
La Habana	11.093	64,3%	4.176	46,2%	6.917	84,2%
SubTotal	11.093	64,3%	4.176	46,2%	6.917	84,2%
TOTAL (35)	1.075.888	1,0%	791.323	0,5%	284.565	2,4%
Resto Cubana	6.156	35,7%	4.862	53,8%	1.294	15,8%
TOTAL Cubana	17.249	100%	9.038	100%	8.211	100%

Fuente: IATA

Anexo N° 20

Gasto por Concepto de Infraestructura Aeroportuaria en Cuba y América Latina

Gasto al año por utilización de los siguientes items en los aeropuertos:
Aterrizaje, Iluminación, Estacionamiento en plataforma operativa ya sea en manga
o fuera de ella, utilización de manga o buses según corresponda, y tarifa de aproximación
Período: Noviembre 1999 - Octubre 2000

	TOTAL (US\$)	Doméstico (US\$)	Internacional (US\$)
La Habana	7.732.239	787.291	6.944.948
TOTAL (1 apto.)	7.732.239	787.291	6.944.948
TOTAL (35 aptos.)	503.273.966	265.810.807	237.463.159
Part. (5/35)	1,5%	0,3%	2,9%

Fuente: IATA

Anexo N° 21

Gasto anual por utilización de los siguientes ítems en los aeropuertos:

Aterrizaje, Iluminación, Estacionamiento en plataforma operativa ya sea en manga o fuera de ella, utilización de manga o buses según corresponda, y tarifa de aproximación

Período: Noviembre 1999 - Octubre 2000

	TOTAL	Domest.	Inter.
CUBA Estimado	9.948.088	1.703.912	8.244.176
Am. Latina Estimado	1.212.040.494	656.860.783	555.179.711
(Cuba/Am. Latina)	0,82%	0,26%	1,48%

Fuente: Estimación IATA

Anexo N° 22

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

Las Delegaciones representantes del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y del Gobierno de la República de Colombia, en adelante denominados "las Partes Contratantes".

REUNIDAS en la Ciudad de México los días 2 y 3 de septiembre de 1999, a fin de abordar aspectos sobre servicios aéreos;

ABORDANDO los temas de designación de líneas aéreas, incremento de frecuencias, código compartido, cuadro de rutas, servicios no regulares de pasajeros, servicios aéreos regulares y no regulares y no regulares exclusivos de carga, aceptación recíproca de certificaciones de aeronavegabilidad y seguridad operacional, con el mutuo propósito de ampliar y favorecer su relación aerocomercial.

ADJUNTANDO los nombres de los integrantes de ambas delegaciones como Anexo N° 1 del presente Memorando de Entendimiento;

TOMANDO EN CUENTA las disposiciones del Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y la República de Colombia, firmado el 9 de septiembre de 1975, en adelante denominado "el Convenio":

Han acordado lo siguiente:

I. DESIGNACIÓN DE LINEAS AEREAS

Las Partes Contratantes acordaron modificar el Artículo 3 del Convenio en los siguientes términos.

ARTICULO 3

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito ante la otra Parte Contratante, hasta dos líneas aéreas por país, manteniendo la designación única por par de ciudades, con el propósito de que operen los servicios convenidos en el Cuadro de Rutas.
2. Al recibir esta designación, la otra Parte Contratante concederá a la línea aérea designada la autorización en ese par de ciudades previo cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación vigente.

Asimismo las Partes Contratantes se consultarán mutuamente con respecto a la operación a la Ciudad de Cancún, Q. Roo., tanto para líneas aéreas colombianas como mexicanas que quieran operar para esta ciudad. En un plazo máximo de una semana la autoridad respectiva decidirá la consulta respecto a la capacidad operacional del aeropuerto.

II. INCREMENTO DE FRECUENCIAS

Ambas Partes Contratantes acordaron que las líneas aéreas designadas de sus respectivos países podrán operar cualquier número de frecuencias sin limitación de capacidad de equipo, lo que queda establecido en el nuevo Cuadro de Rutas del Convenio.

III. CODIGO COMPARATIVO

Ambas Partes Contratantes acordaron la adición de un inciso O) del Artículo 1 del Convenio para incluir la definición de "Código Compartido", así como la inclusión de un nuevo Artículo 5 bis, en los siguientes términos:

- O) El término "código compartido" significa un acuerdo comercial mediante el cual dos o más líneas aéreas pueden vender transporte bajo su propio código, en vuelos operados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 5 BIS

1. Las Partes Contratantes alentarán la celebración de acuerdos comerciales de colaboración bajo el esquema de código compartido para la explotación conjunta, entre las líneas aéreas designadas, para la operación de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
2. Sujeto a los requisitos de normatividad aplicados normalmente por las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes la línea aérea designada de la otra Contratante podrá celebrar convenios de colaboración con el fin de compartir códigos.

