

XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002)

INFORME

Lugar y fecha

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XV Asamblea Ordinaria en el Salón Galas del Hotel Resort Casino – Yacht & Golf Club Paraguay, en la ciudad de Asunción, Paraguay, entre los días 4 y 7 de noviembre de 2002; en este importante evento participaron 159 delegados representando a 17 Estados miembros, 3 Estados observadores y 6 Organismos internacionales.

Secretaría y participantes

2. El señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC, se desempeñó como Secretario de la Asamblea y del Comité I y la señora Tatiana Arbulú Beleván, Asistente de Programa de la CLAC, se desempeñó como Secretaria del Comité II. Los locales, equipos, suministros y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno Paraguayo. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1** y la lista de documentos que fueron examinados por la Asamblea en el **Adjunto 2** de este Informe.

Ceremonia de apertura

3. La ceremonia de apertura y la mesa principal estuvo solemnizada por la presencia de las siguientes personas: El señor Luis Ángel Gonzáles Macchi, Presidente de la República del Paraguay; el doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); el señor José Antonio Moreno Ruffinelli, Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay; el señor Almirante Miguel Candia, Ministro de Defensa de la República del Paraguay; el señor Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI; el señor Ricardo Lloret, Presidente del Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de la República del Paraguay, Primer Vice-Presidente y Presidente en ejercicio del Comité Ejecutivo de la CLAC; y el señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC.

4. Las actividades de la Asamblea estuvieron presididas por el señor Ricardo Lloret, Presidente del Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de la República del Paraguay, Primer Vice-Presidente y Presidente en ejercicio del Comité Ejecutivo de la CLAC.

**Cuestión 1, 2 y 3
del Orden del Día:**

Apertura de la XV Asamblea por el Presidente del Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de la República de Paraguay, Primer Vicepresidente y Presidente en ejercicio del Comité Ejecutivo de la CLAC, Sr. Ricardo Lloret. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite. Discurso de inauguración a cargo del Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay, Dr. José Antonio Moreno Ruffinelli.

5. Durante estos puntos del Orden del Día se presentaron los siguientes discursos: Discurso de bienvenida a cargo del Presidente del Consejo de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de la República de Paraguay, Primer Vicepresidente y Presidente en ejercicio del Comité Ejecutivo de la CLAC, S. Ricardo Lloret (**Adjunto 3**); discurso del doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI (**Adjunto 4**); y, finalmente, discurso de inauguración a cargo del doctor José Antonio Moreno Ruffinelli, Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay (**Adjunto 5**).

Primera sesión Plenaria

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2001-2002

CLAC/A15-NE/02

6. El Secretario de la CLAC, en nombre del Presidente de la CLAC presentó el informe de actividades de la Comisión correspondiente al bienio 2001-2002 tal como se detalla en el documento que se acompaña como **Adjunto 6**.

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Adopción del Orden del Día

CLAC/A15-NE/01 Corrigendum

7. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A15-NE/01 *Corrigendum*, aprobándolo por unanimidad tal como aparece en el **Adjunto 7**.

Cuestión 6 del Orden del Día: **Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités**

CLAC/A15-NE/03

8. El Presidente de la CLAC en ejercicio, en representación del Comité Ejecutivo, sometió a consideración de la Asamblea, el establecimiento de dos Comités (I y II) para examinar los diferentes asuntos a ser tratados. En ese sentido, al Comité I le fueron asignadas las cuestiones 7, 8, 9, 10, 14, 15, 17 y 20 del Orden del Día, mientras que el Comité II se encargó de tratar las cuestiones 11, 12, 13, 16, 18 y 19, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A15-NE/03. Asimismo, la Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 21, 22, 23, 24, 25, 26 y 27 fueran examinadas en las sesiones plenarias.

9. La Asamblea eligió al señor Venancio Grossi, Jefe de la Delegación de Brasil como Presidente del Comité I y al señor Wilson Benzaquén, Jefe de la Delegación de Perú como Presidente del Comité II.

Sesiones de trabajo de los Comités I y II

Cuestión 7 del Orden del Día: **Acuerdos alcanzados en la Segunda Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina.**
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

CLAC/A15-NE/04

10. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/04 y pasó revista al Proyecto de Resolución sobre “Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina”.

11. Sin mayores comentarios, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución.

RESOLUCIÓN A15-1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

CARGOS AEROPORTUARIOS, DE NAVEGACIÓN AÉREA Y CONCESIONES

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

metodología tarifaria que se aplique como en la fijación de los niveles a aprobarse.

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

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

COMPETITIVIDAD

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

COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

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

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

**Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana.
*Tarea Nro. 6 de la Secretaría***

CLAC/A15-NE/05

12. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/05 y pasó revista al Proyecto de Resolución sobre “Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana”.

13. Sin mayores comentarios, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN A15-3

**COORDINACIÓN ENTRE EL TRANSPORTE AÉREO Y EL TURISMO
COMO ESTRATEGIA DENTRO DE LOS ESQUEMAS
DE LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA**

CONSIDERANDO la necesidad de que exista una adecuada coordinación entre los órganos de aviación civil y de turismo de los Estados Latinoamericanos, a fin de evitar superposición de funciones y duplicación de esfuerzos;

CONSIDERANDO que los países de la región están desarrollando acciones en forma bilateral o plurilateral para facilitar el turismo mediante la suscripción de distintas modalidades de acuerdo, encaminadas hacia la eliminación de medidas restrictivas para un libre flujo de visitantes sin visas e impedimentos;

CONSIDERANDO la estrecha interdependencia que existe entre el sector turismo y el transporte aéreo; y que, en el nuevo escenario imperante, ambos sectores se han convertido en herramientas de gran importancia dentro de los esquemas de integración;

CONSIDERANDO la necesidad de que, a través de los planes de gobierno, se fomente el desarrollo del turismo como elemento importante para el crecimiento del país, dentro de un transporte aéreo seguro, eficiente y eficaz;

CONSIDERANDO que el Artículo 7 del Estatuto de la CLAC permite establecer relaciones de carácter consultivo entre la CLAC y los organismos gubernamentales y no gubernamentales regionales y subregionales dedicados al desarrollo del turismo y a otras actividades que pudiesen tener alguna relación con el transporte aéreo en Latinoamérica, a fin de coordinar y complementar adecuadamente las actividades del transporte aéreo y

del turismo en la región latinoamericana;

