

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/A19-NE/13
03/11/10

XIX ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Punta Cana, República Dominicana, 2 al 4 de noviembre de 2010)

Cuestión 11 del Orden del Día:

Examen del Informe del Comité de Trabajo.

(Presentado por el Presidente del Comité de Trabajo)

Introducción

1. De conformidad con la decisión tomada en la Primera Sesión Plenaria de la Asamblea, el Comité de Trabajo mantuvo **dos sesiones** de trabajo en las que examinó la Cuestión 7 del Orden del Día.

Documentos

2. El Comité de Trabajo revisó los siguientes documentos de trabajo:

CLAC/A19-NE/04
CLAC/A19-NE/05
CLAC/A19-NE/06
CLAC/A19-NE/07
CLAC/A19-NE/08
CLAC/A19-NE/09
CLAC/A19-NE/10
CLAC/A19-NE/11
CLAC/A19-NE/12 *CORRIGENDUM*

Participantes

3. Las siguientes Delegaciones participaron en una o más sesiones de trabajo:

Estados miembros

Argentina	Honduras
Belice	Jamaica
Bolivia	México
Brasil	Nicaragua
Chile	Panamá
Colombia	Paraguay
Costa Rica	República Dominicana
Cuba	Uruguay
Ecuador	Venezuela
El Salvador	
Guatemala	

Observadores

Estados

Estados Unidos

Organismos Gubernamentales

OACI
COCESNA

Organismos No-Gubernamentales

IATA

Mesa del Comité

4. De conformidad con la elección efectuada durante la Primera Sesión Plenaria, el Sr. Sr. Argimiro Ojeda Vives, Vicepresidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC), se desempeñó como Presidente del Comité, el Sr. Sr. Dionisio Méndez Mayora, Representante Permanente de México ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), colaboró como Vicepresidente y actuó como Secretario el Sr. Marco Ospina Yépez.

Examen de la Cuestión 7 del Orden del Día, asignada al Comité de Trabajo

5. Como producto del examen de la Cuestión 7 del Orden del Día, el Comité de Trabajo propone a la Plenaria la incorporación al Informe de la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC el texto que se a continuación se detalla:

Cuestión 7 del Orden del Día:

Proyectos de Decisión y Revocatoria.

6. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/04, pasó revista al Proyecto de la Resolución A19-01 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región” y acogió favorablemente dicho proyecto, acordando someterlo a aprobación de la Plenaria, de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RESOLUCIÓN A19-01

GUÍA METODOLÓGICA PARA EL CÁLCULO DE LOS COSTOS DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN

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

CONSIDERANDO que la CLAC, de conformidad a su Estatuto, tiene la facultad de desarrollar estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región;

CONSIDERANDO que los procesos de privatización y/o concesión de aeropuertos en los Estados de la región latinoamericana han incidido en los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea;

CONSIDERANDO que la industria aérea juega un importante papel en la actividad económica mundial;

CONSIDERANDO que la tecnología en las comunicaciones y en la informática ha dado lugar a la globalización, la cual ha sido posible gracias a la presencia de la aviación a nivel mundial;

CONSIDERANDO que la industria aeronáutica enfrenta situaciones derivadas de una nueva dinámica mundial, la desregulación y la liberalización, reflejadas en alianzas, fusiones, consolidaciones, incremento de la competencia en precios y tarifas;

CONSIDERANDO que las autoridades aeronáuticas, responsables de velar por la seguridad de la aviación y sujetas a restricciones presupuestarias por parte de los Estados con prioridades de gasto social, también enfrentan complejos problemas para apoyar el desarrollo de la demanda en el sector;

CONSIDERANDO la necesidad de que las autoridades aeronáuticas, las líneas aéreas y los administradores de terminales aeroportuarios actúen como socios cooperadores para buscar las soluciones a los problemas del sector;

CONSIDERANDO que tanto el Documento 9562 de la OACI “Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos”, como el Documento 9161/3 “Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea” establecen directrices para el cálculo de los derechos y tasas de los servicios aeronáuticos;

CONSIDERANDO que los referidos documentos y directrices de la OACI recomiendan fijar los valores de las tasas y derechos de los servicios aeronáuticos sobre la base de una metodología de costos y que el producto de las mismas sea reinvertido en la propia actividad aeronáutica;

CONSIDERANDO que los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea de la región se deben establecer con absoluta transparencia para conocimiento de todos los interesados.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE instar a los Estados miembros a tomar en cuenta la siguiente guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios en la región:

GUÍA METODOLÓGICA PARA EL CÁLCULO DE LOS COSTOS DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN

1. BASES PARA UN SISTEMA DE FINANCIAMIENTO SANO

Un sistema de financiamiento perdurable es aquel que permite que todos los actores de un sector logren cubrir sus costos, es decir, las líneas aéreas cubran sus costos y obtengan utilidades razonables para mantener la inversión. Lo mismo ocurre con los concesionarios de aeropuertos, quienes deben construir, hacer inversiones y mantener en buen nivel de servicio los terminales de pasajeros, ya que éstos deben recibir las adecuadas facilidades por las que cancelan el valor de sus tarifas.

El Estado o la entidad aeronáutica deberá recuperar los costos de brindar los servicios en forma eficiente, lo que le permitirá garantizar un buen servicio a los pasajeros y a los concesionarios, ofrecerles participar en negocios razonablemente rentables.

Los contratos entre el Estado y las entidades privadas que exploten servicios aeroportuarios deberán ser motivo de una licitación abierta donde se establezcan y conozcan por todos, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios utilizados.

Se deberá definir claramente el procedimiento de licitación así como el contrato final. Además, el Estado deberá reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control operativo de la concesión.

Se deberá establecer mecanismos mediante los cuales las privatizaciones no generen aumentos excesivos en las tasas y derechos por servicios aeroportuarios.

2. INGRESOS

Conforme a la política de autofinanciamiento, el operador de la infraestructura de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea deberá cobrar por los servicios que provee a sus usuarios. El origen del cobro radica en que cada usuario solvente el valor del servicio que utiliza. Estos cobros deben realizarse de acuerdo a los siguientes conceptos:

- a) Tasas aeronáuticas: Se refieren al cobro efectuado por los servicios de navegación aérea, servicios aeroportuarios (aterrizaje, iluminación, estacionamiento, etc), servicios de meteorología aeronáutica y otros.
- b) Derechos aeronáuticos: Se refieren principalmente a los valores cobrados a los pasajeros como retribución a las facilidades que la organización les provee en los terminales aéreos.
- c) Concesiones: Este cobro se justifica por el arriendo de espacios en terminales aéreos e infraestructura de propiedad de la organización que se entrega a operadores, como el caso de hangares, lozas, terrenos y otros.

3. PROPOSICIÓN DE UN SISTEMA DE COSTOS AERONÁUTICOS

A continuación, se propone un sistema de costos aeronáuticos que tiene por objetivo definir los criterios generales a utilizar en la estructura de este sistema de costos y analizar la información necesaria para el proceso de determinación de los costos:

3.1 Objetivos del sistema

Es posible determinar distintos tipos de costos, dependiendo de la finalidad de dicha información. Considerando que la organización requiere esta información con el objeto de servir de apoyo a su gestión y como una base sólida que permita un sistema de tarifas aeronáuticas representativas de los costos y que, a su vez permita el autofinanciamiento de la organización, este sistema de costos debe permitir:

- a) Conocer los costos de operación de las diferentes unidades de la organización, sean estas de carácter operativo, de apoyo técnico o administrativo.
- b) Determinar los costos directos, indirectos y totales de los principales servicios proporcionados por la organización.
- c) Distribuir de manera proporcional a su nivel de consumo, la totalidad de costos, entre las distintas actividades a prestarse a los usuarios de los servicios de navegación aérea.”

3.2 Conceptos básicos

- a) Costo: Se entiende por costo al valor de los bienes sacrificados y de los recursos productivos empleados en el proceso de obtener beneficios futuros, bienes o servicios. Para los fines de manejo de información económico financiera, el costo es medido en unidades monetarias. Bajo este prisma, se considera parte integral del costo, el valor de todos los bienes y recursos empleados en la producción u oferta de los servicios de la organización.
- b) Objetivo de costos: Se denomina objetivo de costos al elemento constituido por cualquier actividad o conjunto de actividades para las cuales se requiera conocer, en forma separada, su costo; e.g., servicios, productos, procesos, departamentos, proyectos y, en general, cualquier unidad definida en la estructura organizacional.
- c) Costo real: Corresponde a los costos efectivamente incurridos durante un período determinado en la prestación de un servicio, elaboración de un producto o ejecución de un proceso.
- d) Costo medio: Equivale al costo total incurrido en la prestación de un servicio u operación de una unidad, dividido por el nivel de actividad del período, o bien, por una unidad de tiempo.
- e) Costo directo: Son aquellos costos, factibles de asociar o identificar fácilmente, con un cierto objetivo de costos.
- f) Costo indirecto: Son aquellos costos que, por no ser fácilmente identificables con un determinado objetivo de costos, es preciso distribuirlos entre los diferentes objetivos que comparten el uso de los recursos respectivos.
- g) Costo total: Es el resultado de la suma de los costos directos e indirectos y, por tanto, considera la totalidad de los recursos sacrificados en la obtención del bien o servicio.
- h) Costos predeterminados: Son costos estimados, basándose en la evolución de los costos reales y el nivel de actividad presupuestado y se calculan generalmente para un período contable.
- i) Unidad operativa: Comprende aquella unidad de la organización que tiene la responsabilidad de proveer el servicio final al usuario.
- j) Unidad de apoyo técnico: Es la unidad que, si bien no provee el servicio final al usuario, provee algún servicio al interior de la organización y su costo debe distribuirse entre las unidades que apoya.
- k) Unidad administrativa: Se considera a la organización que participa en la responsabilidad de coordinar y administrar los esfuerzos de las unidades operativas y de apoyo.

3.3 Criterios propuestos

3.3.1 Rubros de costo

Un sistema de costos, en primer lugar, mide recopilando la información correspondiente ordenada por rubros, normalmente de acuerdo a su naturaleza; y, posteriormente, asigna o distribuye los costos entre los diferentes objetivos de costos.

La estructura del sistema de costos presentada considera cuatro grandes rubros de costo, los que concentran la totalidad de los recursos empleados en la generación de los servicios:

- a) Recursos humanos: Deben reflejar el costo total que implica proveer con el personal a la organización necesario e idóneo para la obtención de los servicios. Este rubro debe considerar el total de remuneraciones canceladas al personal de la organización; asimismo, se

debe integrar a este rubro el costo de la capacitación y el perfeccionamiento que requieren los funcionarios para el cumplimiento eficiente de sus labores profesionales. Como parte del costo en recursos humanos, se deben incluir, además, las regalías directas o indirectas de que goza el funcionario, tales como gastos en medicina preventiva y curativa, bienestar social, bonos de productividad u otros y otros beneficios que si bien no conforman parte de sus remuneraciones fijas, forman parte de las condiciones inherentes a la situación del mercado laboral y a la legislatura en que se encuentra inmersa la organización.

- b) Infraestructura, instalaciones, equipos y activos: Deben considerar el valor relacionado al desgaste de los mismos, producto de su utilización en el proceso de proveer los servicios por parte de la organización. Este rubro debe considerar el total del costo de depreciación de terminales, pistas, construcciones en general, sistemas de ayudas a la navegación, sistemas de comunicaciones, sistemas de procesamiento de datos, vehículos, instalaciones y bienes muebles en general, cuya duración sea mayor a un período contable. Este costo representa el valor de reposición de estos bienes, por lo que el cálculo de depreciación debe corresponder a la vida útil efectiva de los bienes.
- c) Insumos: Incluye el costo de los elementos de consumo necesarios para la operación de todas las unidades. En este rubro se reflejan todos los consumos necesarios para la operación, desde los repuestos para sofisticados equipos hasta el papel que se utiliza en oficinas. Se debe tener presente registrar sólo el costo de los elementos consumidos y no el costo de insumos adquiridos, ya que eventualmente se adquieren insumos para satisfacer las necesidades de más de un período contable. Del mismo modo, se pueden efectuar consumos de materiales que hayan sido adquiridos en períodos anteriores.
- d) Gastos de operación: Deben contener todos los gastos que no constituyan insumos, como diferentes servicios contratados a terceros, gastos de energía, comunicaciones, transporte, evaluación de proyectos, gastos financieros, en general, todo egreso que no constituya gasto en personal, insumos, o inversión real.