IV. CUADRO DE RUTAS

Ambas Partes Contratantes acordaron modificar el Cuadro de Rutas del Convenio, en los siguientes términos:

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos podrán operar de la siguiente manera:

PUNTOS EN MÉXICO	PUNTOS INTERMEDIOS	PUNTOS EN COLOMBIA	PUNTOS MAS ALLA
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos

NOTAS:

1. Las líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo inicie o termine en territorio mexicano.
2. Las líneas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de 3º y 4º libertades, sin limitación de frecuencias y capacidad del equipo.
3. Las líneas aéreas designadas sólo podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª Libertad cuando fuera acordado y autorizado previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
4. Los itinerarios de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con veinte (20) días calendario de anticipación a la fecha prevista para el inicio de operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho horas (48) de anticipación.

SECCION II

Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Colombia podrán operar de la siguiente manera:

PUNTOS EN COLOMBIA	PUNTOS INTERMEDIOS	PUNTOS EN MÉXICO	PUNTOS MAS ALLA
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos

NOTAS:

1. Las líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo inicie o termine en territorio colombiano.
2. Las líneas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de 3º y 4º libertades, sin limitación de frecuencias y capacidad del equipo.
3. Las líneas aéreas designadas sólo podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª Libertad cuando fuera acordado y autorizado previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
4. Los itinerarios de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con veinte (20) días calendario de anticipación a la fecha prevista para el inicio de operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho horas (48) de anticipación.

V. SERVICIOS AEREOS NO REGULARES DE PASAJEROS

Ambas Partes acordaron favorecer el desarrollo de programas de vuelos charter de tercera libertad, con el objeto de estimular el tráfico receptivo a sus ciudades turísticas. En este sentido, la Delegación Colombiana manifestó su plena disposición a considerar favorablemente las solicitudes que presenten las líneas aéreas mexicanas para operar a Cartagena, Isla de San Andrés o cualquier otro destino turístico colombiano. La misma manifestación fue hecha por la Delegación Mexicana respecto a las solicitudes que presenten las líneas aéreas colombianas para operar a Cancún, Acapulco o cualquier otro destino turístico mexicano.

VI. SERVICIOS AEREOS REGULARES Y NO REGULARES EXCLUSIVOS DE CARGA

Cada Parte Contratante podrá autorizar, mediante nota escrita, hasta cuatro líneas aéreas para la operación de servicios aéreos exclusivos de carga, en las mismas rutas del Cuadro de Rutas acordado para servicios mixtos, bajo las siguientes consideraciones:

1. Las líneas aéreas de cada Parte Contratante podrán operar hasta 8 frecuencias semanales distribuidas entre las líneas aéreas que se autoricen para la prestación de los servicios convenidos, bajo los principios de 3as. y 4as. libertades.
2. En cualquiera de las operaciones, se podrán omitir cualquier punto intermedio y/o puntos más allá siempre y cuando todos los servicios se originen o terminen en el país de cuya nacionalidad es la aeronave.
3. Las operaciones a dos o más puntos del territorio de México o Colombia podrán operarse en forma separada o en combinación, sin derechos de cabotaje entre puntos de un mismo país.
4. Combinar en una misma aeronave, carga de vuelos internacionales destinados a un punto o puntos en el territorio de la otra Parte Contratante, con tráfico destinado a un punto o puntos en un tercer país, sin ejercer derechos de tráfico.

5. Las líneas aéreas autorizadas sólo podrán ejercer derechos de tráfico de 5º Libertad cuando fuera acordado y autorizado previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
6. Al recibir la autorización por escrito, la otra Parte Contratante concederá a la línea aérea autorizada el permiso respectivo, previo cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación vigente, según se trate de un servicio regular o no regular.

Las operaciones en "Wet Lease" sólo se autorizarán en forma transitoria y excepcional previa consulta entre las Autoridades Aeronáuticas. Dicha consulta deberá surtir efecto en una semana como máximo.

7. Las tarifas que apliquen las líneas aéreas de cada Parte Contratante por el servicio de transporte aéreo exclusivo de carga, desde o hacia el territorio de cada Parte Contratante, serán establecidas a niveles razonables con la debida consideración de todos los factores pertinentes, tales como costo de operación, utilidades razonables, características del servicio y tarifas de otras empresas. Tales tarifas deberán ser sometidas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, quienes resolverán en un plazo no mayor a 30 días, y no podrán entrar en vigor si alguna de las Partes Contratantes no las ha aprobado.

DOCUMENTO SOBRE LA POLÍTICA AEREA COMUN, EL CUAL HACE PARTE DEL PROGRAMA DE ACCION PARA "UNIR A LA REGION DEL CARIBE POR AIRE Y MAR".

Sobre este documento se tienen los siguientes comentarios:

La política aérea mexicana en materia de servicios aéreos regulares, se maneja a través de convenios bilaterales, basados en principios de reciprocidad e igualdad de derechos y equidad de mercados, por lo que quedan al margen los acuerdos multilaterales en donde los mercados no sean equitativos y las líneas aéreas mexicanas no tengan un interés real sin operar en el corto plazo.

Por otro lado, cabe aclarar que los vuelos Charters, están sujetos a la demanda del servicio, quedando al margen de los convenios bilaterales y multilaterales, y en este ámbito México ha sido participe en la facilitación de sus operaciones siempre y cuando no se opongan a lo establecido en la Ley de Aviación Civil, para tal efecto. Asimismo, en virtud de que actualmente la aviación mexicana se encuentra en una etapa de reestructuración.