CONSIDERANDO que este nuevo papel de los Estados de la región latinoamericana en la actividad turística se manifiesta en la revisión y renovación de los marcos legales nacionales orientados hacia una mayor flexibilización y liberalización de los servicios que componen este sector y en la creación de organismos encargados de la facilitación turística;

CONSIDERANDO que entre los fines del Organismo Regional se encuentra el alentar la aplicación de normas y métodos recomendados de la OACI en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Encargar al Comité Ejecutivo que:
 - a) adopte las medidas pertinentes para que los organismos internacionales dedicados al turismo conozcan la competencia de la CLAC en materia de transporte aéreo regional y la necesidad de que sea informada cada vez que dichos organismos deseen emprender estudios o acciones en relación con el desarrollo del transporte aéreo en la región, a fin de evitar superposición de funciones y duplicación de esfuerzos; y
 - b) cuando se le requiera, establezca relaciones de carácter consultivo con organismos internacionales dedicados al desarrollo del turismo, brindando su contribución en materia de aviación civil.
2. Instar a los Estados miembros que:
 - a) consideren la necesidad de establecer una estrecha coordinación entre las actividades de transporte aéreo y de turismo, así como fortalecer la relación entre el sector público y privado;
 - b) con el objeto de coadyuvar a la consolidación del proceso de integración regional, sus respectivas administraciones de aviación civil procuren tener una presencia activa en las reuniones de los organismos subregionales de integración del área latinoamericana que traten sobre asuntos de turismo y/o de aviación civil, con el fin de coordinar, orientar y asesorar sobre las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo comercial, en consonancia con la política promulgada por la CLAC;
 - c) adopten las medidas necesarias para fomentar la participación activa de miembros o representantes del sector turismo en los trabajos realizados por las autoridades aeronáuticas en el ámbito del transporte aéreo;

- d) sus respectivas administraciones de aviación civil mantengan informados a los organismos que se encargan de la facilitación turística en sus países, sobre las normas y métodos recomendados de facilitación del transporte aéreo que constan en el Anexo 9 del Convenio de Chicago y en la documentación promulgada por la OACI, a fin de que éstos sean tomados en cuenta cuando planifiquen sus actividades; e
- e) incluyan el desarrollo turístico dentro de los objetivos de los planes de facilitación del transporte aéreo.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A12-10.

Cuestión 9 del

Orden del Día: Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo. Armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación. Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

CLAC/A15-NE/06

14. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/06 y pasó revista al Proyecto de Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” y al Proyecto de Recomendación sobre “Armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación”.

15. Sin mayores comentarios, la Asamblea adoptó las siguientes Decisiones:

RESOLUCIÓN A15-5

**CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE
POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO**

CONSIDERANDO que la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) promulgó la Resolución A14-1 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”;

CONSIDERANDO que en la Resolución antes señalada, entre otras cosas, se encarga al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que, en función de la evolución de la actividad aeronáutica, revisen y actualicen los criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo periódicamente;

CONSIDERANDO que la complejidad de la actividad de la aviación civil reclama de los Estados miembros de la CLAC la coordinación de las políticas de transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la facilitación son temas prioritarios en cuanto al cumplimiento de sus normas;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC:

SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

1. Seguridad operacional

Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica) teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

2. Seguridad de la aviación civil

Los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, deberán respaldar el trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos.

3. Facilitación

Los Estados miembros ratifican la obligación de actuar de conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación promulgados por la OACI, así como con las de cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, en concordancia con aquellos; manteniendo, en todo caso, un equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.

USUARIO

4. Derechos del usuario

- a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario como destinatario del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.
- b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.
- c) Los Estados miembros adoptarán medidas que precisen sus derechos y deberes, brindando las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria. Así mismo, promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo.
- d) Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen.

ACCESO A LOS MERCADOS

5. Apertura de tráficos

- a) Los Estados miembros facilitarán, según su política, el otorgamiento de los derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, intra y extra regionales a favor de los transportadores aéreos de la región en un esquema de sana competencia.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, según su política, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares.
- c) Los Estados miembros promoverán, según su política, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente.
- d) Los Estados miembros promoverán, según su política, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región.

6. Equivalencia de oportunidades

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, considerarán una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportadores.

7. Competencia

Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.

8. Medidas unilaterales

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, procurarán rechazar dichas medidas cuando sean impuestas por otros países.

ASPECTOS COMERCIALES

9. Servicios de escala

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.

10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen, siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.

11. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

Los Estados miembros deberían utilizar el código de conducta de los Estados miembros e incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

13. Asignación de turnos (SLOTS)

Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos congestionados se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA.

14. Subsidios, impuestos y cargos al usuario

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidios” a modo de asistencia a sus transportistas. Asimismo, reconocen que los impuestos y cargos a los usuarios constituyen una creciente carga sobre las líneas aéreas y los usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y

universalmente aceptada.

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

Los Estados miembros reconocen la necesidad de que sea la OACI el organismo que elabore las normas y métodos recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos.

16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

17. Comercio internacional y carga aérea

Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional.

18. Turismo

Los Estados miembros adoptarán, según su política, las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política flexible.

ASPECTOS JURÍDICOS

19. Armonización normativa

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la

armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.

20. Coordinación

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 otras 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.

21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política regional común y una activa participación en los foros técnicos sobre esta materia, y tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener sobre la utilización del material de vuelo de los transportistas de la región.

22. Nacionalidad del transportador

La nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación y se determinará de acuerdo con su propia legislación.

23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

24. Empleo de personal no nacional

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.

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.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-1.