3.3.2 Inversiones

Se deberá mantener siempre como objetivo primordial de la organización, el brindar la seguridad y el apoyo necesario a las operaciones aéreas, para lo cual se deberá invertir en nuevas soluciones tecnológicas.

El valor de la depreciación, considerado en el sistema de costos, tiene por objeto recuperar las capacidades de la infraestructura, equipos e instalaciones que se han perdido en el proceso de proveer servicios. Sin embargo, satisfacer los aumentos de demanda y solventar los costos que significan implementar nuevas tecnologías superan grandemente el costo de depreciación calculado por el sistema.

Por tanto, se deberá prever un costo de desarrollo de nuevas capacidades, lo que significa inversión real para la organización. El costo de desarrollo determinado, ha de ser asociado únicamente al servicio a que está destinado, evitando así que usuarios no relacionados carguen con parte de dicho costo.

- a) La propia organización: En este caso, la organización proveedora de los servicios deberá incluir, mediante el cálculo de costos predeterminados, el costo que significará un programa de desarrollo, ya sea de infraestructura aeroportuaria o de desarrollo tecnológico de nuevas capacidades.
- b) La empresa privada: Ante la situación de crecientes necesidades de inversión, recursos financieros escasos y altos costos de oportunidad social, los Estados deberán implementar programas de concesiones aeroportuarias. Estas consisten en la participación del sector privado para la construcción y/o ampliación de terminales de pasajeros y de carga y la explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que se definan en cada aeropuerto. En este caso, es el privado quien provee los servicios, luego es quien cobra y recauda los derechos de facilitación al pasajero, por los servicios que le presta. Lo anterior implica que

será de responsabilidad del privado determinar el valor a cobrar al pasajero por el uso del edificio, mediante algún criterio financiero, no obstante existir un marco regulatorio para controlar esta situación, previamente acordado con la autoridad aeronáutica y el Estado. Con esto, se tiene que el servicio cobrado mediante la “tasa de embarque” deja de ser un servicio prestado por la organización, y además financieramente no es costo para ella. Lo mismo ocurrirá con la privatización de otros servicios que se prestan al interior de los aeropuertos, tales como puentes de embarque, vehículos de embarque, carga aérea y otras concesiones, ya sean éstas aeronáuticas o no aeronáuticas.

- c) El Estado: En aquellos aeropuertos de menor envergadura que, por sus niveles de tráfico, no son atractivos para el sector privado, el Estado debe participar a través de la inversión. Este mayor costo, en la medida que sea traspasado a la organización, deberá considerarse dentro de sus costos.

3.3.3 Requisitos para implementar un sistema de costos

Deberán considerarse los siguientes requisitos básicos para la implantación de un sistema de costos aeronáuticos:

- a) Estructura organizacional dada: Para que la información de costos sea útil, será necesario que la organización disponga de una estructura organizacional que permita una clara asignación de las responsabilidades y los ámbitos de acción de cada una de ellas. El objetivo es asociar, en la medida que sea posible, gastos e ingresos a unidades organizacionales; éstas se deberán utilizar para efecto del sistema de costos como unidades para acumular costos.
- b) Sistema de captura de información básica adecuado: Será necesario considerar la calidad de la información a emitir, los procesos necesarios para generarla, los controles y procesos de validación a utilizar. De igual manera, se deberá minimizar la multiplicidad de procesamientos independientes o reprocesamientos, a través del uso de información a escala central accesible por todas las unidades que interactúan con el sistema. Los procesos de registro de la información deberán ser confiables y deben permitir la implementación de comunicaciones adecuadas con el sistema de costos, el cual utiliza información proveniente de distintas fuentes y sistemas.
- c) Información de calidad representativa: La información que alimenta al sistema de costos deberá representar de manera fidedigna el comportamiento normal de la organización en la prestación de servicios; es decir, las perturbaciones que eventualmente se puedan producir por alguna situación particular que afecte de manera notoria a los costos o la cantidad de servicios prestados, deberán corregirse y entregar al sistema la información que correspondería en un funcionamiento normal de la organización.
- d) Funciones de producción o proceso definidas: Dentro de las variables a considerar en el diseño de un sistema de costos, será necesario identificar los procesos en cada unidad de la organización vinculada a la prestación de los servicios. Las unidades no operativas prestan servicios destinados a satisfacer a clientes internos. Para efectos del sistema de costos, se considerarán las interacciones con las unidades operativas. Las unidades operativas llevan a cabo las actividades necesarias para proveer de servicios a los clientes externos de la organización. Con el fin de realizar procesos de asignación que reflejen de manera apropiada el esfuerzo dedicado en la prestación de cada servicio, será necesario determinar, de manera rigurosa, el uso de recursos en la prestación de cada uno de ellos, ya sean recursos financieros, humanos u otros.
- e) Servicios y niveles de actividad asociados definidos: Será necesario, al momento de implementar un sistema de costos, disponer de una clara definición de los servicios prestados por la organización. La información de recursos utilizados por una unidad y los ingresos que eventualmente pueda obtener tiene escaso valor si es que no se contrasta con la información del nivel de actividad de los servicios prestados por ella. Un uso eficiente de los costos fijos se traducirá en una disminución de los costos unitarios de la unidad, al incrementarse el volumen de servicios prestados.

3.3.4 Metodología de costos

El sistema de costos a implementar deberá proporcionar información de costos al nivel de unidades internas de la organización y de los servicios finales prestados por ésta.

La información de costos por unidades utiliza la estructura organizacional actualmente vigente para acumular, al interior de cada una de las unidades definidas, los recursos utilizados en la prestación de servicios, ya sean estos servicios a otras componentes de la organización o bien servicios a clientes externos.

La distribución de los costos incurridos por las unidades de apoyo y administrativas al área operativa de la organización corresponde a la primera etapa del proceso de asignación de los costos. Este proceso de distribución deberá considerar una base de distribución única y representativa del esfuerzo y dedicación de recursos que se brinda a cada unidad operativa a la cual se está distribuyendo los costos.

La siguiente etapa deberá consistir en el proceso de asignación de costos de las unidades operativas a los servicios. Cada una de las unidades ya ha absorbido la totalidad de los costos de las unidades de apoyo y administrativas. Esta etapa de distribución exige, por su importancia, una alta rigurosidad en la identificación de las bases de asignación mediante las que se procederá a efectuar la asignación de la totalidad de los costos acumulados a los diferentes servicios prestados; y, para lo cual, es necesario realizar un análisis exhaustivo de las actividades desarrolladas al interior de cada unidad operativa. La base de asignación es la relación con los recursos empleados en la unidad y en la prestación de cada uno de los servicios que proporciona utilizando estos recursos.

Finalmente, la información de costos medios y marginales se determina mediante la utilización de la información del nivel de actividad para los diferentes servicios prestados.

3.3.5 Principios de tarificación

La tarificación deberá seguir los siguientes principios generales:

- a) Deberá ser equitativa y no discriminatoria; es decir, se deberá cobrar por un mismo servicio el mismo valor a todos los usuarios.
- b) Ser representativa de los costos medios, en la medida que las organizaciones que proveen los servicios no tengan objetivos de lucro sino de autofinanciamiento.
- c) En determinadas circunstancias, el enfoque de tarificación basado en costos medios, podrá ampliarse para incluir la fijación de tarifas basado en principios económicos.
- d) La red aeroportuaria deberá autofinanciarse mediante el cobro a los usuarios, incluyendo los costos de provisión de infraestructura y, en el caso de los aeropuertos concesionados, un rendimiento razonable sobre las inversiones que realicen
- e) Los sistemas de ayudas a la navegación aérea y de control de tránsito aéreo deberán autofinanciarse con el correspondiente cobro a los usuarios.
- f) Deberá tender a la eliminación de subsidios cruzados y exenciones.
- g) Deberá tener una estructura lo más simple posible.

4. METODOLOGÍA PARA RECOPIRAR INFORMACIÓN DE INGRESOS Y GASTOS DE UN ESTADO

4.1 Identificación del Estado (Ejemplo)

Número de aeropuertos y aeródromos	90
Extensión del espacio aéreo	26.8 millones de Km ²

Radioayudas	125
Radares	14 (6 millas)
Total pasajeros	4.479.867
Total carga	304.077.000 Kg

Operaciones totales	142.432
Operaciones comerciales	137.475
Operaciones de carga	4.957
Personal involucrado	3.200

4.2 Proposición metodológica para el análisis de costos

4.2.1 Objetivo

Medir el flujo de ingresos y egresos que tiene el sistema aeronáutico de cada país a fin de determinar los valores de los costos y su adecuada aplicación en las tarifas cobradas a usuarios medidos a niveles de servicios estandarizados.

4.2.2 Antecedentes

Se entiende como adecuada aplicación a la correspondencia de los cobros de los servicios prestados con los costos concurrentes (sean directos e indirectos, fijos o variables).

Se entiende como sistema aeronáutico al conjunto de facilidades y servicios que se otorga para el funcionamiento de toda la industria aeronáutica por diversas entidades.

4.2.3 Metodología

La metodología que se propone está contenida en dos áreas:

- a) Dimensión del ámbito de acción del sistema aeronáutico: Corresponde a la información que permite dimensionar los recursos asignados versus el tamaño de las tareas encomendadas. En este sentido, es necesario conocer lo siguiente:
 - Número de aeropuertos, categoría y situación jurídica de los mismos (operado y administrado por el Estado, operado por un Concesionario, operado por ambos).
 - Extensión del espacio aéreo a controlar.
 - Cantidad y tipo de radioayuda a la navegación.
 - Pasajeros, operaciones aéreas y toneladas de carga de los tres últimos años.
 - Características y tamaño de la aviación general.
 - Número de personas involucradas.

- b) Resultado económico: Significa identificar los ingresos y costos (se entiende en su concepto amplio incluyendo gastos, expensas y cualquier flujo de caja pagado) de las distintas entidades que operan el sector, a fin de identificar posibles desvíos fuera del sector aeronáutico de los ingresos percibidos o la incorporación de elementos que no son concurrentes ni representan servicios prestados.

La identificación propuesta para los ingresos es la siguiente:

- Servicios: En esta columna se deben identificar todos los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos ofrecidos en los aeropuertos del país.
- Concepto de cobro: Es aquel que engloba al servicio en tasas, derechos, concesiones, combustible, etc.; es decir, el nombre legal del cobro.
- Monto recaudado: Es el ingreso recibido por cada concepto de cobro por el periodo de

- un año.
- Pagador del servicio: Es el que debe asumir el pago de dicho servicio.
- Organismo recaudador: Es el que recibe el dinero proveniente del pago de dicho servicio.

La identificación propuesta para costos e inversión es la siguiente:

- Concepto de costo: Rubro o tipo de gasto que origina el costo. Es el valor monetario que se usa en producir los servicios.
- Pagador del costo o gasto: Prestador del servicio, mantenedor y otros que efectúan los desembolsos para pagar dichos servicios.
- Monto: Valor que se incurre en dólares en el año.

5. PROPOSICIÓN DE MATERIAS DE ESTUDIO PARA LA RECAUDACIÓN DE TARIFAS

Para que el sistema tarifario sea transparente, este deberá estar basado en costos. Por lo tanto, el primer paso será determinar los valores de los recursos que se sacrifiquen en prestar un servicio que determinen los costos. A continuación debe tenerse un sistema para traspasar estos costos a tarifas:

5.1 Objetivo

Proveer un sistema tarifario, transparente, autoreajutable, que permita a aquellos que prestan los servicios, recuperar sus costos totales y, a los usuarios, pagar valores conocidos, equitativos y no discriminatorios por servicios aeronáuticos y, que sea permanente en el tiempo.

5.2 Principios y criterios

Para que un sistema cumpla con el objetivo que se ha planteado, deberá estar basado en ciertos elementos que guíen y modelen su desarrollo.