Por lo anterior, México no podría formar parte de dicho acuerdo, toda vez que en la actualidad los convenios bilaterales que México tiene firmados con países del Caribe se han ajustado a las necesidades de las líneas aéreas que operan en la zona, no obstante, es partidario de las alianzas comerciales interlineales, en las cuales las aerolíneas de la región puedan establecer acuerdos con las líneas aéreas mexicanas, ofreciendo de esta manera más alternativas al pasajero y carga con una mejor redistribución de los ingresos.

Cabe hacer notar que los acuerdos en materia de aviación, son negociados por las autoridades aeronáuticas de México, basados en los lineamientos establecidos en el Convenio Tipo Mexicano.

Finalmente, es importante señalar que la anterior información fue hecha del conocimiento de las autoridades de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, previo a la celebración de la IV Reunión de Consejo de Ministros de la ASC, en el entendido que dicha información sería enviada a la Asociación de Estados del Caribe en su oportunidad.

Sin más por el momento reitero a Usted mi más atenta y distinguida consideración

SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCIÓN
EL DIRECTOR GENERAL

LIC. OSCAR S. CORZO CRUZ

ANEXO N° 23



Política Aeronáutica

Borrador para Discusión

16/07/01 20:53

CONTENIDO

I.- Introducción

II.- Política Aeronáutica

- ***Objetivos***

III.- Política Aeronáutica: Lineamientos de Política

- ***III.1 Seguridad y Eficiencia***
- ***III.2 Regulación***
- ***III.3 Precios y Tarifas***
- ***III.4 Aviación Comercial***
- ***III.5 Aviación General***
- ***III.6 Convenios Internacionales***
- ***III.7 Desarrollo Tecnológico***

I.- Introducción

La presente política aeronáutica nacional se elabora con una perspectiva integral y de largo plazo, y se sustenta en los siguientes dos fundamentos:

- a) la política general de gobierno del Presidente Vicente Fox de poner al país al día; y,

-
- b) las opiniones y propuestas que, en los procesos de consulta para la integración del Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, presentaron los diferentes representantes que conforman el sector, buscando el desarrollo sustentable y sostenible del transporte aéreo y su infraestructura.

II. Política Aeronáutica

La presente política aeronáutica tiene como objetivos:

- La seguridad operacional en el sector aeronáutico;
- La certidumbre jurídica y la equidad;
- El desarrollo y la ampliación de la cobertura de los servicios de transporte aéreo, consolidando la integración regional del país;
- El acceso de una mayor población a los servicios de transporte aéreo;
- La elevación de la calidad de los servicios de transporte aéreo hacia estándares mundiales, mejorando su eficiencia;
- Una competencia justa y equitativa en cada uno de los servicios que se presten;
- La capacitación del personal técnico aeronáutico con esquemas modernos y oportunos;
- Relaciones con el exterior que beneficien al país y a los mexicanos, bajo criterios de reciprocidad efectiva y mercados equivalentes.

III.- La Política Aeronáutica se Agrupa en los Sigüientes Lineamientos:

- Seguridad y Eficiencia;
- Regulación;
- Precios y Tarifas;

-
- Aviación Comercial;
 - Aviación General;
 - Convenios Internacionales;
 - Desarrollo Tecnológico.

III.1.- SEGURIDAD Y EFICIENCIA

Política General:

Garantizar que la operación de las aeronaves, equipo e instalaciones cumplan con las normas y estándares de seguridad de clase mundial, y que el personal técnico aeronáutico, tanto de vuelo como de tierra, reúna capacidades debidamente certificadas para la máxima seguridad y eficiencia operacionales.

En materia de convenios internacionales sobre seguridad aérea, se respetarán los lineamientos que al respecto se acuerden o emitan por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la cual México es miembro fundador, salvo en aquellos casos en que de manera específica, se conviniera bilateral o regionalmente condiciones que superen los estándares establecidos por OACI.

Políticas Específicas:

- Aeronavegabilidad;

Vigilar las condiciones de aeronavegabilidad, fomentando la reducción de la edad promedio del parque aeronáutico y la edad máxima de las aeronaves, según el servicio al cual estén destinadas, de tal manera, que el país cuente con aeronaves modernas y eficientes para beneficio de operadores y usuarios.

- Control del Tránsito Aéreo;

Ampliar los servicios a la navegación aérea y consolidar la modernización de los sistemas de control de tránsito aéreo, así como mantener su actualización con la más avanzada tecnología de conformidad con los lineamientos internacionales.

- Capacitación y Adiestramiento del Personal Técnico;

Promover una cultura de seguridad en el sector con la participación de los agentes involucrados, e integrar un comité consultivo sobre seguridad aérea;

Asegurar la máxima calidad en los programas de formación, capacitación y adiestramiento al personal técnico aeronáutico, reconociendo la permanencia de este personal en el sector aéreo.