RECOMENDACIÓN A15-2

ARMONIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS EN MATERIA DE OTORGAMIENTO DE PERMISOS DE OPERACIÓN

CONSIDERANDO que en la LVII Reunión del Comité Ejecutivo celebrada en Buenos Aires, Argentina, septiembre de 2000, se encomendó la tarea de estudiar la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación a empresas extranjeras en rutas ya negociadas;

CONSIDERANDO que el Artículo 4 del Estatuto de la 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 el literal a) del Artículo 5 del Estatuto de la CLAC establece que esta Comisión deberá 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 resulta necesario armonizar las diferentes reglamentaciones de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación en rutas negociadas y aprobadas en los acuerdos aerocomerciales suscritos entre los Estados;

CONSIDERANDO que la importancia primordial que representa la adopción del texto armonizado que contiene las exigencias coincidentes de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación es establecer el mecanismo más adecuado para agilizar la consecución de dicha autorización con base en ello, y en vista de las encuestas y trabajos realizados.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros a adoptar el siguiente texto armonizado que contiene el procedimiento y requisitos exigidos para el otorgamiento del permiso de operación comercial a las empresas extranjeras en rutas aéreas ya negociadas:

PROCEDIMIENTOS Y REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DEL PERMISO DE OPERACIÓN COMERCIAL A EMPRESAS EXTRANJERAS

Las solicitudes de permiso de operación que puedan presentar personas físicas o jurídicas

extranjeras se registrarán por las siguientes normas:

- a) Cuando exista un tratado o convenio con el Estado de bandera, la designación, permiso de operación y demás aspectos administrativos se sujetarán, en primer lugar, a las disposiciones expresadas en el tratado o convenio vigente y luego a las normas legales y reglamentarias sobre la materia.
- b) Cuando no exista tratado o convenio con el país de bandera, el permiso de operación podrá concederse sobre la base de conveniencias nacionales, la seguridad pública, los intereses económicos del transporte aéreo, los tratados o pactos internacionales vigentes y respetando el principio de reciprocidad.
- c) La solicitud de permiso de operación para establecer un servicio internacional de transporte público, exista o no tratado o convenio con el país de bandera, debe elevarse a la autoridad aeronáutica, por intermedio del representante legal, en papel común, en el idioma del país y adjuntando los siguientes datos y documentos:
 1. Razón social (con aclaración de la denominación comercial, si lo hubiera) y domicilio legal.
 2. Acreditar la existencia de la sociedad con arreglo a las leyes de su país, fijar un domicilio en el Estado en que realiza su presentación y designar la persona a cuyo cargo estará la representación de la sociedad en dicho Estado. El contrato o estatuto legal, reformas y demás documentación habilitante, así como la relativa a sus representantes legales deberán inscribirse en los registros pertinentes.
 3. Especificación del tipo de servicio que se pretende realizar. En caso de tratarse de servicios regulares, descripción detallada de las rutas, escalas y derechos de tráfico a que aspira en cada uno de los trayectos.
 4. Designación y permiso de operación otorgados por el país de bandera de la empresa solicitante, con indicación de la ruta o rutas solicitadas si se trata de servicios regulares. (La designación deberá gestionarse por vía diplomática cuando corresponda).
 5. Descripción del equipo de vuelo, indicando el título en virtud del cual ostenta el carácter de explotador.
 6. Descripción de la capacidad neta, indicando el número de asientos ofrecidos.
 7. Frecuencias y horarios propuestos.
 8. Análisis del potencial de pasajeros y carga transportados en las mismas, si la ruta o rutas solicitadas están siendo operadas al momento del requerimiento empresarial.

y si así se exigiera.

9. Poder de quien actúe como apoderado de la sociedad y su domicilio.
 10. Cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos, técnicos y operacionales exigibles.
 11. Los documentos expedidos por una autoridad extranjera deberán presentarse debidamente legalizados y aquellos redactados en idiomas distintos al del Estado de aplicación, deberán acompañarse con su correspondiente traducción, autenticada por traductor oficial.
- d) Cuando se haya otorgado a una empresa extranjera el permiso de operación solicitado, antes de iniciar las operaciones, deberá cumplir con los siguientes requisitos:
1. Presentar la póliza o certificado de seguros de responsabilidad civil y aeronáutica que acredite la cobertura de los riesgos establecidos en el país, por los montos allí determinados.
 2. Registrar las tarifas que se vayan a aplicar.
 3. De resultar exigible de acuerdo con la legislación del Estado en que se realiza la presentación, caución o garantía en los términos establecidos por la normativa.
- e) Las solicitudes de transportadores extranjeros se tramitarán de acuerdo a las leyes locales.
- f) La empresa de aviación extranjera a la cual se le otorgue permiso de operación, queda obligada a cumplir todas las leyes y reglamentos vigentes en el país emisor de la autorización y a suministrar a la autoridad aeronáutica todos los datos que se le soliciten, sujetándose a la fiscalización de dicho Estado.

Cuestión 10 del

**Orden del Día: Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total.
Tarea Nro. 9 del Comité Ejecutivo**

CLAC/A15-NE/07

16. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/07 y pasó revista al Proyecto de Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.
17. Con ciertas modificaciones en el párrafo 2.2.2.2 y sin otros comentarios, la Asamblea aprobó la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN A15-7**CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE SERVICIO AL CLIENTE
Y CALIDAD TOTAL**

CONSIDERANDO que entre los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se encuentran los de lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional y satisfacer las necesidades respecto a un transporte aéreo regular, eficaz y económico de la aviación civil;

CONSIDERANDO que es función de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo, así como, lograr un desarrollo más acelerado de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio público y que, en virtud de ello, los Estados deben procurar y garantizar su óptimo funcionamiento;

CONSIDERANDO que para obtener y mantener un nivel de calidad óptimo, es necesario establecer pautas generales que los países puedan seguir, estableciendo medios de supervisión adecuados;

CONSIDERANDO que la seguridad aeroportuaria se relaciona directamente con la calidad del servicio al cliente, tema de alta prioridad en cuanto a las necesidades actuales;

CONSIDERANDO que bajo el enfoque de calidad total, se hace necesario tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto del servicio del transporte aéreo, como de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que es deseable propender por un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptima calidad, que minimice la insatisfacción del usuario.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Aprobar los siguientes criterios y directrices de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios, a fin de que sean adoptados por los Estados en la medida que sean compatibles con sus legislaciones:

**CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE SERVICIO AL CLIENTE
Y CALIDAD TOTAL****CAPÍTULO PRIMERO**

DEFINICIONES

- 1.1 Para los efectos de la presente norma, entiéndase por:
- 1.1.1 Calidad: El conjunto de características de un producto o servicio que le confieren la aptitud para satisfacer las necesidades del cliente.
- 1.1.2 CLAC: Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
- 1.1.3 Cliente: Persona que compra en un establecimiento o utiliza sus servicios.
- 1.1.4 Desembarque: El acto de salir de una aeronave, después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo. Se entiende que el desembarque concluye cuando el pasajero ingresa al edificio terminal del aeropuerto respectivo.
- 1.1.5 Embarque: El acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que se hayan en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo. Se entiende que el embarque se inicia cuando el pasajero abandona el edificio terminal del aeropuerto respectivo.
- 1.1.6 Equipaje de mano u objetos de mano: Son aquellos elementos requeridos por el pasajero que no sean prohibidos o peligrosos y cuyo peso y volumen permita su transporte en los portaequipajes ubicados arriba de los asientos o debajo de estos. Su peso no afectará el peso máximo admisible del equipaje de cada pasajero.
- 1.1.7 IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
- 1.1.8 OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.
- 1.1.9 Operador aeroportuario: Es el responsable de la gestión aeroportuaria.
- 1.1.10 Paquetes todo incluido: El producto ofrecido por una aerolínea o su representante incluyendo además de los billetes de pasaje para el transporte aéreo, porción terrestre, es decir, alojamiento, alimentación, transporte aeropuerto - hotel - aeropuerto, y tours, entre otros.
- 1.1.11 Responsabilidad del transportador: Se inicia desde el momento en que el pasajero se dirige a la aeronave, abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que acceda a sitios similares una vez concluido el vuelo, todo ello rigiéndose por lo establecido en los Convenios Internacionales del Sistema de Varsovia o los que lo modifiquen o sustituyan.
- 1.1.12 Sistema de Varsovia: Abarca el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia, en 1929 y los Convenios conexos, entiéndase, Convenio de Guadalajara, Convenio de Guatemala, Convenio de Montreal

1975, Convenio de La Haya, y las modificaciones correspondientes. Asimismo, se incluye el Convenio de Montreal de 1999, una vez que entre en vigencia para los Estados que lo hayan ratificado.

1.1.13 Servicio aéreo: Incluye todo transporte público, regular o no, realizado por aeronave. Entiéndase todo servicio aéreo realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, carga o correo.

1.1.14 Sistema de calidad: Conjunto de elementos que están relacionados entre sí, integrados por manual de calidad, equipos de medición, procedimiento, personal capacitado y atención al cliente.

1.1.15 Transportador o transportista: Empresa que presta servicios de transporte por aeronave, efectuados mediante remuneración.

1.1.16 Usuario: Personas que utilizan los servicios aéreos y/o aeroportuarios en calidad de pasajeros, incluyendo aquellas personas físicas o jurídicas que intervienen en la actividad del transporte aéreo como “operadores”, que para el buen desempeño de su labor requieren de los medios idóneos. Abarca tanto el concepto de pasajero, como el de operador; entendiéndose líneas aéreas, compañías de seguridad, instituciones del Estado y otros concesionarios.

CAPÍTULO SEGUNDO

Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo y de los transportadores

2.1 INFORMACIÓN, RESERVAS Y BILLETES DE PASAJE

2.1.1 Derechos del pasajero y deberes del transportador

2.1.1.1 Información. Durante la solicitud de la reserva, el pasajero tiene derecho a que el transportador o su representante le informe sobre:

- a) Los vuelos disponibles, precisando claramente si se trata de vuelos directos y sin escala (*non stop*), de vuelos con escala o con conexión, debiendo quedar señalado el lugar y hora previstas para los mismos, según el itinerario programado y/o si se trata de un vuelo en código compartido entre aerolíneas.
- b) Los tipos de tarifas disponibles en la aerolínea en que solicita el servicio. En caso de tratarse de una agencia de viajes, los tipos de tarifas de las distintas compañías aéreas para el vuelo solicitado y su vigencia, todo con indicación clara de las restricciones aplicables en caso de existir y de las condiciones de reembolso.

- c) El valor del billete de pasaje conforme a la tarifa aplicada discriminando cualquier suma adicional (IVA, tasa aeroportuaria, impuesto de salida o cualquier otro sobrecosto autorizado) que deba ser pagada por el pasajero.
- d) Los aeropuertos y terminales aéreos de origen y destino del vuelo ofrecido.
- e) El tipo o capacidad de la aeronave prevista para el vuelo, si lo solicita.
- f) Las condiciones del transporte respecto a: reservas y cancelaciones, adquisición de billetes de pasaje, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje, elementos que no se pueden transportar y en general los deberes, restricciones y requisitos que debe cumplir el pasajero para que le presten un adecuado servicio de transporte aéreo.
- g) Cuando no se le informe directamente al pasajero sobre las condiciones generales del contrato de transporte aéreo, el transportador o la agencia de viajes deberá tener disponibles los medios necesarios para que el pasajero consulte dicha información o indicarle el lugar o medio en donde pueda encontrarlas. La anterior información debe estar contenida entre otras, en el contrato de transporte que se incorpore en el billete de pasaje o en el manual de pasajes.

2.1.1.2 Reservas

2.1.1.2.1 Solicitud de reserva

La reserva puede ser solicitada por el pasajero personalmente, por teléfono, o por cualquier medio electrónico o mensajes de datos, en cuanto sean disponibles, contactando directamente a la aerolínea respectiva o por conducto de una agencia de viajes.

2.1.1.2.2 Récord de reserva

Al efectuarse la solicitud de reserva y ser aceptada esta, al pasajero debe asignársele un récord de la misma, el cual le será informado con la mayor claridad posible, indicándole particularmente la clase de tarifa.

2.1.1.2.3 Protección de la información

Al entregar el pasajero sus datos personales, estos deben ser utilizados únicamente para la formalización de la reserva y para poder suministrarle datos relacionados con el servicio de transporte, y serán protegidos por el transportador o sus representantes, para evitar su utilización con fines indebidos.

2.1.1.2.4 Respeto de la reserva

Efectuada la reserva, ésta debe ser respetada a menos que no haya sido confirmada oportunamente.