5.2.1 Principios

- Tarifa equitativa y no discriminatoria
- Representa el costo real
- Permite el autofinanciamiento
- Elimine los subsidios cruzados y las exenciones
- Tarifas variables según el peso máximo de despegue (PMD)
- Considera la separación de los servicios aeronáuticos de los comerciales aeroportuarios
- Considera el sistema de concesiones privadas
- Considera la inversión estatal en determinados aeropuertos por razones de rentabilidad social y la inversión privada en aeropuertos concesionados por razones de rentabilidad comercial.
- Tarifas competitivas
- Reajustabilidad técnica y transparente
- Sistema tarifario simple

5.2.2 Criterios

a) De capital:

- Depreciación por obsolescencia tecnológica: Ya que la inversión en equipamiento de sistemas para aeronavegación representa parte importante del costo total, es el avance tecnológico más que el uso el factor que deprecia el capital. Lo mismo se aplica a la gran mayoría de las instalaciones necesarias para asegurar la seguridad de las operaciones aéreas.
- Gran capacidad versus uso: Tomando en cuenta el punto anterior que trata el

incremento de las economías de escala, de tal forma que se aprovechen al máximo las capacidades instaladas, disminuyendo el costo marginal de las operaciones.

- Costos según prendido–apagado: Los insumos utilizados para mantener operativo el sistema incrementan el costo de operación, por el hecho de funcionar y no proporcionalmente al flujo de aeronaves que lo utiliza.
- Fuertes economías de escala: Considerando las diferentes capacidades de las distintas instalaciones, se deberá tender a alcanzar operaciones cercanas a lo óptimo para cada instalación.

b) Peso máximo de despegue (PMD):

- Según el costo de proveer el servicio: Existen componentes del costo que tienen relación con el tamaño (PMD) de las aeronaves; asimismo, para tener capacidad de apoyar las operaciones de aeronaves de mayor PMD, las instalaciones requieren mayores inversiones.
- Según el ingreso del usuario (PMD a): Las aeronaves de mayor tamaño implican mayores ingresos; asimismo, los costos operacionales de los usuarios, en los que las tasas aeronáuticas representan uno más de ellos, guardan una proporción respecto de sus PMD. Se debe considerar esta misma proporción para el cálculo de tarifas.

c) Exenciones:

El sistema deberá tender a la eliminación de las exenciones. Las que no sea posible eliminar, se deberá cuantificar y determinar su real incidencia en los costos, al mismo tiempo que verificar la eventual recuperación de estos subsidios por parte del Estado, quien es el que determina estas exenciones.

d) Servicios meteorológicos y certificados:

Las tarifas determinadas para estos servicios serán las equivalentes al costo real que significa proporcionarlos.

e) Concesiones:

- Valor de mercado: En los valores aplicados a las concesiones deberá primar este criterio, el cual es equitativo y no discriminatorio, a la vez que asegura un ingreso proporcional al valor económico del bien concesionado.
- Licitaciones: Mediante el uso de este criterio en el otorgamiento de las concesiones se logra la mayor transparencia.
- Sólo terrenos.
- Transparencia: Por ser bienes del Estado los que se otorgan en concesión, este criterio es fundamental para asegurar la correcta administración del sistema.

5.3 Concepto de meta de recaudación

5.3.1 Meta: Es una cantidad de recursos definidos por alcanzar, en la cual se consideran, aparte de los costos y las inversiones, el nivel de actividad que permita un funcionamiento y continuidad en las operaciones y la prestación de los servicios.

5.3.2 Consideraciones: Con el fin de determinar la meta de recaudación, la base para generar todos los cálculos posteriores es el nivel de actividad. Una vez definido el nivel de actividad que se prevea para el período en estudio, se podrá calcular los costos, ingresos e inversiones asociadas a este nivel de actividad.

Se deberá considerar también todos aquellos factores que de una u otra forma inciden en el financiamiento del sistema. Dentro de los factores más relevantes se encuentran los siguientes:

- Análisis de las operaciones (nivel y tipo de actividad) por cada aeropuerto y aeródromo del sistema.

- Políticas de inversión estatal, ya sea en nuevas capacidades o en proyectos de rentabilidad social, y su impacto en el sistema.
- El impacto que tendrán las concesiones a privados en los ingresos.
- Se debe determinar también las fuentes más relevantes desde el punto de vista de los ingresos de operación.
- El costo de desarrollo que requiere el sistema aeronáutico durante el período en estudio.
- El costo de provisión de los servicios será determinante en el cálculo de la meta de recaudación, por cuanto ésta deberá equipararse a los costos totales del sistema.

Ejemplo:

Concepto	Costo contable	Costo de desarrollo	Total
Ruta	5.724.988		5.724.988
Aproximación	10.141.774		10.141.774
Aterrizaje	6.799.801		6.799.801
Estacionamiento	2.123.429		2.123.429
Pasajeros	10.543.135	17.200.000	27.743.135
Actuaciones	2.096.090		2.096.090
Total	37.429.217	17.200.000	54.629.217

Comparación de costos y recaudación por concepto:

Concepto	Costo	Recaudación	Costo/Recaudación
Servicio en ruta	5.724.988	2.436.891	2,35
Aproximación y aterrizaje	16.941.575	8.195.474	2,07
Estacionamiento	2.123.429	587.028	3,62
Pasajeros	27.743.135	21.104.118	1,31
Concesiones y arriendos	0	3.995.578	0,00
Otros servicios	2.096.090	1.775.919	1,18
Total	54.629.217	38.095.008	1,43

6. PROPOSICIÓN SISTEMA TARIFARIO

Sobre la base de los antecedentes planteados anteriormente, a continuación se propone el sistema tarifario que plantea una estructura simple y uniforme para las tarifas de los distintos servicios provistos a los usuarios, cuya forma genérica es la siguiente:

$$\text{CARGO} = F * K_i * X * \text{PMDa}$$

o TARIFA

En los siguientes párrafos se presentan las modalidades para llevar a la práctica este planteamiento conceptual:

En la fórmula indicada, "F" es una constante definida de forma que permita la recaudación total de los costos de proveer los distintos servicios. En general se tiene que:

$$F = C / S$$

En donde, "C" representa el costo total de proveer el servicio determinado durante un período de tiempo dado (normalmente un año) y "S" representa las unidades de cobro correspondientes. En

general se tiene que:

$$S = \sum K_i * X * PMD^a$$

Tanto en la fórmula genérica como en la anterior que define “S”, los significados de los parámetros son los siguientes:

K_i = es una variable que representa los diferentes niveles o categorías de un determinado servicio, e.g., en el caso del servicio de aterrizaje, el parámetro “ K_i ” podría variar de acuerdo con la categoría del servicio prestado.

X = Es también una variable y representa la cantidad o magnitud del servicio prestado, es así que, en el caso del servicio de aterrizaje, “ X ” tomará el valor de “1”. En el caso del servicio de estacionamiento, “ X ” representará un lapso de tiempo y, en el caso de servicio en ruta, indicará la distancia en la que se prestó el servicio (km, millas).

a = es una constante que refleja la relación entre el PMD y el valor del servicio prestado. Su valor fluctuará entre “0.35” y “1”.

6.1 Servicios definidos

6.1.1 Servicio en ruta

En este caso, el costo de proveer el servicio no hace diferenciación entre aeronaves de diferente PMD; sin embargo, el valor del servicio desde el punto de vista de quien lo recibe, es en función del PMD y creciente con el mismo. La OACI recomienda adoptar una tarifa proporcional a la raíz cuadrada del PMD, i. e., $a = 0.5$. En esta proposición, se plantea basar la determinación de este parámetro en los costos operacionales de las aeronaves, de modo que la tarifa represente un porcentaje constante sobre dichos costos. Este parámetro se calcula en 0.35 y equivale aproximadamente a la raíz cúbica del PMD.

En este caso, la variable “ X ” representa la distancia recorrida. Esta distancia deberá ser calculada como la distancia efectiva en la cual se ha recibido el servicio.

En cuanto al parámetro “ K_i ”, su valor depende del tipo de servicio. En este aspecto, se tiene vuelos controlados utilizando aerovías y vuelos visuales. En el caso de los vuelos controlados, el parámetro es “1”; y, en los vuelos visuales, es equivalente a “0” ya que no se presta el servicio.

6.1.2 Servicio de aproximación

Para el servicio de aproximación se debe utilizar el mismo concepto para la constante “ a ” que en el caso de servicio en ruta, por las mismas razones expuestas.

La variable “ X ”, toma el valor de “1”. Para la variable “ K_i ”, se propone definir tres categorías, dependiendo del equipamiento existente para asistir la aproximación, con los siguientes valores:

Aproximación:(Equipos CT, ILS, luces, otros)

$K_i = AP1$	PRECISION	1,6
$K_i = AP2$	NO PRECISION	1,0
$K_i = AP3$	SIN SERVICIO	0,0

6.1.3 Servicio de aterrizaje

En este caso, se ha estimado que la tarifa proporcional al PMD es suficiente para recuperar los costos, por lo que “a = 1”.

La calidad del servicio provisto no depende de la capacidad instalada del sistema, sino más bien, de lo que requiere cada tamaño de aeronave. Por lo tanto, no se estima necesario establecer categorías y, el parámetro “Ki” también toma el valor de “1”. Obviamente, la variable “X = 1”.

6.1.4 Servicio de estacionamiento

En este caso, hay dos factores que inciden en el costo de proveer el servicio: la resistencia estructural y las dimensiones necesarias, siendo este último el de mayor incidencia. En términos generales, el área ocupada por una aeronave tiende a ser proporcional al cuadrado de su longitud; en tanto, que su PMD tiende a ser proporcional al cubo de la longitud. Se obtendría así que la superficie ocupada es aproximadamente igual al PMD elevado a dos tercios. Sin embargo, un análisis realizado sobre el peso y dimensiones de diversos aviones indicó que el valor correcto que se propone adoptar es “a = 0.8”.

La variable “X” representa el tiempo de permanencia en el lugar de estacionamiento.

Se definieron valores para la variable “Ki” conforme a la ubicación y escasez de cada tipo de sitio, las categorías y valores propuestos son:

Estacionamiento:

Ki = ES1	Embarques/Carga	1,0
Ki = ES2	Sitio Pavimentado	0,2
Ki = ES3	Sitio sin Pavimentar	0,0

6.2 Valores parámetros “F”

Como se indicara anteriormente, el parámetro “F” debe ser definido de forma tal que sea recaudado el total de los costos de proveer los servicios. Para realizar esto, se deberá contar con la información de los costos predeterminados para el período y el correspondiente nivel de actividad para los diferentes servicios prestados.

Aplicando los conceptos mencionados a la información de costos y nivel de actividad, se obtendrá el siguiente cuadro: (Ejemplo)

$$F = C/S$$

$$S = \sum Ki * X * PMDa$$

VALORES DE LA CONSTANTE "F" EN US\$					
Concepto y Unidad de medida	Ki	Unidades de cobro	Unidades ponderadas	Meta de recaudación	Valor "F" (US\$)
Servicios en ruta 0,35 Ru (Km*Ton)	1	268.629.124	268.629.124	10.034.100	0,04
Aproximación			559.916	17.775.335	31,75
Ap-1 (Ton 0,35)	1,6	203.154	325.046		
Ap-2	1	234.870	234.870		
Ap-3	0	2.159	0		
Aterrizaje				14.297.212	2,53
At (Ton)	1	5.649.574	5.649.574	11.917.910	
Estacionamiento primera hora			1.852.436	3.721.697	
Es-1 (Hora*Ton 0,8)	1	1.184.273	1.184.273	2.379.302	
Es-2	0,2	0	0		
Es-3	0	3.962	0		
Estacionamiento horas siguientes			668.163	1.342.395	2,01
Es-1 (Hora*Ton 0,8)	1	539.136	539.136		
Es-2	0,2	645.137	129.027		
Es-3	0	61.200	0		
Embarque pasajeros			7.285.802	48.625.000	6,67
Em-1 (Pax)	3	1.493.091	4.481.703		
Em-2	1	2.749.093	2.749.093		
Em-3	0,7	78.580	55.006		

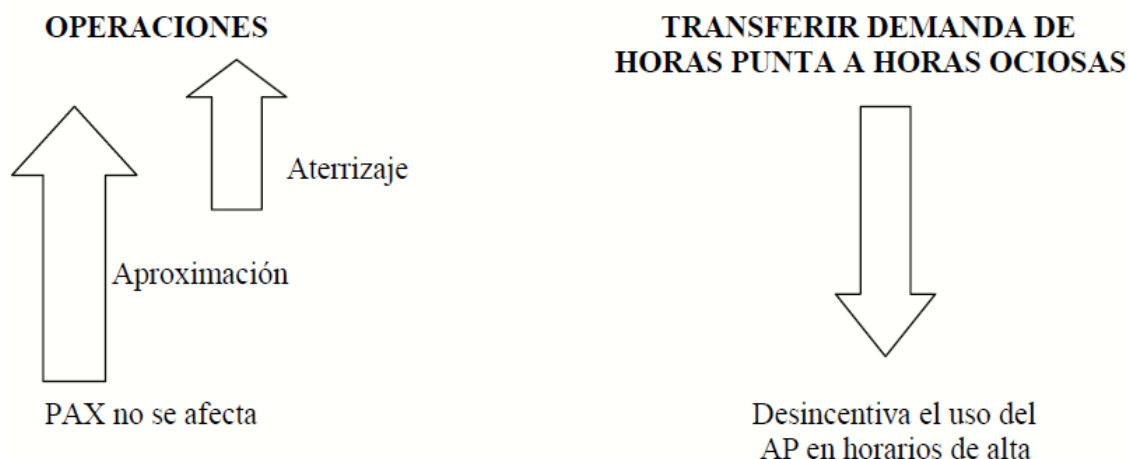
6.3 Congestión

La congestión puede comenzar a producirse cuando el flujo de operaciones se acerca al 50% de la capacidad nominal de las pistas.