- Fortalecimiento de la Autoridad;

Contar con programas de verificación e inspección debidamente acordados que permitan tener la certidumbre que todas las aeronaves que vuelen en el país, tanto nacionales como internacionales, cumplan con las normas de seguridad operacional, haciendo particular énfasis en aquellas afectas a la prestación de un servicio público;

Asegurar que los aeropuertos, aeródromos y aeropistas cumplan con los estándares necesarios para que las operaciones aéreas se lleven a cabo con seguridad y eficiencia;

Estrechar la relación con la OACI en su papel de auditor de autoridades aeronáuticas con una orientación imparcial y objetiva;

Fomentar el servicio civil de carrera en la autoridad aeronáutica para incentivar la permanencia y aprovechar la experiencia del personal técnico en el sector aéreo.

➤ Red Aeroportuaria;

Fortalecer los esquemas de prevención de hechos ilícitos y de reforzamiento de la seguridad física en las instalaciones aeroportuarias, en términos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria;

Prevenir actos ilícitos en la utilización de la red de aeropuertos, aeródromos y aeropistas, en coordinación con las Secretarías de Gobernación, de la Defensa Nacional, de Marina, de Seguridad Pública y la Procuraduría General de la República.

III.2 REGULACION

Política General:

Promover que la legislación y regulación en materia aeronáutica se mantengan actualizadas, mediante una consulta permanente con los agentes y sectores involucrados y que, a la vez, otorgue certidumbre jurídica en todos y cada uno de los aspectos de la actividad, con reglas claras y transparentes, que permitan una actuación, por parte de la autoridad, de manera objetiva y no discrecional.

Garantizar que el control de las empresas operadoras de transporte aéreo permanezcan en manos de mexicanos.

Políticas Específicas:

➤ Marco Legal

Mantener la evaluación permanente de los ordenamientos jurídicos vigentes, con participación de los distintos grupos del sector, de manera que, acorde al dinamismo del transporte aéreo, se consolide un marco legal que otorgue la debida certidumbre jurídica a los participantes y elimine la discrecionalidad de la autoridad, transparentando el otorgamiento de concesiones, permisos y licencias, así como de los procesos de privatización que tengan lugar;

Otorgar certidumbre a la continuidad en la prestación de los servicios aéreos y promover la

cultura de seguridad, eficiencia y productividad en el sector, en un entorno de competencia equitativa, conforme lo establece el artículo 28 Constitucional.

➤ **Facilitación y Simplificación**

Mantener expeditos los trámites, evitar la redundancia en los requisitos y promover esquemas de ventanilla única en los procesos que deben realizar los concesionarios, permisionarios, operadores y personal técnico aeronáutico ante la autoridad, en un proceso permanente de simplificación;

➤ **Modernización de Flota y Protección al Ambiente**

Reconocer en las normas los estándares internacionales en materia de niveles de emisión de ruido y contaminantes, acordes con principios de seguridad y eficiencia;

Convenir programas permanentes de renovación y/o modernización de flota con los operadores aéreos.

Fortalecer los programas de monitoreo en la red aeroportuaria encaminadas a la protección del ambiente;

➤ **Sistema de Transporte Multimodal**

Potenciar la capacidad existente en la red aeroportuaria, facilitando la vinculación del sector aéreo en el desarrollo de un sistema de interconexión modal de transporte, que induzca el establecimiento de relaciones comerciales entre prestadores de servicios de distintos modos de transporte, que fomente esquemas de productividad y competitividad en los servicios que se ofrecen.

III.3 PRECIOS Y TARIFAS

Política General:

Definir y establecer esquemas de precios y tarifas que reconozcan los costos de los servicios de transporte aéreo y su infraestructura, que promuevan el crecimiento del mercado, la competencia equitativa, la productividad del sector, que evite prácticas monopólicas, y que fomenten la salud financiera de las empresas de la industria, en beneficio de un número cada vez mayor de mexicanos.

Políticas Específicas:

➤ **Transporte Aéreo**

Ordenar los niveles tarifarios a fin de prevenir, tanto las prácticas depredatorias como las de dominancia en el mercado, y así fortalecer la sana competencia en los servicios de transporte aéreo, induciendo su permanencia;

Vigilar que los niveles tarifarios en los servicios de fletamento de pasajeros y de los taxis aéreos a pequeñas comunidades sean acordes a condiciones de mercado, generen valor agregado y se evite la competencia desleal con el transporte regular.

➤ **Aeropuertos**

Establecer criterios que incentiven una relación armónica entre los concesionarios aeroportuarios y las líneas aéreas, acordes a esquemas basados en costos con márgenes razonables y a los niveles de inversión comprometidos, en beneficio de la actividad y de los usuarios;

Consolidar la regulación tarifaria para los servicios aeroportuarios y aplicarla para los servicios complementarios en aquellos aeropuertos donde no exista competencia efectiva, evitando prácticas de tipo monopolístico.

III.4 AVIACION COMERCIAL

Política General:

Fortalecer a la aviación comercial nacional, en un entorno de competencia equitativa, que sea sustentable y alcance estándares internacionales de competitividad y calidad; que tenga permanencia y una cobertura regional más amplia, sea accesible a un número mayor de mexicanos y que participe crecientemente en el mercado internacional, al tiempo de forjar una mayor capacidad empresarial, de tal manera, que nos permita contar, en el menor tiempo posible, con una aviación de clase mundial.