2.1.1.2.5 Información sobre cambios

En caso de producirse algún cambio en cuanto al vuelo, horario, o en general, cualquier aspecto que afecte la reserva acordada, la aerolínea o la agencia de viajes, por cuyo conducto se haya efectuado la reserva (si ésta última hubiese tenido conocimiento), deberá informarlo al pasajero por el medio más rápido posible (teléfono, fax, correo electrónico, etc.) a más tardar con cuatro (4) horas de antelación al vuelo.

2.1.1.3 Billetes de pasaje

Las aerolíneas deberán hacer su máximo esfuerzo para ofrecer el precio más bajo en los billetes de pasaje y dar a conocer las condiciones de las tarifas aplicadas.

2.1.1.3.1 Adquisición de billetes de pasaje

Con la adquisición del respectivo billete de pasaje, el pasajero adquiere los siguientes derechos:

- a) Que se le suministre la información de que trata el numeral 2.1.1 si no la hubiera obtenido anteriormente.
- b) Que se le expida el correspondiente billete de pasaje en los términos acordados. Dicho billete de pasaje deberá contener, además de la información señalada en la ley, el texto del respectivo contrato de transporte aéreo de la aerolínea, en letra clara, de tamaño legible y en un color de tinta que haga contraste con el papel. En el caso de expedición de billetes de pasaje por vía electrónica, la información básica del contrato de transporte deberá ser conocida por el pasajero.
- c) Que la tarifa que se le cobre corresponda a la vigente al momento de la adquisición del billete de pasaje, de acuerdo al tipo de tarifa escogida. Dicha tarifa debe ser respetada mientras esté vigente.

2.1.1.3.2 Vigencia

El billete de pasaje tendrá una vigencia máxima de un (1) año, sin perjuicio de que el transportador la prorrogue, o tendrá la vigencia especial de la tarifa con que se adquirió.

Una vez expirado el término anterior, si el pasajero decide viajar, la aerolínea o la agencia reexpedirá un nuevo billete de pasaje, sin perjuicio de los costos adicionales que deba asumir el

pasajero en consideración a la tarifa vigente. Del mismo modo, si el pasajero decide no viajar tendrá derecho a que la aerolínea le reembolse el valor pagado por el billete de pasaje, sin perjuicio de las deducciones a que haya lugar.

2.1.1.3.3 Errores en la expedición del billete de pasaje

En caso de detectar el pasajero un error en la información contenida en el billete de pasaje, puede solicitar su inmediata corrección al transportador o agente.

2.1.1.3.4 Desistimiento del pasajero

El pasajero podrá desistir del viaje antes de su iniciación dando aviso al transportador con al menos veinticuatro (24) horas de antelación a la realización del vuelo. En estos casos el transportador o su representante, cuando corresponda y conforme a lo acordado con el transportador, podrá retener un porcentaje de acuerdo a las estipulaciones desarrolladas por la empresa que hayan sido aprobadas por la autoridad aeronáutica o autoridad competente, en cuyo caso, el reembolso se hará conforme a las condiciones de la tarifa, el cual no podrá exceder del 10% del valor del billete de pasaje, salvo que se trate de tarifas promocionales debidamente aprobadas, en cuyo caso el reembolso se hará conforme a las condiciones de la tarifa.

2.1.1.3.5 Transporte de menores

Un pasajero adulto puede viajar en trayectos nacionales con un niño menor de dos años sin pagar tarifa alguna por este, siempre y cuando el menor viaje en sus brazos y no ocupe un asiento.

En los países en los que rigen controles tarifarios, se les podrá cobrar a los niños menores de doce años en vuelos nacionales, una tarifa máxima equivalente a las dos terceras partes de la tarifa correspondiente, con derecho a ocupar asiento.

Los beneficios de que tratan los párrafos anteriores no serán obligatorios para la aerolínea cuando se trate de tarifas promocionales, debidamente aprobadas.

Los pasajeros menores de que trata el presente numeral, en caso de no viajar con sus padres o un adulto responsable, deberán hacerlo encomendados a la aerolínea, conforme a las condiciones señaladas por esta, la cual podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal adicional para la custodia del menor o cualquier cuidado adicional que implique costos para ella. Dichos costos deben ser de conocimiento público y serán informados a sus padres o un adulto responsable a cargo del menor, al momento de adquirir el billete de pasaje.

2.1.1.3.6 Cumplimiento de promociones

El transportador debe garantizar el cumplimiento de los planes de *viajero frecuente* y demás promociones ofrecidas al pasajero, que sean legalmente permitidas. En estos casos, primarán las condiciones especiales de las tarifas promocionales que hayan sido aprobadas.

A los efectos de esta norma, se consideran programas de *viajero frecuente* los ofrecidos por las aerolíneas como estrategia de mercadeo para estimular la fidelidad de sus clientes, permitiéndoles acumular millas a medida que viajen en los vuelos de dicha aerolínea o mediante el uso de otros servicios previamente definidos, las cuales podrían ser utilizadas en la adquisición de billetes de pasaje para viajes posteriores en las rutas que ellas ofrecen.

Las promociones ofrecidas deben ser absolutamente claras y sus tarifas aéreas debidamente registradas y/o aprobados por la autoridad competente. En caso de que sus condiciones se anuncien públicamente, deberá cumplirse a cabalidad con lo anunciado.

2.1.1.3.7 Paquetes todo incluido

Cuando se ofrezcan paquetes “todo incluido” el transportador y/o su representante deberá informar claramente al pasajero las condiciones de dicho producto.

En todo caso, la aerolínea no será responsable por los servicios adicionales al transporte aéreo comprendidos en los “paquetes todo incluido” que no hayan sido organizados directamente por ella.

2.1.2 Deberes del Pasajero y Derechos del Transportador

2.1.2.1 Información

2.1.2.1.1 Veracidad de la información

El pasajero debe suministrar a la aerolínea o al agente de viajes información veraz sobre sus datos personales. Tales datos deberán incluir al menos, nombre completo, documento de identidad, dirección, domicilio y teléfono de contacto en el lugar de adquisición del billete de pasaje o de origen del viaje y el nombre dirección y teléfono de una persona en cualquier lugar a quien sea posible contactar en caso de accidente, o de cualquier otra contingencia. En caso que la información dada a la aerolínea sea errónea, incompleta o inexacta, no será obligación informar al pasajero sobre los cambios que ocurran en los vuelos e itinerarios.