En caso de existir problemas de congestión, para desincentivar el uso del aeropuerto en las horas en que esta se produzca, se podrán aumentar las tarifas de aproximación y aterrizaje, ya que ambos sistemas requieren inversiones. Este recargo no debe ser general, sino que deberá producir señales efectivas a los operadores, en caso de existir restricción de pista en ciertos horarios, ya esa capacidad deberá ser aprovechada por las aeronaves de mayor capacidad, las cuales hacen igual uso que las aeronaves de menor tamaño y que transportan menor cantidad de pasajeros.

Se deberá establecer una tarifa mínima por aterrizaje y aproximación durante los horarios de congestión, equivalente a la tarifa normal para aeronaves de cierto PMD límite. Los aviones con PMD mayor al límite no deberán tener recargo. Ello es coherente con el propósito de reservar la capacidad de pista, cuando ésta se hace escasa para las aeronaves de mayor tamaño que transportan un mayor número de pasajeros. Un incremento general en las tasas en los horarios de congestión desincentivaría por igual a las aeronaves de distintos tamaños, con lo que se perdería el objeto de eficiencia planteado.

Podrá también contemplarse tarifas más bajas a los usuarios de estos servicios en periodos de escaso tráfico, fijando una tarifa que incentive a las aeronaves de mayor PMD a hacer uso de las instalaciones. Esta tarifa podrá ser igual a la tarifa máxima aplicada a las aeronaves de menor PMD.

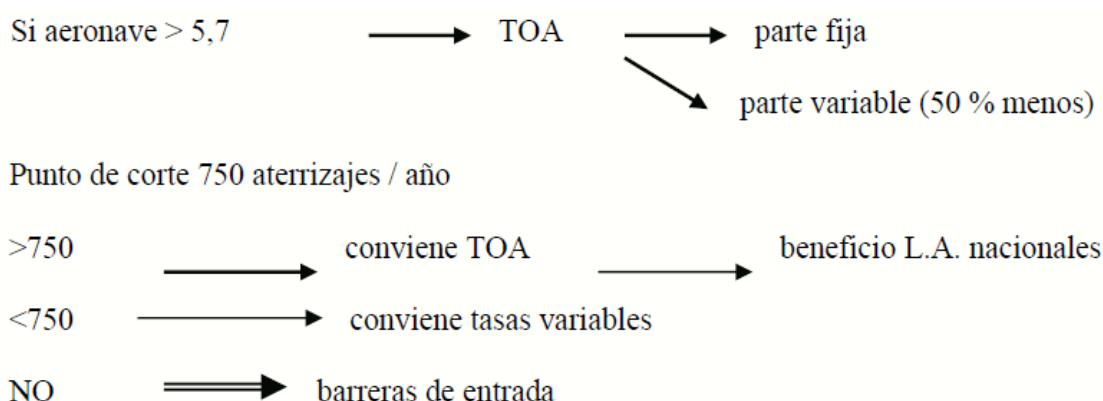


6.4 Tasa operacional anual (TOA)

Manteniendo los principios de autofinanciamiento, tarifas equitativas, no discriminatorias y que sean representativas del costo real que implica la provisión de los servicios, para el caso de las aeronaves pequeñas (PMD < 5,7 Ton) se tomará como base para el cálculo de la TOA el costo total, que significa proveer los distintos servicios a estas aeronaves, durante el período. Este costo, que representa el total del costo a recuperar, se divide entre las unidades de cobro (representativas de la suma de todos los PMD) correspondientes a las aeronaves que se encuentran vigentes en el Registro de Aeronaves.

Lo anterior se expone en el cuadro siguiente:
(Supuesto: todas las aeronaves cuyo PMD < 5.7 pagan tasas por servicios)
Cálculo factor "F"

Clasificación	Unidades de cobro	Meta de recaudación	Valor "F" (US\$)
0 - 2	5.848	1.219.057	208,46
2 - 5,7	7.425	1.084.531	146,07
0 - 5,7	13.273	2.303.612	173,56



6.5 Servicios a los pasajeros

Se deberá revisar la diferencia entre el derecho aplicable a los vuelos nacionales con respecto a los internacionales. Para ello se deberán verificar los costos de proveer estos servicios en cada aeródromo

y el correspondiente movimiento de pasajeros. Según ello, el costo del pasajero de vuelo internacional equivale a 2,96 veces el costo del pasajero nacional. Por lo tanto, el parámetro “Ki” tomará el valor “3” para el caso del pasajero internacional. En cuanto a los vuelos nacionales, se distinguen dos categorías de facilidades en los aeródromos, a las que se les asignarán los valores “1” y “0,7”, respectivamente.

Tomando en consideración los costos totales del período para proveer estos servicios, se ha confeccionado la tabla que se muestra a continuación:

(“Ni” representa el número anual de pasajeros de categoría “i”)

Regresión cuociente = 2,96 (Costo por AP Pax nac. v/s int.)

Pax int. = 3 Pax nac.

CALCULO F - PAX

$$TASA = F * Ki$$

$$F = C/S$$

$$S = \sum Ki * Ni (\#PAX)$$

Categoría	Nº de Pax	Ki	Unidades de cobro
Pax nac. 1	2.749.093	1,0	2.749.093
Pax nac. 2	78.580	0,7	55.006
Pax internacional	1.493.901	3,0	4.481.703
Total			7.285.950
Costo a recuperar (US\$)			48.624.996
Valor “F” (US\$)			6,67

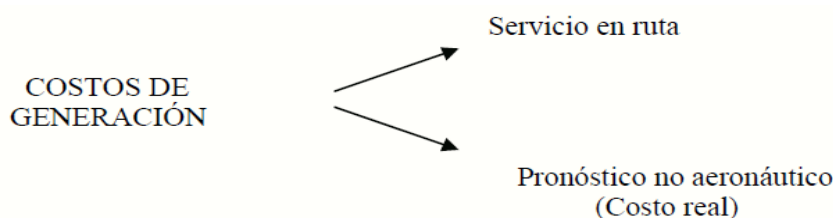
6.6 Otros servicios

6.6.1 Meteorología

Los costos que implican la generación y distribución de la información meteorológica, deben dividirse en dos áreas: la meteorología aeronáutica y la no aeronáutica.

Los costos de la meteorología aeronáutica deberán recuperarse a través de las tasas aeronáuticas, ya que dichos costos forman parte del costo de proveer los servicios aeronáuticos.

Los costos de la meteorología no aeronáutica deberán ser cubiertos en su totalidad por los usuarios que requieren estos servicios, mediante el cobro por los diferentes tipos de informes y estudios meteorológicos.



6.6.2 Inscripciones y certificaciones

Estos derechos deberán ser proporcionales a la capacidad de pago (PMDa) en el caso de actuaciones que involucre a aeronaves.

En cualquier otro caso, se deberá tener como objetivo recuperar el costo real que implica el servicio prestado (ETEAS, FBO, etc.).

CONCESIONES

Privado	→	Terminales PA
DGA	→	FBO, ETEAS, mantenimiento vehículos, antenas, plataforma, helicópteros
Cobro por terrenos	→	Licitaciones, referencia mercado

Ejemplo:

Proposición sistema tarifario					
Aproximación			617.308	19.638.634	718,90
Ap- 1 Ton 0,35	2	223.997	358.364		
Ap- 2	1	258.944	258.944		
Ap- 3	0	2.380	0		
Aterrizaje				15.313.324	2,46
At Ton	1	6.228.655	6.228.655	12.764.927	
Estacionamiento primera hora			2.042.311	3.986.203	
Es- 1 Hora * Ton 0,8	1	1.305.661	1.305.661	2.546.276	
Es- 2	0	0	0		
Es- 3	0	4.368	0		
Estacionamiento horas siguientes			763.650	1.437.805	1,95
Es- 1 Hora * Ton 0,8	1	594.398	594.398		
Es- 2	0	711.263	142.253		
Es- 3	0	67.473	0		
Embarque Pasajeros			8.032.597	52.080.764	6,48
Em- 1 Pax	3	1.647.026	4.941.078		
Em- 2	1	3.030.875	3.030.875		
Em- 3	1	86.634	60.644		

6.7 Glosario de términos

- a) PMD: Peso máximo de despegue
- b) AP1: Servicio de aproximación de primera categoría (precisión); AP2 de segunda categoría (no precisión); AP3 tercera categoría (sin servicio)
- c) ILS: Sistema de aterrizaje por instrumentos (Instrument Landing System)
- d) Pax: Pasajeros
- e) U. U. COBRO: Unidades de cobro
- f) FBO: Base fija de operaciones, normalmente prestan servicios a aeronaves ejecutivas.
- g) ETEA(S): Entidad(es) técnica especializada aeronáutica. Son organizaciones cuyo objetivo es realizar trabajo técnico aeronáutico, se incluyen entre ésta: fábricas de aeronaves, maestranzas de aviación, centros de reparaciones, talleres, etc

La presente Recomendación reemplaza a la Resolución A15-13.

7. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/05, pasó revista al Proyecto de la Recomendación A19-02 “Uso de la parada-estancia” y acogió favorablemente dicho proyecto, acordando someterlo a aprobación de la Plenaria de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RECOMENDACIÓN A19-02

USO DE LA PARADA-ESTANCIA

CONSIDERANDO que no existe entre los Estados miembros de la CLAC, ni tampoco entre los Estados Contratantes de la OACI, un criterio común respecto de las libertades del aire que son aplicables a un pasajero que efectúa una o más paradas-estancia durante un viaje;

CONSIDERANDO que en ciertos sectores de ruta los Gobiernos de la Región han impuesto restricciones al uso de la quinta libertad con el objeto de proteger los tráficos de tercera y cuarta libertades de sus transportadores nacionales;

CONSIDERANDO que en algunos casos estas restricciones alcanzan también a la parada-estancia, pudiendo las mismas variar desde su prohibición absoluta, hasta su autorización mediante el cumplimiento de una serie de condiciones y requisitos;

CONSIDERANDO que a su vez estas condiciones y requisitos varían de Estado a Estado, de acuerdo con los criterios predominantes en cada país sobre cuestiones tales como el origen del pasajero, el tiempo de permanencia de éste en el país de la parada-estancia y la nacionalidad del transportador;

CONSIDERANDO que en la medida que los Estados de la Región permitan a los transportadores latinoamericanos el uso de la parada-estancia en cualquier punto de las rutas autorizadas, se irán logrando condiciones más favorables de explotación para dichas líneas aéreas, a la par que se ofrecerán mejores posibilidades a los pasajeros para organizar sus viajes;

CONSIDERANDO que a fin de racionalizar el uso de la parada-estancia dentro de la Región, las medidas que los Estados de la CLAC pudieran adoptar de conformidad con el considerando anterior, deberían ir acompañadas de ciertas condiciones y requisitos establecidos previamente sobre una base común, incluyendo el suministro de información estadística.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que se permita a las líneas aéreas pertenecientes a los Estados de la CLAC el uso de la parada-estancia en cualquier punto de las rutas convenidas o autorizadas dentro de la Región Latinoamericana, siempre que se cumpla con las siguientes condiciones y requisitos:

1. El derecho de parada-estancia se otorgará a las líneas aéreas de los Estados de la CLAC, a base de reciprocidad.
2. La duración de la parada-estancia será fijada de conformidad con las regulaciones vigentes en cada Estado respecto del tiempo de permanencia autorizado a los turistas o visitantes temporales.
3. Terminada la parada-estancia, el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en un vuelo con código de empresa designada de la misma bandera de la aerolínea que lo desembarcó.
4. Las líneas aéreas autorizadas a realizar tráficos de parada-estancia de conformidad con la presente Recomendación, suministrarán a los Gobiernos respectivos toda la información que sea necesaria

para verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas precedentemente y también para permitir evaluar la incidencia del tráfico de parada-estancia en el tráfico total de cada uno de los sectores de ruta considerados.