Políticas Específicas:

➤ Transporte de Pasajeros

Fomentar la integración de alianzas comerciales con aerolíneas de otros países y la utilización de códigos compartidos, a efecto de promover el fortalecimiento de la aviación troncal nacional y su capacidad competitiva internacional;

Permitir la participación de operadores internacionales en líneas aéreas nacionales, mediante esquemas de inversión que garanticen, en todo momento, que el control de las mismas permanezca en manos de mexicanos;

Revisar los convenios internacionales en materia de transporte aéreo para que éstos faciliten la aplicabilidad de los tratados de libre comercio que firme nuestro país;

Toda vez que los derechos de tráfico aéreo negociados con otros países no están siendo ejercidos en su totalidad y continúan ofreciendo oportunidades de crecimiento, no se contempla, como parte de la presente política aeronáutica, la apertura de los cielos.

Disminuir o eliminar la participación del gobierno federal en la propiedad de empresas del servicio público de transporte aéreo;

Impulsar una mayor participación de empresas de aviación regional en el mercado nacional, facilitando su operación y generando sinergias con la aviación troncal, para así contribuir al desarrollo de nuevos servicios de transporte aéreo hacia comunidades que fortalezcan la conectividad y la creación de oportunidades.

➤ Transporte de Carga

Fomentar la participación creciente de empresas de carga mexicanas, troncales y regionales, en el intercambio de mercancías tanto en el mercado nacional como internacional;

Reconocer la importancia del transporte aéreo de carga, de tal forma que se incluya en los convenios internacionales como un capítulo específico y, en caso necesario, a través de acuerdos particulares;

Promover el desarrollo de aeropuertos con vocación de carga y su integración con otros modos de transporte.

➤ **Aviación Agrícola**

Simplificar la expedición de permisos de aeródromos civiles, tanto permanentes como temporales, que apoyen su operación;

Promover el acercamiento de la autoridad a los operadores en sus propias localidades en temporadas de alta demanda, a fin de facilitar su actividad;

Institucionalizar la capacitación de los pilotos agrícolas y promover el establecimiento de talleres especializados;

Reforzar el concepto de zonas de operación para la aviación agrícola.

➤ **Infraestructura Aeroportuaria**

Fomentar el desarrollo y la eficiencia de la red aeroportuaria, tanto la concesionada a particulares como aquella a cargo de ASA, para contar con aeropuertos de clase mundial, que atiendan oportunamente los requerimientos de la demanda y de los usuarios, sin perder de vista los flujos de pasajeros y la posición estratégica de México.

Vigilar que la red aeroportuaria opere en forma segura, con servicios de calidad y niveles tarifarios basados en costos con márgenes razonables, que canalice mayores inversiones para su ampliación y modernización, que desarrolle una interconexión con otros modos de transporte, todo ello, acorde a principios de seguridad, eficiencia y protección al ambiente.

III.5 AVIACION GENERAL

Política General:

Reconocer e impulsar a la aviación general como una herramienta de desarrollo de negocios y de turismo, que permita la creación de oportunidades a nivel regional.

Políticas Específicas:

Reforzar esquemas de coordinación con otras autoridades, para simplificar trámites y revisiones en los aeropuertos sin menoscabo de los requisitos que se deban cumplir, incluyendo a los procesos de internación de aeronaves extranjeras;

Simplificar los procedimientos que deben seguir los propietarios de aeronaves de aviación general en la red aeroportuaria del país y ubicar los niveles de cobro en esquemas razonables basados en costos;

Establecer programas específicos, en coordinación con otras dependencias federales, para promover el resurgimiento de las denominadas "caravanas de aeronaves" hacia regiones con atracción turística;

Fomentar que, en las actividades de deportes aéreos y en la utilización de aeronaves privadas, se fortalezca la cultura de seguridad operacional y de respeto al medio ambiente.

III.6 CONVENIOS INTERNACIONALES

Política General:

Negociar los acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo, bajo criterios de reciprocidad efectiva y mercados equivalentes, promoviendo la equidad, el respeto y la búsqueda de medidas de beneficio mutuo entre los países, para así fortalecer a las aerolíneas nacionales, tomando en cuenta, responsable y gradualmente, las tendencias internacionales de la industria.

Políticas Específicas:

Orientar las negociaciones para que los convenios de transporte aéreo respondan a las necesidades del país, constituyéndose en elementos complementarios y coadyuvantes a los tratados de libre comercio.

Toda vez que los derechos de tráfico aéreo negociados con otros países no están siendo ejercidos en su totalidad y continúan ofreciendo oportunidades de crecimiento, no se contempla, como parte de la presente política aeronáutica, la apertura de los cielos.

Fomentar un mayor aprovechamiento de las oportunidades contenidas en los convenios bilaterales, que se traduzca en una presencia activa por parte de las líneas aéreas nacionales en el nuevo marco de competencia internacional;

Fortalecer la seguridad operacional en los convenios internacionales de transporte aéreo, y mantener la participación activa de México en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

III.7 DESARROLLO TECNOLÓGICO

Política General:

Promover el desarrollo tecnológico, asociado al sector aeronáutico, para impulsar oportunidades de negocios y creación de empleos, además de beneficios derivados al usuario.