2.1.2.2 Reservas

2.1.2.2.1 Confirmación de reservas

Si la aerolínea o su representante lo solicitan, la reserva debe ser confirmada por el pasajero, de acuerdo con las condiciones especiales aplicables y conforme le sea indicado.

Para la confirmación de la reserva, las aerolíneas podrán exigir al pasajero o su representante, el número del billete de pasaje adquirido por el pasajero o prueba de su adquisición.

Asimismo, con el fin de minimizar las prácticas de sobreventa y garantizar la seriedad de las reservas las aerolíneas, directamente o a través de sus representantes, podrán exigir al momento de la reserva o confirmación el pago de un anticipo del valor del pasaje, en efectivo o respaldado por una tarjeta de crédito, el

cual se imputará a su precio cuando se materialice la compra.

Sin las anteriores condiciones, la aerolínea o su representante podrán abstenerse de efectuar la reserva o cancelarla según corresponda.

2.1.2.2.2 Reconfirmación

La aerolínea podrá exigir que la reserva confirmada del cupo de regreso, una vez efectuado el vuelo de ida, sea reconfirmada por el pasajero con una antelación no inferior a veinticuatro (24) horas, salvo que el regreso esté previsto para el mismo día.

2.1.2.2.3 Omisión en la confirmación

Si el pasajero no confirma o no reconfirma su reserva conforme a lo señalado en los numerales precedentes, el transportador podrá disponer del respectivo cupo, sin perjuicio de que dicho pasajero pueda solicitar una nueva reserva para fecha posterior.

2.1.2.2.4 Cancelación o cambio de reserva

Cuando la reserva no se vaya a utilizar, el pasajero deberá cancelarla con antelación no inferior a veinticuatro (24) horas al vuelo, a menos que se trate de regreso el mismo día. Cualquier cambio pretendido en su reserva, deberá solicitarlo con la misma antelación siempre que no se trate de tarifas que tengan restricciones y deberes especiales de confirmación, asumiendo eventuales sobrecostos según las condiciones de la tarifa y las disponibilidades del cupo.

2.1.2.2.5 Reserva de jaula para mascotas

El pasajero informará en el momento de la reserva si llevará consigo mascota para la respectiva separación de jaula, siempre y cuando la aerolínea disponga de dicho servicio. Asimismo, el pasajero deberá informar sobre cualquier otro elemento cuyo transporte pueda ser restringido.

2.1.2.3 Billetes de pasaje y tarifas

2.1.2.3.1.1 Plazos para adquisición de billetes de pasaje

Si al momento de efectuar la reserva se le informa al pasajero que debe adquirir y pagar los billetes de pasaje antes de una fecha determinada en relación con ciertas tarifas, este deberá hacerlo y acreditar el pago a más tardar en dicha fecha, acatando las condiciones aprobadas al transportador para la misma. En caso contrario, la reserva podrá ser cancelada sin necesidad de aviso.

2.1.2.3.2 Pago del precio

Al momento de la adquisición del billete de pasaje, el pasajero está obligado a pagar su precio conforme a la tarifa vigente en la forma acordada (efectivo, crédito, tarjeta de crédito, cheque, etc.).

2.1.2.3.3 Excedentes

El pasajero deberá pagar el excedente, en caso de que decida viajar haciendo uso de un cupo bajo una tarifa superior a la acordada previamente o por fuera de los términos pactados en las tarifas promocionales. Del mismo modo se le reembolsará el excedente en caso de viajar en una categoría o clase inferior a la adquirida.

2.2 EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

2.2.1 Derechos del pasajero y deberes del transportador

2.2.1.1 Expedición de tarjeta de embarque

Presentado el billete de pasaje por parte del pasajero al transportador en el mostrador (*counter*) y verificada la existencia de la reserva o cupo para el respectivo vuelo y el cumplimiento de los demás requisitos exigibles para el viaje (pasaporte, visados, etc.), se le deberá expedir la correspondiente tarjeta de embarque o autorización para embarcarse en el vuelo, informándole acerca de la hora prevista, espigón o sala, condiciones para el embarque e indicando si el viaje se realiza bajo código compartido. En el mismo momento, al pasajero se le entregarán los talones correspondientes al equipaje que afore o registre para su transporte en bodega, como constancia de su entrega a la aerolínea.

2.2.1.2 Aviso para el embarque

Una vez en la sala de embarque, al pasajero se le debe informar el momento en que abordará la aeronave, con las instrucciones pertinentes al respecto. En caso de no existir puentes de abordaje en el respectivo aeropuerto, el pasajero deberá ser conducido hasta la aeronave, guiado por un representante del transportador o mediante el empleo de vehículos destinados al efecto, de conformidad con las disposiciones aplicables sobre operaciones y seguridad aeroportuaria establecidos por la respectiva autoridad.

2.2.1.2.1 Pasajeros en conexión en una misma aerolínea

Si al momento de disponer el embarque para el trayecto inicial de un pasajero con conexión en una misma aerolínea existiere cualquier tipo de demora o fuere previsible que en condiciones normales de vuelo éste no llegará con suficiente antelación al punto de conexión, la aerolínea deberá informarle tal circunstancia, brindándole la opción de desistir del viaje, sin que haya lugar a penalidad alguna.

2.2.1.3 Admisión del pasajero

El pasajero deberá ser admitido para su embarque y posterior transporte, previa presentación del billete de pasaje y/o tarjeta de embarque, a no ser que el transportador tenga justificación legal para

negarse a prestarle el servicio. En ningún caso podrán existir consideraciones que impliquen discriminación de tipo racial, político, religioso, nacionalidad o de cualquier otra índole, en relación con la admisión del pasajero.

2.2.1.4 Facilitación del embarque/desembarque

El transportador deberá disponer de los recursos técnicos, humanos y logísticos necesarios para facilitar los trámites de presentación y embarque o desembarque del pasajero y su equipaje, en condiciones razonables de comodidad, siempre y cuando el pasajero se presente a tiempo y cumpla las instrucciones pertinentes.