SOLICITA a los Estados miembros que de conformidad con el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC informen al Comité Ejecutivo sobre la aprobación de la presente Recomendación, tan pronto como sea posible.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A3-3.

8. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/06, pasó revista al Proyecto de la Resolución A19-03 “Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil” y, durante el debate, algunos Estados expresaron su intención de suscribir el Acuerdo de forma inmediata sin reservas. En tanto que otros, indicaron que lo harán posteriormente considerando reservas y siguiendo el trámite jurídico interno que corresponde en estos casos. De todas maneras, todos los Estados concordaron en que éste es un documento de mucha importancia en el proceso de integración regional.

9. En sentido de lo expuesto, se encargó a la Secretaría constituirse como depositario del “Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil” y mantenerlo abierto para su suscripción y/o ratificación.

10. Se observó asimismo que, aquellos Estados que deseen implementarlo, inmediatamente podrían firmarlo y suscribir el acta correspondiente. El texto de la Resolución y el Acuerdo se detalla a continuación:

RESOLUCIÓN A19-03

ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

CONSIDERANDO que entre las funciones de la CLAC está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo desde, dentro y hacia Latinoamérica;

CONSIDERANDO que el 36° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, la Declaración de Principios Universales para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo del 2003;

CONSIDERANDO la Resolución A36-15 sobre la Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI, en la esfera del transporte aéreo;

CONSIDERANDO la Resolución A18-01 de la CLAC que, entre otras cosas, tiene en cuenta que la política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aéreo comercial en la Región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre los países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentando un sistema seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que en la señalada Resolución, se establecen criterios y directrices en materia de acceso a los mercados, promoviendo una liberalización de los servicios de transporte aéreo de forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias, de manera que se garantice

una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que en el Plan Estratégico y Programa de Trabajo de la CLAC del período 2009-2010, se incluyó el desarrollo de un Proyecto de Acuerdo de Cielos Abiertos.

La XIX Asamblea de la CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a los Estados que suscriban el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos que se acompaña a la presente Resolución ya sea de forma inmediata o gradual;
2. Encargar a la Secretaría que se constituya como depositaria del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos y notifique a los Estados para que lo suscriban.

**ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS
PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA
COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL**

Preámbulo

Los Gobiernos que suscriben, en adelante “los Estados Partes” o “las Partes” en el presente Acuerdo;

SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

CONSIDERANDO que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá la cooperación y el desarrollo de los países de la región latinoamericana;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los países de la región;

CONVENCIDOS de la conveniencia de optimizar los recursos aeronáuticos y la infraestructura de la región;

CONSCIENTES de la necesidad de desarrollar la industria aeronáutica y de contemplar los derechos e intereses de los usuarios;

EXPRESANDO su voluntad de coordinar sus políticas aeronáuticas en sus relaciones entre sí y con respecto a terceros países y sistemas de integración; y

AFIRMANDO su compromiso a favor de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la infraestructura y los terceros, así como de la facilitación y la protección del medio ambiente;

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1
Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo:

- a) “Autoridad Aeronáutica” es la entidad gubernamental designada en cada uno de los Estados Partes facultada para reglamentar el transporte aéreo internacional o su organismo u organismos sucesores;
- b) “Acuerdo” designa el presente Acuerdo y las correspondientes enmiendas;
- c) “Capacidad” es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de frecuencias o toneladas de carga ofrecidas en un mercado, semanalmente o durante otro período determinado;
- d) “Convenio” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para los Estados Partes;
- e) “Línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

- f) “Tarifas” significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares;
- g) “Territorio”, con relación a un Estado, designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas, bajo la soberanía de dicho Estado;
- h) “Servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales” tienen la significación que han recibido en el Artículo 96 del Convenio; y
- i) “CLAC” designa a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Artículo 2 Otorgamiento de derechos

1. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:
 - a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
 - b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
 - c) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes;
 - d) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
 - e) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares combinados, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
 - f) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la Parte que ha concedido el derecho de cabotaje (octava y novena libertad); y
 - g) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
2. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos y a su opción:
 - a) explotar vuelos en una o en ambas direcciones;
 - b) combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;

- c) explotar servicios a puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
- d) omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- e) transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
- f) explotar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos, adoptando en todos los casos las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados;
- g) hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- h) transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquiera de las otras Partes; y
- i) combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente de su punto de origen; sin restricciones geográficas o de dirección y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 3 Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario.

2. Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:

- a) la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
- b) la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- c) la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
- d) la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.

3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la Parte que ha concedido la autorización.

Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:

- a) en caso de que consideren que la línea aérea no está constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y no tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte;
- b) en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- c) en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 sobre Seguridad Operacional y el Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación; y
- d) en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos antes mencionados, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad Operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 31 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5 Aplicación de las leyes

Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o que regulen la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de las demás Partes.

Artículo 6 Transito directo

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros derechos similares.

Artículo 7 Reconocimiento de certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por cualquiera de las Partes y vigentes, serán reconocidos como válidos por las demás Partes para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en cumplimiento del Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia respecto de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las demás Partes pueden pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por las demás Partes.

Artículo 8 Seguridad operacional

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por las demás Partes en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada la solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas cualquiera de las Partes llega a la conclusión de que otra Parte no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a dicha Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio queda convenido, además, que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de cualquiera de las Partes, que preste servicio hacia o desde el territorio de las demás Partes, podrá, cuando se encuentre en el territorio de alguna de estas últimas, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de esa Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma se conforman a las normas en vigor establecidas en el Convenio.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de cualquiera de las demás Partes.

5. Toda medida tomada por cualquiera de las Partes de conformidad con el párrafo 4 anterior, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Si se determina que cualquiera de las Partes sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, a que se refiere el párrafo 2 anterior, este hecho se notificará al Secretario General de la OACI. También se notificará a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

Artículo 9 Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus

derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que las Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a las demás Partes de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con las demás Partes sobre dichas diferencias.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) anterior, para la entrada, salida o permanencia en su territorio. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cada Parte podrá solicitar que se permita a sus autoridades aeronáuticas llevar a cabo una evaluación en el territorio de otra Parte, de las medidas de seguridad que aplican, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizan de forma expedita.

7. Cuando cualquiera de las Partes tenga motivos razonables para creer que otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas, esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

Artículo 10 Seguridad de los documentos de viaje

1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.
2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre la creación, expedición, verificación y uso legítimos de los pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por ella o en su nombre.
3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida, sean de una calidad tal que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que, además, no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.
4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las normas y recomendaciones del Documento vigente de la OACI sobre esta materia.
5. Cada Parte conviene, además, en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con las otras Partes para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

Artículo 11 Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas

1. Las Partes convienen en establecer controles fronterizos eficaces.
2. A este respecto, cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9, Facilitación, al Convenio de Chicago relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.

Artículo 12 Cargos a los usuarios

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, cargos o derechos superiores a los que impone a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.
2. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes de cada Parte a las líneas aéreas de las otras Partes serán justos, razonables y no discriminatorios.
3. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen sus servicios e instalaciones, y alentará a unos y otros a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

Artículo 13 Derechos de aduana

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una o más líneas aéreas designadas de otra Parte, en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de restricciones sobre importaciones, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, que graven o afecten a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipos ordinarios de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, y a todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, destinados a la explotación o al servicio de las aeronaves de la línea aérea designada de otra Parte y que explote los servicios convenidos.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

- a) que se introduzcan en el territorio de una Parte por o en nombre de las líneas aéreas designadas de otra Parte;
- b) que se encuentren a bordo de las líneas aéreas designadas de una Parte a su llegada al territorio de otra Parte o al salir del mismo;
- c) que se lleven a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de una Parte al territorio de otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos; o
- d) que dichos productos se utilicen o consuman, entera o parcialmente, dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se adopte otra medida al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 14 Tributos

1. Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos, tributarán de acuerdo con la legislación de cada Parte.

2. Cuando exista entre las Partes un Acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

Artículo 15 Competencia leal

Cada línea aérea designada gozará de un trato no discriminatorio y de un entorno de competencia sana y leal al explotar rutas en virtud del presente Acuerdo, en el marco de las leyes sobre competencia de las Partes.

Artículo 16 Capacidad

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada por otra Parte determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el o los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las otras Partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes y compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.
4. Para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo, ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de otra Parte que presente para aprobación horarios, programas de servicios no regulares ni planes de operaciones, salvo cuando la normativa interna así lo exija y sobre una base no discriminatoria. En caso de que una Parte exija la presentación de tales datos, reducirá en lo posible los requisitos y procedimientos de la presentación que deben hacer las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

Artículo 17 Tarifas

Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de los Estados Partes se limitará a:

- a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;
- c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto; y
- d) requerir, si lo consideran útil, que se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas que se propongan cobrar las líneas aéreas de las otras Partes desde o hacia su territorio.

Artículo 18 Leyes sobre la competencia

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y sus modificaciones, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo. Identificarán, además, a las autoridades encargadas de su aplicación.
2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de las demás Partes, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.
3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la

aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo. El procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.

4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de otra Parte, o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre competencia.

5. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte.

6. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia, tomará en consideración las opiniones expresadas por otra la Parte y la cortesía y moderación internacionales.

7. La Parte, con arreglo a cuyas leyes sobre competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares, facilitará a las demás Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con las demás Partes en relación con dicha acción.

8. Las Partes autorizarán, en la medida que lo permitan sus leyes, políticas nacionales y obligaciones internacionales, a sus líneas aéreas y nacionales, a revelar a las autoridades competentes de cualquiera de las Partes, información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.

Artículo 19

Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Cada Parte, de conformidad con su legislación, permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y demás actividades conexas directamente vinculadas, que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones ni discriminación, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

Artículo 20

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Cada Parte, otorgará a las líneas aéreas designadas de otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

Artículo 21

Personal no nacional y acceso a servicios locales

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte:

- a) traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de

transporte aéreo, de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y

- b) emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

Artículo 22 Cambio de capacidad

Una línea aérea designada, operando transporte aéreo internacional, puede en cualquier punto de cualquier tramo de las rutas convenidas, cambiar sin limitación el tipo o número de aeronaves utilizadas, a condición de que el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de retorno, el transporte al territorio de la Parte que ha designado sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

Artículo 23 Servicios de escala

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:

- a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;
- b) prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
- c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
- d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Cuando las normas internas de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o los proveedores debidamente autorizados.

Artículo 24 Compartición de códigos y arreglos de cooperación

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización tales como operaciones conjuntas, reserva de capacidad o acuerdos de códigos compartidos, con:

- a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- b) una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
- c) un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;
- d) a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos 1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o

desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

- a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- b) en forma escrita en el itinerario que acompaña el billete electrónico, o en cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y
- c) verbalmente por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

Artículo 25 Arrendamiento

Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

Artículo 26 Servicios multimodales

Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 27 Sistemas de reserva por computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio los criterios y principios del Código de conducta de la OACI, para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora.

Artículo 28 Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá, o hará que sus líneas aéreas prohíban, fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que la aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa su desembarque.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas, sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 29 Protección al medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos del Convenio y las políticas y orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 30
Estadísticas

A requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 31
Consultas

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, enmienda o cumplimiento del presente Acuerdo.
2. Dichas consultas se iniciarán dentro del plazo de treinta [30] días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes convengan otra cosa.

Artículo 32
Solución de controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.
3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 33
Enmiendas

Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones del presente Acuerdo. Si es necesario celebrar negociaciones, la Parte que proponga la enmienda será sede de las mismas y el Depositario notificará a las Partes el lugar y fecha de la reunión, a lo menos con sesenta días de anticipación. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones. La o las enmiendas entrarán en vigor únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes.