Políticas Específicas:

Fomentar el desarrollo de una industria aeronáutica que aproveche la calidad de la mano de obra nacional y la posición estratégica de nuestro país, en sus aspectos de fabricación, ensamblaje, reparación y mantenimiento de aeronaves, partes y componentes, entre otras;

Impulsar el establecimiento de sistemas de información al usuario y la incorporación de nuevas tecnologías en los diversos servicios que presta la red aeroportuaria, tanto a empresas aéreas como pasajeros.

Anexo N° 24

Anexo sobre el Acuerdo Multilateral de la Asociación de Estados del Caribe (AEC)

BORRADOR

PROYECTO

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS Y LOS MIEMBROS ASOCIADOS DE LA ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE EN RELACION AL TRANSPORTE AEREO ENTRE SUS TERRITORIOS

PREAMBULO

Los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe organismo establecido de acuerdo con el Convenio de Cartagena de Indias, Republica de Colombia el 24 de Julio, 1994, considerando los Planes de Acción adoptados por los Jefes de Estado y/o Gobierno de los Estados, Países y Territorios de la Asociación de Estados del Caribe durante la II Cumbre celebrada en Santo Domingo, República Dominicana;

Considerando el deseo de promover el programa "Uniendo el Caribe por Aire y Mar";

Considerando el deseo de establecer el marco legal para la Zona de Turismo sustentable en la región de la AEC;

Considerando el deseo de permitir que las líneas aéreas de los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC ofrezcan una variedad de opciones para el servicio al público viajero y al comercio de carga;

Considerando el deseo de garantizar el mayor grado de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil internacional;

Considerando que:

Los Estados Miembros y Miembros Asociados reconocen la importancia del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma el 7 de diciembre de 1944, como instrumento orientador y regulador de la aviación civil.

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para los propósitos del presente Acuerdo, a menos que se especifique lo contrario, el término:

1. "Partes" significa los Estados Miembros y los Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe, quienes han firmado y han iniciado el procedimiento interno necesario para la ratificación del Acuerdo;
2. "Autoridades Aeronáuticas" significan las Autoridades de Aviación Civil de las Partes, o cualquier otra persona o entidad autorizada para realizar las funciones ejercidas por las autoridades;
3. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera de sus enmiendas;
4. "Aerolínea (s) designada (s)", significará una aerolínea autorizada por la autoridad aeronáutica de una de las partes, conforme al Artículo 3 del presente Acuerdo;
5. "Transporte aéreo" significa el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo en aeronaves, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o en alquiler;
6. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
 - a. cualquier enmienda que ha entrado en vigencia bajo el Artículo 94(a) del Convenio que está vigente entre las Partes. y
 - b. cualquier Anexo o cualquiera de sus enmiendas adoptado bajo el Artículo 90 del Convenio, siempre y cuando dicho Anexo o enmienda sea efectiva para las Partes en un momento dado;
7. "Costo total" significa el costo directo de brindar un servicio más un cargo razonable por gastos administrativos;
8. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
9. "Nacionalidad del Transportista" se entiende por empresa nacional de transporte aéreo susceptible de ser designada, aquella legalmente constituida en el Estado Miembro o Miembro Asociado que la designa, y que tenga allí su domicilio principal y su sede real y efectiva ;
10. "Tarifa" significa cualquier precio, flete o cargo por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (exceptuando correo) que cobran las aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa, flete o cargo;
11. "Parada-estancia" significa una interrupción predeterminada de un viaje de ida y vuelta con la intención de pernoctar y continuar con la misma aerolínea y documentación;
12. "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo;
13. "Territorio" significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado; y
14. "Cargos al usuario" significa cualquier tasa, tarifa o importe que se cobre por el uso de las facilidades o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo servicios e instalaciones relacionadas.

Artículo 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a las otras Partes para la operación del transporte aéreo internacional por las aerolíneas designadas de las otras Partes los siguientes derechos:
 - a. El derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;

- b. El derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales que no sean los de tráfico
 - c. **[El derecho de embarcar y desembarcar en el territorio de otra Parte, pasajeros, carga y correo, separados o en combinación, en vuelos regulares dentro de la región de la AEC.]**
 - d. **[El derecho a desembarcar y embarcar pasajeros, carga y correo originados desde o dirigidos hacia los territorios de terceros países, siendo ésta la quinta o sexta libertad que depende de la autorización de las Partes involucradas.]**
- 2 Las Partes le extenderán consideraciones favorables a las solicitudes de las aerolíneas designadas para operar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga siempre y cuando estos no afecten los vuelos regulares establecidos. [cuando estos no constituyen una competencia desleal para los vuelos regulares establecidos.
- 3 **[con el objeto de promover el turismo multidestino, las Partes otorgan derechos de parada-estancia a las aerolíneas designadas para operar entre sus territorios.]**
- 4 Nada de lo expresado en el presente Artículo se entenderá como que se concede a la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante los derechos de hacer abordar, en el territorio de otra Parte, a pasajeros, su equipaje, carga o correo que se transporte a cambio de una compensación y cuyo destino sea otro punto en el territorio de esa otra Parte.