2.2.1.5 Transporte del pasajero

El pasajero deberá ser transportado conforme a lo contratado, de acuerdo con la tarifa, itinerario, frecuencia y horario pactados, siempre que cumpla con los deberes y obligaciones contenidos en el presente reglamento.

2.2.1.6 Tratamiento al pasajero

Durante todo momento, el pasajero deberá ser tratado por el transportador o sus representantes y empleados, con dignidad y respeto.

2.2.1.7 Información sobre cambios o demoras

El transportador o su representante deberán informar al pasajero sobre demoras en los vuelos, cancelación y desvío de los mismos. Durante el vuelo, al pasajero se le suministrará la información relativa al viaje, en cuanto esté al alcance de la tripulación y no entorpezca sus labores.

2.2.1.8 Anuncios sobre seguridad

Al pasajero se le suministrará antes y durante el vuelo la información necesaria para su seguridad (sobre uso de equipo de emergencia, evacuación, etc.) mediante demostraciones físicas, anuncios, medios audiovisuales e impresos. Asimismo, se le proporcionará una permanencia con las máximas condiciones de seguridad durante el vuelo, de conformidad con los estándares y normas de aviación civil internacional, aplicables al respecto. Las obligaciones del transportador en relación con la seguridad del pasajero se inician desde el momento en que este se dirige a la aeronave, abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que acceda a sitios similares una vez concluido el vuelo, todo ello rigiéndose por lo establecido en los Convenios Internacionales del Sistema de Varsovia o los que lo modifiquen o sustituyan.

2.2.1.9 Pasajeros especiales

Los pasajeros con alguna limitación y los adultos mayores que requieran asistencia especial, así

como los niños menores de cinco (5) años y las mujeres embarazadas, junto con sus acompañantes (en caso de ser necesario), tendrán prelación para el embarque. La aerolínea deberá brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria para su ubicación en la aeronave y, en lo posible, asignarles el asiento más cómodo de conformidad con la tarifa seleccionada.

En el caso de enfermos graves que requieran viajar con un médico, la aerolínea deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante.

2.2.1.9.1 Cuidados para pasajeros enfermos, con discapacidad mental o menores

Cuando el transportador, a sabiendas, admita a bordo pasajeros enfermos, con discapacidad mental o menores de edad deberán prestarles los cuidados ordinarios que exijan su estado o condición. Asimismo, prestará auxilio y los cuidados que estén a su alcance en relación con pasajeros que súbitamente sufran lesiones o presenten alguna enfermedad durante el vuelo, dentro de sus posibilidades.

Para el transporte de tales pasajeros, las aerolíneas deberán exigir un certificado suscrito por un médico expedido con una antelación no superior a doce (12) horas al vuelo, con indicación de su respectivo registro profesional, en donde consten las condiciones de salud del pasajero y su aptitud para el viaje. Del mismo modo y dependiendo de las condiciones del pasajero, se podrá exigir que un médico o cualquier otra persona idónea para el caso, lo asista a su costa durante el viaje, a menos que el médico certifique que no es necesario.

Conforme a las condiciones señaladas anteriormente, la aerolínea podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal para la atención del pasajero o cualquier cuidado que implique costos para ella.

2.2.1.9.2 Transporte de personas enfermas

A los pasajeros de que tratan los dos numerales anteriores, no se les podrá negar el servicio de transporte, a menos que sea evidente que bajo las condiciones normales del vuelo, su estado de salud pueda agravarse; que en la aeronave no se disponga de los recursos necesarios para trasladarlo con seguridad; y que las condiciones de dicho pasajero impliquen riesgos o perjuicios para los demás.

2.2.1.9.3 Mujeres en estado de gravidez

En el caso de mujeres en estado de gravidez, no deberán viajar por vía aérea si el período de gestación supera los siete (7) meses, a menos que el viaje sea estrictamente necesario, en cuyo caso, tales pasajeras deberán suscribir un documento avalado con una certificación médica acerca de su aptitud para el viaje, descargando la responsabilidad de la compañía ante cualquier

eventualidad que surja de su estado durante el vuelo.

2.2.1.9.4 Exoneraciones

2.2.1.9.4.1 Cláusulas de exoneración

Las declaraciones que contengan cláusulas de exoneración de responsabilidad del transportador en relación con los hechos de que tratan los numerales anteriores, no producirán efectos, de acuerdo con la ley y/o convenios internacionales. Sin embargo, nada impide que se suscriba una declaración en la cual conste la enfermedad o lesión que padece el pasajero, los cuidados que requiere durante el vuelo en cuanto estén al alcance del transportador así como los riesgos específicos que para él implicaría el vuelo, a efectos de demostrar la preexistencia de tales circunstancias en aplicación del numeral siguiente y poder adoptar las medidas preventivas pertinentes.

2.2.1.9.4.2 Exoneración del transportador

El transportador no será responsable de daños sufridos por los pasajeros cuando estos ocurran por obra exclusiva de terceras personas, cuando ocurran por culpa exclusiva del pasajero, por lesiones orgánicas o enfermedad anterior al vuelo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables a dicho transportador y a condición de que acredite igualmente que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

2.2.1.10 Incumplimientos y compensaciones

En todos los casos de incumplimiento por parte del transportador, deberá informar inmediatamente al pasajero sobre las políticas previstas por la compañía para la correspondiente compensación, sin perjuicio de las normas previstas en este reglamento en consideración a lo siguiente:

2.2.1.10.1 Cancelación, interrupción o demora

Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o por razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá, en tales casos, exigir la devolución del precio total sin que haya lugar a sanción alguna.

Si una vez comenzado el viaje este se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de una interrupción.