Artículo 34
Registro en la OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados por el Depositario en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 35
Denuncia

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario, quien dentro de los diez (10) días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.
2. La denuncia se hará efectiva doce (12) meses después de que el Depositario reciba el aviso, a

menos que la Parte que denuncia retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.

Artículo 36
Depositario

1. El original del presente Acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que será el Depositario del presente Acuerdo.
2. El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo, esto es, a todos los Estados de la CLAC.

Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas; y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. El Depositario deberá, asimismo, enviar a dichos funcionarios internacionales copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.

El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 32 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

Artículo 37
Reservas

El presente Acuerdo admite reservas.

Artículo 38
Firma y ratificación

1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los Gobiernos de los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.

Artículo 39
Adhesión

Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 40
Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta (30) días a partir de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte a los treinta (30) días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.
2. El Depositario informará a cada Parte de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

HECHO en Punta Cana, República Dominicana, a 3 días de noviembre de 2010, en idiomas español, portugués e inglés.

11. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/07, pasó revista al Proyecto de la Recomendación A19-04 “Criterios y directrices para preparar una negociación” y acogió favorablemente dicho proyecto, acordando someterlo a aprobación de la Plenaria de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A19-04

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA PREPARAR UNA NEGOCIACIÓN

CONSIDERANDO que el Artículo 5º del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;

CONSIDERANDO que la integración latinoamericana permitirá responder a los grandes retos que presenta una economía globalizada que se caracteriza por la competencia y la liberalización de los servicios;

CONSIDERANDO que los Estados miembros deben participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, con respeto de su soberanía e igualdad de oportunidades;

CONSIDERANDO que la Resolución A18-1 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, busca el objetivo de avanzar hacia la liberalización;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO el Documento N° 9626 de la OACI “Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional”, concretamente las estipulaciones sobre iniciación y preparación de una consulta bilateral oficial y sobre consultas y negociaciones, contenidas en la Parte 2 “Reglamentación bilateral” de dicho Documento.

CONSIDERANDO las conclusiones alcanzadas durante el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009);

CONSIDERANDO que la preparación de las negociaciones debe tomar en cuenta el plan macro o el plan de desarrollo aeronáutico, así como las políticas e intereses del país interesado;

CONSIDERANDO que dichas negociaciones podrán estar precedidas de una revisión y análisis del acuerdo anterior o existente si lo hubiera; principalmente en cuanto a su cumplimiento y condiciones de reciprocidad. Asimismo, de un estudio económico y de mercado, tanto el propio como el de la contraparte y, en algunos casos, el de terceros países;

CONSIDERANDO que la nueva realidad plasmada durante los últimos años a partir de la creciente tendencia a la privatización de los aeropuertos, principalmente a través de esquemas de concesión, muestra la conveniencia de escuchar también durante esta fase, la opinión de sus

representantes.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A LOS ESTADOS MIEMBROS:

I.- Aplicar los siguientes criterios y directrices para preparar una negociación de transporte aéreo:

FASE PRELIMINAR

1. La preparación de las negociaciones deberá tomar en cuenta lo siguiente:
 - a) El plan macro o el plan de desarrollo aeronáutico
 - b) Las políticas e intereses del país interesado.
 - c) Deberá estar precedida de una revisión y análisis del acuerdo anterior o existente si lo hubiera; principalmente en cuanto a su cumplimiento y condiciones de reciprocidad.
 - d) Deberá estar precedida, asimismo, de un estudio económico y de mercado; tanto del propio Estado como del de la contraparte y en algunos casos (como cuando se negocian quintas libertades) el de terceros países.

PREPARACIÓN DE UNA NEGOCIACIÓN

2. La preparación propiamente dicha deberá incluir:
 - a) Integración de un quipo de trabajo multidisciplinario que se ocupe de las labores preliminares y preparativas, pudiendo algunos de sus integrantes formar parte posteriormente, del equipo negociador que se designe.
 - b) Definición del propósito de la reunión, dependiendo de si se trata de la concertación de un nuevo acuerdo, o de interpretar, enmendar o prorrogar uno preexistente, o de la solución de una controversia.
 - c) Análisis a cerca de con quién se hace la negociación (un Estado, un Grupo de Estados, un organismo multilateral, etc.) identificando en lo posible su posición o condición negociadora (restrictivo, proteccionista, liberal, etc.) y análisis de los antecedentes de la relación aerocomercial con ese Estado o Estados, si los hubiera y con otros Estados, de ser posible.
 - d) Información y consulta a otras autoridades nacionales involucradas (Relaciones exteriores, transporte, aduaneras, turismo, etc.).
 - e) Análisis de oportunidad, es decir de la situación coyuntural existente al momento de negociarse y pactarse el acuerdo (estado de las relaciones entre las partes, existencia de algún tipo de conflicto, situación política actual de ambos Estados, cambios recientes de gobierno o en las autoridades de aviación civil, en alguno de ellos, etc.).
 - f) Elaboración de una agenda tentativa, sujeta a concertación con la contraparte.
 - g) Comunicación a la contraparte manifestando el interés en la negociación, consultando su opinión al respecto, acompañando algunos avances de lo pretendido y de la agenda

tentativa propuesta. Esta fase podría requerir normalmente el cruce de más de una comunicación y consultas telefónicas o escritas.

- h) Realización de reunión(es) preparatoria(s) de la autoridad de aviación civil y/o transporte aéreo, con representantes de las otras autoridades, aerolíneas locales o asociaciones de ellas, asociaciones de usuarios y de agentes de viajes, explotadores de aeropuertos involucrados, etc. Estas reuniones pueden ser conjuntas o por sectores.
 - i) Definición de una posición o criterios de negociación, previa conciliación de los intereses de los usuarios, las aerolíneas, los aeropuertos, la autoridad de aviación y otras autoridades, con la política aerocomercial y la política general del Estado y preparación de una propuesta de negociación a partir de dichos criterios, considerando posibles alternativas, bajo escenarios diversos.
 - j) Análisis y proposición del tipo de acuerdo requerido y redacción de un texto proyectado para un eventual acuerdo. Se considera conveniente tomar como referencia el Modelo de Acuerdo sobre Servicios Aéreos –MASA, propuesto por la OACI en el Doc. 9587 u otro modelo que resulte satisfactorio, con el cual estén familiarizados ambas Partes.
 - k) Análisis de las formalidades requeridas, en ambos Estados, para la negociación y por el eventual acuerdo y proposición de la época o fecha prevista y condiciones para su entrada en vigor, intentando que sea lo más pronto posible, dentro de lo que permitan las necesidades y la conveniencia de cada una de las Partes.
 - l) Elaboración de la agenda definitiva incluyendo sus sesiones de instalación, de discusión o negociación, redacción del acta final y/o memorando de entendimiento, documento o acuerdo, según corresponda; aprobación del mismo y clausura, etc. estableciendo fechas y horas precisas. Esta agenda será el fruto de la concertación de la agenda tentativa con la contraparte.
 - m) Elección del idioma o idiomas de trabajo para la redacción de textos oficiales.
 - n) Definición del tipo de reunión (Plenaria, reservada a jefes de delegación, de expertos, etc.) Este aspecto, al igual que los dos anteriores, deben ser concertados con la contraparte.
 - o) Definición de aspectos logísticos y demás arreglos administrativos.
 - p) Designación del Equipo negociador, identificando al jefe de delegación y especificando los roles de los otros integrantes, en consideración su especialidad y habilidad para negociar.
 - q) Elaboración y seguimiento de listas de chequeo que garantice el cumplimiento de todo lo anterior.
 - r) Una vez conocido el Grupo o delegación de la contraparte, análisis de su perfil negociador y de su jerarquía para determinar si cuenta con plenos poderes (cuando se requiera) o con la autonomía suficiente para negociar y asumir compromisos a nombre de su Gobierno o de la autoridad que representa.
- II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

12. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/08, pasó revista al Proyecto de la

Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC” y aprobó el texto de la misma, encargando a la Secretaría que introduzca un párrafo en la parte considerativa, que resalte el trabajo conjunto de los Grupos FAL/AVSEC de la OACI y la CLAC, destacando que se debía armonizar las tareas y términos de referencia de sus respectivos grupos de trabajo. El texto definitivo se detalla a continuación:

RESOLUCIÓN A19-05

MECANISMO DE COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL EN MATERIA FAL/AVSEC

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil, con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que la facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo, y que la CLAC resolvió incorporar estos temas en su programa de trabajo como “Macrotarea de alta prioridad”;

CONSIDERANDO que el objetivo principal del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC (GRUFAL/AVSEC) es establecer una política regional en materia de facilitación (FAL) y seguridad de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita (AVSEC), que permita la coordinación, cooperación y armonización de las actividades que desarrollan los Estados miembros de la CLAC en esta materia; y,

CONSIDERANDO que, entre las tareas del GRUFAL/AVSEC de la CLAC, se encuentra la de implementar un mecanismo de coordinación y cooperación en materia FAL/AVSEC con el propósito de que los Estados miembros puedan intercambiar información y experiencias en base a un acuerdo regional, garantizando su confidencialidad.

CONSIDERANDO que la CLAC y la OACI han resuelto trabajar conjuntamente los temas relativos a la facilitación y seguridad y armonizar las tareas y términos de referencia de sus respectivos grupos de trabajo.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar el siguiente mecanismo de coordinación y cooperación regional, como parte de la política regional FAL/AVSEC

GENERALIDADES

1. Los Estados miembros facilitarán el intercambio y cooperación mutua en el ámbito de la facilitación (FAL) y seguridad de la aviación civil (AVSEC) en lo que a recursos humanos y materiales se refiere. Esto, con el propósito de propender a la homogeneidad en materia de legislación, programas y procedimientos FAL/AVSEC.
2. Tomando en cuenta las características particulares de la región latinoamericana y procurando minimizar los costos, las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, respaldan el trabajo que vienen desarrollando la CLAC y la OACI en estas materias.
3. Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC.

COORDINACIÓN

4. Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y demás autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.
5. La Secretaría de la CLAC actuará como centro receptor y distribuidor en el proceso de coordinación, creando una base de datos amplia que contenga la información de los recursos humanos y materiales que los Estados miembros pongan a disposición de sus pares.
6. Los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría toda la información detallada de los especialistas FAL/AVSEC a nivel de: auditores, instructores; inspectores, supervisores y otros especialistas, para crear una base de datos que permita coordinar las visitas y asesoramiento, cuando lo requiera algún Estado miembro. Asimismo, proporcionarán información detallada de los centros de capacitación y los paquetes de instrucción FAL/AVSEC para crear la base de datos pertinente.

COOPERACIÓN

7. La cooperación regional en materia FAL/AVSEC se circunscribirá a los siguientes temas:
 - a) Facilitación y seguridad de pasajeros, equipaje y carga
 - b) Instrucción y/o capacitación
 - c) Control de calidad
 - d) Auditorías
 - e) Sistemas de inspección
 - f) Amenazas
 - g) Pasantías y/o visitas de familiarización
 - h) Tecnología e investigación.

PROCEDIMIENTO

8. Como primer paso, la Secretaría, con la contribución de los Estados, implementará las bases de datos referidas en el numeral 6.

9. La Secretaría de la CLAC, luego de analizar la solicitud y, teniendo en cuenta las características del requerimiento, definirá la disponibilidad de candidatos que cumplan con los requisitos establecidos y coordinará con el Estado oferente.
10. La solicitud de cooperación por parte de un Estado miembro, en cualquiera de los campos señalados en materia FAL/AVSEC, será canalizada a través de la Secretaría de la CLAC.
11. El Estado miembro que solicite la asistencia de otro Estado deberá cubrir los gastos asociados referentes a pasajes, estadía y alojamiento del o los asesores y/o capacitadores que concurren.
12. El Estado que ceda un especialista FAL/AVSEC para asistir a otro Estado mantendrá el salario de dicho especialista mientras dure la asistencia o cooperación.
13. Al concluir la asistencia y/o cooperación, el especialista FAL/AVSEC involucrado elaborará el informe pertinente respecto al objetivo de su misión, el mismo que será canalizado al Estado solicitante a través de la Secretaría de la CLAC.
14. En caso que un Estado miembro requiera un curso de capacitación, la Secretaría, luego de evaluar las necesidades, coordinará la realización del mismo, tomando en cuenta la disponibilidad y la base de datos correspondiente.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-13

13. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/09, pasó revista al Proyecto de Recomendación A19-06 “Reporte del seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” y acogió favorablemente dicho proyecto, acordando someterlo a aprobación de la Plenaria de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RECOMENDACIÓN A19-06

REPORTE DEL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS, GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO la importancia de que cada Estado determine de manera libre y soberana la modalidad de concesión de los aeropuertos de conformidad con las características y niveles de tráfico de cada uno de los mismos, de forma tal que se pueda elegir válidamente entre la modalidad de red aeroportuaria, la auto financiación de cada aeropuerto o la que resultare más conveniente a sus propias necesidades y realidad local.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita dar a la Región una visión clara del comportamiento y tendencia en materia de concesión de aeropuertos, a fin de procurar un desarrollo equilibrado y apoyo en la toma de decisiones.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Que los Estados miembros apliquen los siguientes criterios en materia de seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos:

1. Proporcionar a la Secretaría de manera oportuna y sistemática el reporte de la encuesta “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”.