Artículo 3

A. Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar hasta tres líneas aéreas con el fin de operar los servicios convenidos en el presente Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se transmitirán a la otra Parte involucrada por medio de un documento dirigido a las Autoridades Aeronáuticas que identificará si la aerolínea está autorizada a operar servicios de transporte aéreo regular o no regular, o ambos.*
2. Una vez recibida dicha designación, así como las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y manera prescrita para las autorizaciones de operación, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte concederá las autorizaciones con un mínimo de demoras en el proceso, siempre y cuando:
 - a. la propiedad substancial y el control efectivo de esa aerolínea estén en manos de nacionales de una o más Partes que designan a la aerolínea de la Nacionalidad del Transportista de una o más de las Partes.
 - b. la aerolínea designada esté calificada para satisfacer las condiciones prescritas bajo la legislación y normativa que normalmente se aplica a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud o solicitudes;
 - c. la casa matriz de la aerolínea designada tenga su domicilio legal dentro del territorio de la Parte que haya designado la aerolínea; y
 - d. las Autoridades Aeronáuticas que designen a la aerolínea mantengan y administren los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

B. Comunidad de Intereses

El derecho de cada parte de designar una aerolínea o aerolíneas, incluirá la designación de acuerdo con el Principio de la Comunidad de Intereses. Teniendo en cuenta las disposiciones

* Barbados se reserva su opinión.

de los incisos a y c del párrafo 2 que aparece más arriba, sobre el recibo de dicha designación y las solicitudes de la aerolínea designada en la forma y manera prescrita para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte concederán las autorizaciones y permisos apropiados con un mínimo de demoras en el proceso, siempre y cuando la aerolínea cumpla con las disposiciones de los incisos b y d del párrafo 2 más arriba. Una vez recibidas estas designaciones, la responsabilidad en el cumplimiento de los Artículos 6 y 7 de este acuerdo descansan en la parte que emite el certificado de operador aéreo para la aerolínea designada.

Artículo 4

Revocación, Suspensión y Limitación de la Autorización

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

Artículo 5

Aplicación de las Leyes

1. Las Partes harán los esfuerzos necesarios para simplificar y armonizar sus normas y procedimientos relativos a la facilitación del transporte aéreo internacional sin que por ello se incumpla con las normas de Seguridad de la Aviación Civil, en correspondencia con los Anexos 9 y 17 del Convenio.
2. Las aerolíneas designadas de cada Parte ante al entrar, permanecer o salir del territorio de una de las Partes deberán cumplir con la legislación y normas relativas a la operación y navegación de aeronaves de dicha Parte.
 3. Cada vez que entren, estén dentro, o salgan del territorio de una Parte, los pasajeros, la tripulación o carga de las aerolíneas designadas, o sus representantes, deberán cumplir con la legislación y normas relativas a la admisión en o partida desde su territorio de tales pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluyendo las normas relativas a la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales).

Artículo 6
Seguridad Operacional

1. Las Partes darán prioridad al fortalecimiento de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI, tomando en cuenta los mecanismos de carácter bilateral y multilateral que se adopten.*
2. Las Partes deberán cumplir el programa universal de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, para lo cual promoverán la cooperación y asistencia recíproca entre los Estados Miembros y Miembros Asociados, especialmente en lo relativo al desarrollo del plan de acción que en cada caso se adopte luego de las evaluaciones periódicas que efectúe la OACI.
3. Si una vez publicado el informe de la evaluación efectuada por la OACI sobre los estándares de seguridad operacional de una Parte, dicha Parte no aplica en un tiempo razonable de acuerdo entre las Partes, luego de expirar los plazos previstos en el plan de acción, las medidas correctivas necesarias para garantizar el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional, cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas para instar a dicha Parte a cumplir los estándares respectivos.

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

Artículo 7
Seguridad de la Aviación Civil

1. De acuerdo a sus derechos y obligaciones, las Partes reafirman la obligación entre ellas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
2. Las Partes se proporcionarán, cuando así se les solicite, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos en contra de la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para enfrentar cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.
3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio en la medida que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en sus territorios actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre la seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 precedente para la entrada, salida o permanencia en el territorio de otra Parte

* Barbados se reserva su opinión.

y tomar las medidas necesarias para proteger las aeronaves e inspeccionar los pasajeros, tripulación, y su equipaje y equipaje de mano, así como la carga y provisiones de las aeronaves, antes y durante las operaciones de abordaje y carga. Cada Parte considerará positivamente cualquier solicitud de otra Parte para la adopción de medidas especiales de seguridad con el fin de enfrentar alguna amenaza de seguridad en particular.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas que estén dirigidas a terminar rápida y seguramente con tal incidente o amenaza.
6. Cuando una Parte tenga fundamentos razonables para creer que otra Parte se ha alejado de las disposiciones de seguridad de la aviación civil estipuladas en el presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de una Parte podrá solicitar acciones inmediatas a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los 14 días a partir de la fecha de dicha solicitud y sí lo requiere una emergencia, una Parte podrá suspender, negar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de la aerolínea o aerolíneas de la otra Parte. El caso se someterá al procedimiento del Artículo 15 del Acuerdo.