2. Que los Estados debieran de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos, a través de procedimientos auditables, en la medida que sean compatibles con sus legislaciones.

3. Participar en el perfeccionamiento de seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos, aportando sus experiencias en esta materia.

14. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/10, pasó revista al Proyecto de Resolución A19-07 “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico” y acogió favorablemente dicho proyecto, acordando someterlo a aprobación de la Plenaria de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A19-07

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA ELABORAR UN PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

CONSIDERANDO que el Artículo 5º del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;

CONSIDERANDO que la integración latinoamericana permitirá responder a los grandes retos que presenta una economía globalizada que se caracteriza por la competencia y la liberalización de los servicios;

CONSIDERANDO que los Estados miembros deben participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, con respeto de su soberanía e igualdad de oportunidades;

CONSIDERANDO que la Resolución A18-1 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, busca el objetivo de avanzar hacia la liberalización;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO las conclusiones alcanzadas durante el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009);

CONSIDERANDO que un Plan de Desarrollo Aeronáutico busca guiar las acciones de una administración hacia la eficiencia, economía y seguridad de las operaciones aéreas, en un período de tiempo, sustentado en las necesidades del sistema aeronáutico nacional, las políticas internacionales y en la política gubernamental de un país.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices para la elaboración de un Plan de Desarrollo Aeronáutico:

MARCO LEGAL

- 1.- El marco legal o normativo mediante el cual serán adoptados los criterios y directrices señalados en la presente Recomendación, así como para la implementación del Plan de Desarrollo que de ellas devengan, será acorde al ordenamiento legal interno de cada Estados miembro, sea esto mediante leyes orgánicas, normativas técnicas, reglamentos, regulaciones o resoluciones.

IMPORTANCIA DE UN PLAN DE DESARROLLO - INTRODUCCIÓN

2. Un Plan de Desarrollo Aeronáutico, tal como indica su nombre, busca ser una herramienta estratégica de planificación, que contribuya de manera directa, en el desarrollo de la aviación civil de los Estados miembros de la CLAC, mediante la incorporación de las mejores prácticas existentes en materia de aviación civil, y la implementación de las mismas en un plazo razonable de tiempo.

3. Estas prácticas se encuentra por lo general recogidas en los diferentes documentos, manuales y resoluciones de la OACI y la CLAC, así como en la experiencia propia de los Estados miembros.

4. Un elemento a destacar, es que cada Estado, de acuerdo al nivel de desarrollo alcanzado y a los objetivos trazados, habrá de adaptar los criterios y directrices brindados para la elaboración de su Plan de Desarrollo.

5. Reviste por igual gran importancia contar con la participación activa de todos y cada uno de los sectores relacionados al sector aeronáutico, circunscribiendo cada uno de estos actores su papel al ámbito exclusivo de su accionar, correspondiendo finalmente a las autoridades del transporte aéreo del Estado la responsabilidad de llevar a cabo su realización.

6. En aquellos Estados, donde las funciones de reglamentación estén distribuidas entre dos o más entidades, se hace menester el trabajo consensuado para de esta forma garantizar la unidireccionalidad y coherencia de los objetivos a plantearse en el Plan de Desarrollo.

ETAPAS EN EL PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

7. El Plan de Desarrollo Aeronáutico ha de ser concebido como un proyecto, por lo tanto, se establecerá en el las diferentes etapas o fases que aseguran la completa terminación del ciclo de todo proyecto, es decir: 1) Diagnostico, 2) Formulación, 3) Elaboración, 4) Ejecución, 5) Seguimiento, 6) Evaluación.

8. Por la complejidad y amplitud que revisten algunos componentes del Plan de Desarrollo, pudiera resultar conveniente para un mejor manejo, tratarlo a su vez como Programas dentro de proyecto de desarrollo de aviación civil, que contemple a su vez cada una de las fases antes indicada, pero manteniendo siempre la integridad del proyecto.

I. DIAGNÓSTICO

9. En esta etapa se ha de trabajar básicamente en la recopilación de datos sobre la situación en que se encuentra la aviación civil, dichas informaciones se han de obtener mediante entrevistas, encuestas, observaciones, reuniones, estadísticas, lectura de documentación y cualquier otro medio pertinente. Básicamente se busca dar respuesta a las preguntas ¿Qué tenemos?, ¿Qué no tenemos? ¿Qué queremos ser o que queremos lograr para el futuro? ¿Y que se opina de lo anterior?

10. El objetivo principal en esta etapa es conocer la situación en que se encuentra la aviación civil nacional e internacional, por lo que los datos obtenidos, han de ser contrastados con las recomendaciones y prácticas más adecuadas que en transporte aéreo se asume deben alcanzar los Estados. Es de sumo interés que cuanta información allí se obtenga esté apegada a la realidad, ya que sobre sus premisas habrá de formularse el Plan de Desarrollo.

11. Para fines de asegurar que se conozcan todos problemas que afecten la aviación civil nacional e internacional, información que puede ser utilizada, tanto en esta como en las posteriores etapas, instrumentos de planificación que faciliten la conceptualización, coherencia y estructuración sistémica del Plan, además de que permiten la concertación y asignación de responsabilidades entre los involucrados.

12. El diagnóstico que debería preceder la formulación y elaboración del plan, deberá considerar al menos lo siguiente:

- a) Evaluación de la situación actual del transporte aéreo a partir de la consulta de datos estadísticos y de cualquier otra información que la refleje.
- b) Evaluación de las condiciones de competitividad de la industria aérea.
- c) Evaluación de la flota aérea disponible, de la infraestructura aeronáutica existente y de las tecnologías aplicadas en materia de aeronaves, seguridad operacional y servicios a la navegación aérea.
- d) Evaluación de la disponibilidad y necesidades de personal aeronáutico (de tierra y de vuelo) especializado, en términos de cantidad, calidad y estándares de la industria.
- e) Evaluación de otros aspectos que deberían desarrollarse paralelamente, tales como infraestructura vial, combustibles de aviación, infraestructura hotelera y de servicios turísticos, infraestructura para el manejo de carga, seguridad pública, servicios de migración, servicios aduaneros, y relaciones internacionales, principalmente en el ámbito aeronáutico.
- f) Análisis de la política y del plan general de desarrollo y de las políticas y planes del transporte del país.
- g) Análisis del impacto ambiental que generarían no solo las obras de infraestructura requerida, sino también el nuevo desarrollo de una aviación seguramente más activa e intensa.
- h) Análisis del impacto económico y determinación de las inversiones requeridas.
- i) Pronóstico y prospectiva: Se analizan las tendencias demográficas a futuro así como los escenarios que es posible construir, tanto en términos tendenciales como alternativos, y que constituyen el fundamento de las estrategias, los programas y las acciones.

II. FORMULACIÓN

13. En base a las necesidades detectadas en la etapa de diagnóstico, formularemos los objetivos que permitan cubrir dichas necesidades (una necesidad cubierta, un objetivo alcanzado). La elaboración comprenderá esencialmente la definición de los diversos programas y proyectos que integran el plan, así como las actividades y tareas que las componen.

14. En cuanto mayor sea la participación de los involucrados, mayor será su implicación en la ejecución del proyecto, por lo tanto, es de primer orden aún en esta etapa la participación activa de todos los sectores ligados al transporte aéreo.

15. Vistas las limitantes de recursos con que pudieran contar los Estados para alcanzar los objetivos planteados, se hará necesario establecer su cumplimiento en base al alcance del plan, priorizando sobre todo, aquellos aspectos a los cuales se haría extensivo, tales como el desarrollo y fomento de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, la construcción y/o adquisición de aeronaves o sus partes, adecuación del marco legal y normativo, seguridad operacional, facilitación, navegación aérea y otros servicios aéreos comerciales.

16. El conocimiento de la realidad del transporte aéreo y la identificación de las limitaciones y potencialidades, permitirá plantear alternativas de solución en estos puntos que debe plantearse ¿Que queremos ser, o que queremos lograr? Es decir definir una VISION, a largo plazo o en el tiempo que se estime necesario lograrla.

17. El plan que sea formulado deberá tener las siguientes características:

- a) Consistencia con el plan general de desarrollo del Estado y del sector transporte.
- b) Proyectado a largo plazo (Alineando el corto y mediano plazo).
- c) Ser integral (Multisectorial y vinculante: aeronáutica, transporte, comercio, turismo, etc.).
- d) Ser estratégico (Considerando múltiples variables y directrices).
- e) Sustentarse en una base legal sólida (nacional e internacional).
- f) Flexible y adecuado, permitiendo que en la medida en que se ejecute, se adapte también a los cambios que pudieran surgir.
- g) Atractivo a la inversión privada.

III. ELABORACIÓN

18. La elaboración comprende esencialmente la definición de los diversos programas y proyectos que integran el plan, de las tareas o actividades esenciales de cada programa y el plan de inversiones.

19. Dependiendo de los alcances esperados del plan de desarrollo aeronáutico, éste comprendería los siguientes programas:

- a) Programa de Infraestructura Aeroportuaria. Encaminado a lograr el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, tendiente a asegurar la disponibilidad de terminales aéreas, pistas y demás instalaciones necesarias para la operación aérea en cantidad suficiente y

con la capacidad necesaria para soportar, no sólo el volumen actual, sino el crecimiento sostenido de las operaciones, en condiciones certificables de seguridad (seguridad operacional y seguridad de la aviación) y eficiencia, bajo criterios de facilitación, todo de conformidad con los estándares internacionales de la aviación civil. Este programa deberá incluir proyectos como:

- Construcción de nuevos aeropuertos
- Mantenimiento, ampliación o mejora de aeropuertos existentes
- Regulación tarifaria
- Intercambio de información aeroportuaria
- Sostenibilidad ambiental de los aeropuertos
- Certificación de aeropuertos

En el establecimiento del Programa de Infraestructura Aeroportuaria deben desarrollarse con la suficiente y necesaria considerando el costo – beneficio de las mismas.

- b) Programa de navegación aérea. Orientado al desarrollo de instalaciones y servicios para la navegación aérea, a través de la adecuación y dotación de instalaciones y ayudas para la navegación, e implementación de servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica, con avanzada tecnología, bajo conceptos de CNS-ATM (comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo) e implementación de rutas RNAV y procedimientos RVSM, entre otros, para facilitar el tránsito de aeronaves de manera segura, ordenada, eficiente y económica en la superficie y en los espacios aéreos de responsabilidad del Estado. Para la ejecución este programa se deberán desarrollar proyectos como:

- Modernización de instalaciones y servicios
- Incorporación y aplicación de nuevas tecnologías
- Desarrollo de nuevos procedimientos de aeronavegación

- c) Programa de personal para la aviación civil. Este programa deberá orientarse al desarrollo de centros de instrucción aeronáutica y mejoramiento de sus programas de capacitación, para asegurar la disponibilidad de personal aeronáutico de vuelo y de tierra y otro personal para la aviación, altamente capacitado y actualizado, en lo relativo a idoneidad técnica, conocimientos, pericia y competencia lingüística, según los requerimientos internacionales. Este programa deberá comprender proyectos de:

- Certificación de centros de instrucción aeronáutica
- Actualización y mejoramiento de programas de instrucción
- Evaluación y licenciamiento del personal aeronáutico

- d) Programa de seguridad operacional. Encaminado a elevar los estándares de seguridad mediante el fortalecimiento de las actividades de inspección y vigilancia, el desarrollo de esquemas para la prevención de accidentes y la implementación generalizada de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional - SMS. Este programa deberá incluir proyectos de:

- Programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP)
- Procesos de Certificación (en las distintas áreas)
- Actualización de normativas y manuales técnicos
- Inspección y vigilancia a la seguridad operacional
- Prevención e investigación³ de accidentes
- Implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional

- e) Programa de seguridad de la Aviación (AVSEC)
Para mantener y elevar los mecanismos de control para prevenir actos de interferencia ilícita
- f) Programa de transporte aéreo y relaciones comerciales. Dirigido a fomentar el transporte aéreo nacional e internacional, propiciando la creación de aerolíneas y rutas aéreas, fomentando la promoción turística, eliminando barreras de acceso al mercado, estimulando la sana competencia, facilitando la adquisición e incorporación de nuevas aeronaves y estableciendo esquemas de apertura más o menos gradual según los intereses del Estado, ampliando y fortaleciendo las relaciones aerocomerciales internacionales (bilaterales y multilaterales) mediante la revisión de las relaciones existentes para hacerlas más fluidas y flexibles y mediante la consolidación de nuevas relaciones.. Este programa deberá incluir como proyectos:
- Promoción de nuevas aerolíneas
 - Promoción de nuevas rutas aéreas
 - Fortalecimiento de aerolíneas existentes
 - Protección de los derechos de los usuarios de los servicios aéreos
 - Fomento a la ampliación y renovación de la flota aérea
 - Registro tarifario
 - Revisión y actualización de acuerdos existentes sobre servicios aéreos
 - Negociación de nuevos acuerdos
 - Intercambio de información aérea
- g) Programa de relaciones aerocomerciales. Orientado a la ampliación y fortalecimiento de las relaciones aerocomerciales internacionales (bilaterales y multilaterales) mediante la revisión de las relaciones existentes para hacerlas más fluidas y flexibles y mediante la consolidación de nuevas relaciones. El desarrollo de este programa deberá comprender:
- Revisión y actualización de acuerdos existentes sobre servicios aéreos
 - Negociación de nuevos acuerdos
- h) Programa de adecuación de la normativa aeronáutica. Este programa estaría encausado a la revisión y/o modificación de las leyes y reglamentos internos existentes en materia aeronáutica y de transporte aéreo, en consonancia con los estándares internacionales y con las necesidades del plan de desarrollo y sus diversos programas, para hacer dicha normativa más flexible, actualizada y compatible con las expectativas de desarrollo aeronáutico. La adecuación de la normativa aeronáutica deberá incluir:
- Revisión y enmienda de la legislación aeronáutica básica
 - Revisión y enmienda de la reglamentación técnica aeronáutica
 - Revisión de convenios internacionales vigentes para el país

20. Al definirse para cada programa proyectos específicos, se establecerían procesos y tareas o actividades determinadas para cada uno de ellos, con tiempos definidos en el corto mediano y largo plazo, a cargo de áreas o grupos o de trabajo especializados, con asignación clara de responsabilidades y recursos.

21. El plan, al igual que sus programas y proyectos, deberían prever fases identificables y medibles para su implementación, desarrollo y seguimiento. Dado que la formulación e implementación del plan y sus diversos programas compromete la gestión, no sólo de las autoridades de aviación civil, sino también de otras autoridades, es necesario que con el aval del Gobierno del respectivo país, se

coordine al más alto nivel con las autoridades (Ministerios, Secretarías, Direcciones Generales, etc.) competentes en asuntos de: relaciones exteriores, comercio, industria, transporte, comunicaciones, energía, combustibles, seguridad, defensa, turismo, aduanas, migración y sanidad, entre otras.

22. Las anteriores coordinaciones con otras autoridades deberían propiciar, no sólo la implementación del Plan de Desarrollo Aeronáutico, sino también incluir en los planes de desarrollo propios de cada sector, programas y proyectos tendientes, entre otros, al desarrollo de la infraestructura vial para mejorar la conectividad de los aeropuertos con los centros urbanos a los cuales sirven; establecimiento de una política en materia de hidrocarburos que permita precios accesibles y competitivos del combustible de aviación; desarrollo de infraestructura hotelera y de servicios turísticos para mejorar su capacidad y calidad; garantizar mayores condiciones de seguridad para los visitantes y residentes y facilitar la gestión aduanera en la importación de mercancías y equipajes y sobre todo, en la adquisición e importación de aeronaves y repuestos, contemplando posibles beneficios o exenciones para estos últimos.

23. Antes de su ejecución, el programa deberá haberse presentado ante los estamentos o autoridades sectoriales y/o de planeación y desarrollo competentes del Estado y aprobado por las mismas.

IV. EJECUCIÓN

24. Una vez se haya logrado la formulación y elaboración del plan, solo resta su puesta en ejecución, para lo cual se deben tener previamente coordinadas y calendarizadas todas las actividades y tareas que hasta el momento sean planteado, al igual que identificados los responsables en llevarlas a cabo.

25. Con regularidad, la ejecución de los diferentes programas contenidos en el plan se realizan de manera paralela, otras veces, al existir elementos dependientes entre uno y otro programas, la ejecución de uno de los programas podría demorarse hasta la realización del programa en su totalidad o de algunas de las actividades que lo componen.

26. Es importante en esta etapa asegurar que en los casos de programas y actividades que demandan de recursos financieros, sus desembolsos se realicen en el tiempo y los montos en que han sido presupuestados, evitando que las posibles demoras pudieran constituir un impedimento para su ejecución.

Plan de Inversiones

27. Proyección de los recursos que se necesiten invertir tanto en el sector público y privado.

28. Identificar los programas y proyectos prioritarios de inversión para lograr los objetivos y metas propuestas.

29. Fuentes y costos de financiación del proyecto.

30. Describir los mecanismos financieros e institucionales que faciliten la ejecución de los proyectos.

V. SEGUIMIENTO

31. El plan de desarrollo aeronáutico elaborado, debidamente aprobado y financiado se ejecutará y será objeto de un seguimiento continuo para mejorar, reorientar y corregir las desviaciones que pudieran surgir en la medida en que se ejecute.

32. Esta etapa se ha de trabajar de cerca con los mecanismos de control desarrollados para el proyecto, tales como indicadores, cronogramas de actividades, asignación de responsabilidades, matrices, presupuestos, etc.

33. El seguimiento como tal, es una etapa dinámica en donde estudiaremos y analizaremos los datos relativos al desarrollo del proyecto con lo programado. Toda información obtenida, debe ser suficiente para conocer el estado del proyecto y hacer las correcciones de lugar.

VI. EVALUACIÓN

34. La etapa de evaluación es un proceso de análisis que se realizará posterior a la terminación del Plan de Desarrollo, el cual nos ayudará a medir el impacto que ha tenido dicho Plan en el desarrollo del transporte aéreo del Estado miembro.

35. La evaluación será llevada a cabo en cada una de las áreas sobre las cuales se han ejecutado las acciones del plan de desarrollo.

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

15. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/11, pasó revista al Proyecto de Resolución A19-09 Procedimientos para la “Cooperación Horizontal” y acogió favorablemente dicho proyecto, acordando someterlo a aprobación de la Plenaria de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RESOLUCIÓN A19-09

PROCEDIMIENTO PARA LA “COOPERACIÓN HORIZONTAL”

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil, con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementado la cooperación horizontal, través de la Secretaría, gestionando el apoyo mutuo de recursos humanos, económicos y tecnológicos;

CONSIDERANDO que es necesario disponer de un procedimiento eficiente, económico y expedito que permita que los Estados miembros de la CLAC se otorguen apoyo mutuo.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE crear la Política de “Cooperación Horizontal” que se aplicará de conformidad al siguiente procedimiento:

GENERALIDADES

1. Los Estados miembros facilitarán el intercambio y cooperación mutua en las diferentes actividades de la aviación civil internacional, teniendo como referencia las Macrotareas y tareas que constan en el Plan Estratégico de la CLAC, particularmente en lo concerniente a los recursos humanos, económicos y tecnológicos;
2. Por la “Cooperación Horizontal” que se lleve a cabo entre los países miembros de la CLAC, coordinada a través de la Secretaría no se aplicará ningún costo por gestión, exceptuando los gastos que impliquen el costo real del servicio que deberá ser acordado directamente entre las autoridades aeronáuticas involucradas;

COORDINACIÓN

3. Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y demás autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de sus respectivos territorios, estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado;
4. La Secretaría de la CLAC actuará como centro receptor y distribuidor en el proceso de coordinación, creando bases de datos amplias que contengan la información suficiente de los recursos humanos, materiales y tecnológicos que los Estados miembros pongan a disposición de sus pares;
5. Los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría información detallada de sus especialistas, sistemas tecnológicos, centros de capacitación, instructores, auditores, etc., en las diferentes áreas que involucra la actividad de la aviación civil;

COOPERACIÓN

6. La “Cooperación Horizontal” se circunscribirá a los siguientes temas:
 - Transporte y Política Aérea
 - Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente
 - Capacitación
 - Navegación Aérea
 - Seguridad Operacional
 - Facilitación y Seguridad FAL/AVSEC

PROCEDIMIENTO

7. Como primer paso, la Secretaría, con la contribución de los Estados miembros, implementará las bases de datos referidas en el numeral 4;
8. Cuando la autoridad aeronáutica de un Estado o cualquier organismo conexo requiere iniciar un proceso de cooperación horizontal, la Secretaría analizará la solicitud y, teniendo en cuenta las características del requerimiento, definirá la disponibilidad de especialistas y/o sistemas que

cubran lo solicitado y notificará sobre las posibilidades existentes al solicitante. Una vez que éste último haya definido su requerimiento, informará a la Secretaría para que inicie el proceso, notificando al Estado oferente;

9. La Secretaría realizará las gestiones necesarias para que las autoridades aeronáuticas del Estado solicitante y oferente se pongan en contacto y acuerden los términos de la cooperación horizontal, que corresponda;
10. La solicitud de “Cooperación Horizontal” por parte del Estado miembro, en cualquiera de los campos señalados, siempre será canalizada a través de la Secretaría de la CLAC, esta gestión no implicará erogación alguna;
11. El Estado miembro que solicite asistencia de especialistas y/o sistemas de otro Estado, deberá cubrir los gastos asociados, entendiéndose transporte y alojamiento, de los especialistas designados y/o sistemas tecnológicos, según sea el caso;
12. El Estado que ceda un especialista para asistir a otro Estado, mantendrá el salario del mismo, mientras dure la “Cooperación Horizontal”;
13. El Estado que ceda un sistema tecnológico en beneficio de otro Estado, lo hará sin cargos adicionales, excluyendo aquellos que tengan relación con patentes y/o marcas fuera de su competencia;
14. Al concluir la “Cooperación Horizontal”, el especialista involucrado elaborará un informe de su misión, el mismo que se canalizará al Estado solicitante, a través de la Secretaría de la CLAC;
15. El mismo procedimiento se aplicará cuando un Estado miembro requiera un evento de capacitación en su territorio;
16. En todos los casos de “Cooperación Horizontal”, la Secretaría proporcionará a las partes de los Estados que intervengan, un “acuerdo tipo” que servirá como base del compromiso adquirido. La Secretaría también se constituirá como depositaria del acuerdo suscrito.

16. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/12 *CORRIGENDUM*, pasó revista al Proceso de Revocatoria: Res. A11-2, Res. A13-1 y Res. A16-13 y acogió favorablemente la Resolución A19-11 “Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes”, acordando someterlo a aprobación de la Plenaria de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RESOLUCIÓN A19-11

DECISIONES DE LA ASAMBLEA DECLARADAS NO VIGENTES

CONSIDERANDO la Resolución A16-11 “Métodos y Procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”;

CONSIDERANDO que la XVIII Asamblea Ordinaria, resolvió encargar al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, la revisión, actualización o revocatoria de algunas Decisiones de la CLAC y que el señalado Grupo concluyó su trabajo;

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo de la CLAC, luego del análisis pertinente, acepto que las Decisiones por haber cumplido con su propósito, deben continuar el trámite de revocación.

CONSIDERANDO que esta Decisión no afectará ningún derecho, obligación o responsabilidad adquiridos.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

Declarar no vigente las siguientes Decisiones de la CLAC:

- 1 Resolución A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC”
- 2 Resolución A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”
- 3 Resolución A16-13 “Autonomía de la CLAC”