Artículo 8 **Oportunidades Comerciales**

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

Artículo 9 **Código Compartido**

Al operar o llevar a cabo los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier aerolínea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación en materia de mercadeo tales como acuerdos de fletamento parcial, código compartido o de arrendamiento, con:

- a. una aerolínea o aerolíneas de otra Parte; y
- b. [una aerolínea o aerolíneas de terceros países, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos comparables entre las aerolíneas de la otra Parte en materia de servicios hacia, desde y vía dicho tercer país, siempre y cuando todas las

aerolíneas incluidas en tales acuerdos (i) tengan la debida autorización, y (ii) cumplan con los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos.]]^v

Artículo 10 **Sistema de Reserva por Computadora**

1. Las Partes acuerdan que:
 - a. los intereses de los usuarios de servicios de transporte aéreo serán protegidos de cualquier mal uso de las informaciones;
 - b. las líneas aéreas designadas de una Parte y sus agentes designados tendrán acceso sin restricción o discriminación al Sistema de Reservas por Computadora en el territorio de las Partes.
2. Las regulaciones y operación de SRC serán regidas por el Código de Conducta establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

Artículo 11 **Derechos Aduaneros y Gravámenes**

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

Artículo 12 **Cargos a los usuarios**

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

^v quede en corchetes en correspondencia al Artículo 2

propuesta de cambio en los cargos a éstos, con el fin de permitir que los usuarios expresen sus puntos de vista antes de que dichos cargos se hagan efectivos.

Artículo 13
Competencia Leal

1. Cada Parte Contratante permitirá una igualdad de oportunidades justa y equitativa a las aerolíneas designadas de todas las Partes para que compitan en la provisión del transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Acuerdo.
2. Cada Parte permitirá que cada aerolínea designada determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece sobre la base de las consideraciones comerciales del mercado. En consistencia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente sin justa causa el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de otra Parte.
3. Las aerolíneas someterán para su aprobación a las respectivas autoridades aeronáuticas las frecuencias que consideren convenientes de acuerdo a las necesidades del mercado.

Artículo 14
Tarifas*

1. Las tarifas aplicables por las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes se establecerán a unos niveles razonables, teniendo en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, un beneficio razonable y las características técnicas y económicas de las diferentes rutas.
2. Las líneas aéreas designadas se someterán a la tarifa que apruebe cada Parte contratante para los vuelos que parten de su territorio, entendiéndose que se aplica el principio de la tarifa del 'País de Origen'

Artículo 15*
Solución de Controversias

Cualquier disputa entre las Partes en lo que concierne a la interpretación y/o ejecución del presente Acuerdo se someterá al conocimiento y resolución de una Junta arbitral.

Al efecto se someterá al procedimiento de arbitraje del Artículo 85 del Convenio en todo cuanto sea posible.

Dicho tribunal tendrá las facultades que al efecto se atribuye al Consejo de la OACI.

* Barbados se reserva su opinión.

* bis

Artículo 16

Consultas

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

Artículo 17

Acuerdos Existentes

Teniendo en cuenta las disposiciones del Artículo 2, el presente Acuerdo no afectará ningún acuerdo bilateral, multilateral u otro acuerdo contractual, u otro documento que evidencie autorizaciones similares que ya estén en vigencia entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe o entre Estados Miembros y un Estado que no es Miembro.

Artículo 18

Vigencia y Terminación

El presente Acuerdo tendrá una vigencia indefinida. Toda Parte contratante podrá denunciar el presente Acuerdo en cualquier momento. El retiro será efectivo un año después de la fecha de recepción por parte del Depositario de la notificación formal de la denuncia. La denuncia no anulará los compromisos adquiridos por la parte denunciante, en virtud del presente Acuerdo durante el período anterior a la denuncia. El Acuerdo continuará en vigor para las otras Partes.

Artículo 19

Registro en la OACI

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

Artículo 20

Ratificación

Este acuerdo estará sujeto a ratificación por los Países Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe que hayan firmado.

Artículo 21

Adhesión

Después de haber entrado en vigor, este Acuerdo permanecerá abierto a la adhesión por los Países Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe.

Artículo 22

Depositario

Este Acuerdo y su Anexo, redactado en los idiomas inglés, español y francés, siendo los textos igualmente auténticos y deberán ser depositados ante el Gobierno de la República de Colombia en su capacidad de depositario del Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC).

Artículo 23

Entrada en Vigor

El presente Acuerdo y cualquier enmienda entrará en vigor cuando un tercio de los Estados Miembros y Miembros Asociados hayan depositados sus instrumentos de ratificación. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República de Colombia.

Hecho en la Isla de Margarita, República Bolivariana de Venezuela, el día 12 de diciembre de 2001, en un solo ejemplar en los idiomas inglés, español y francés, siendo cada uno de los textos igualmente auténticos.

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