2.2.1.10.2 Compensaciones al pasajero

En los casos de cancelaciones, interrupciones o demoras en que no haya tenido lugar el reembolso, conforme a lo previsto en el numeral anterior, o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportador, así como en los casos de sobreventa de cupos, este compensará al pasajero conforme a lo siguiente:

- a) Demoras. Cuando haya demora en la iniciación del vuelo (inicio del rodaje para el despegue) y por lo tanto no se cumpla con el horario programado del vuelo, autorizado por la autoridad aeronáutica correspondiente o autoridad competente, se observará lo siguiente:
 - Cuando la demora sea mayor a dos (2) horas e inferior a cuatro (4), se suministrará al pasajero un refrigerio y, a su requerimiento, una comunicación telefónica o por el medio más ágil disponible al lugar de destino, o al de origen, en caso de conexiones, que no exceda de tres (3) minutos.
 - Cuando la demora sea superior a cuatro (4) horas e inferior a seis (6), además de lo anterior, se deberá proporcionar al pasajero alimentos (desayuno, almuerzo o comida, según la hora).
 - Cuando la demora sea superior a seis (6) horas, además de lo anterior, el transportador deberá compensar al pasajero conforme a lo establecido en el literal f) de este numeral. Sin embargo, cuando esta demora sobrepase de las 22:00 horas (hora local), la aerolínea deberá proporcionarle, además, hospedaje (si no se encuentra en su domicilio) y gastos de traslado, a menos que el pasajero acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se va a efectuar dentro de un plazo razonable.
- b) Interrupción del transporte. En los casos de interrupción del transporte, conforme a lo previsto en el numeral anterior, si el pasajero no opta por la devolución de la parte proporcional del precio correspondiente al tramo no cubierto, se le compensará la demora sufrida hasta la reanudación del viaje, conforme a lo indicado en literal a) precedente.
- c) Cancelación. En los casos que la aerolínea decida cancelar el vuelo, teniendo el pasajero reserva confirmada, sin que se hubiese reintegrado el precio del pasaje, se le sufragarán los gastos de hospedaje (si no se encuentra en su domicilio) y transporte. Además, si se presenta demora antes de la cancelación del vuelo, el pasajero recibirá las compensaciones previstas en literal a), según corresponda.
- d) Sobreventa. Si el embarque es denegado por sobreventa, teniendo el pasajero reserva confirmada y habiéndose presentado oportunamente en el aeropuerto, el transportador

deberá proporcionar el viaje del pasajero a su destino final en el siguiente vuelo disponible de la propia aerolínea, en la misma fecha y en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero en otra aerolínea con la mayor brevedad posible.

- e) Anticipación del vuelo. Cuando la aerolínea anticipe el vuelo en más de una hora, sin avisar al pasajero, o cuando habiéndole avisado le resulte imposible viajar en el nuevo horario impuesto, se le deberá proporcionar el viaje a su destino final en el siguiente vuelo que le resulte conveniente de la propia aerolínea, en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero en otra aerolínea. En estos casos, el pasajero no pagará ningún excedente si el nuevo cupo correspondiera a una tarifa superior. De no aceptar el pasajero ninguna de estas alternativas, podrá exigir la devolución del precio pagado, sin penalización alguna.
- f) Compensación adicional. La aerolínea deberá compensar al pasajero con una suma mínima equivalente al 25% del valor del boleto, pagadera en dinero o cualquier otra forma aceptada por el pasajero, como billetes de pasaje en las rutas de la aerolínea, bonos para adquisición de billetes de pasaje, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:
 - Sobreventa, mediando acuerdo directo con el pasajero cuando este acepte voluntariamente no viajar en el vuelo previsto.
 - Demora superior a seis (6) horas, por causas imputables al transportador.

Para efectos de determinar el valor del trayecto objeto de la compensación, se multiplicará el precio total pagado del billete de pasaje por la relación entre la distancia de dicho trayecto sobre la distancia total.

- g) Tránsitos y Conexiones. Las compensaciones anteriores serán igualmente aplicables a los pasajeros en tránsito o conexión que no puedan continuar su viaje por causa imputable a la aerolínea.

2.2.1.10.3 Sanciones

Si el transportador no atiende la compensación a que haya lugar, de conformidad con los numerales anteriores, se le sancionará de acuerdo a lo previsto en la reglamentación de cada país.

2.2.1.10.3.1 Exoneración de sanciones

Cuando haya habido compensación al pasajero conforme a lo previsto en los numerales anteriores podrá eximirse al transportador de sanciones administrativas, si la legislación pertinente lo autoriza.

Del mismo modo, cuando el pasajero no acepte ninguna de las anteriores opciones de compensación, podrá exigir el reembolso total de la suma pagada o la proporcional al trayecto no cumplido, sin sanción alguna para él ni para el transportador.

2.2.1.11 Reembolsos y reexpedición de billetes de pasaje

Por fuera de los casos anteriormente previstos, el pasajero podrá exigir el reembolso del precio del pasaje, por las siguientes razones:

2.2.1.11.1 Por desistimiento del pasajero

En los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, este tiene derecho al reembolso del valor pagado del billete de pasaje, sin perjuicio de los porcentajes de reducción aplicables a favor de la aerolínea, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la autoridad aeronáutica o autoridad competente (siempre que se trate de tarifas reembolsables).

2.2.1.11.2 Por pérdida del billete de pasaje

En caso que el pasajero alegue pérdida o destrucción total del billete de pasaje, éste tiene derecho a la expedición de uno nuevo o al reembolso de su valor, presentando la correspondiente denuncia y una vez se determine que dicho billete de pasaje extraviado o destruido no puede ser utilizado por ninguna otra persona, o que haya expirado su término de vigencia.

2.2.1.12 Suministro de alimentos y bebidas

Cuando se suministren alimentos y bebidas a bordo de la aeronave ello no constituye un deber para el transportador, pero este será responsable por los daños a la salud derivados directamente de su mal estado de conservación o condiciones higiénicas, cuando sean consumidos a bordo.

2.2.1.13 Obligación de resultado para el transportador

Como resultado del contrato de transporte, el transportador deberá conducir al pasajero por vía aérea, sano y salvo a su lugar de destino, conforme a los horarios itinerarios y demás normas aeronáuticas; en un término prudencial y por una vía razonablemente directa, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 2.2.1.9.2 del presente reglamento.

2.2.1.14 Daños al pasajero

En caso de daños, muerte o lesiones del pasajero sufridas a bordo o durante la ejecución del transporte, a partir de las operaciones de embarque y hasta que concluya el desembarque, este o sus causahabientes, tienen derecho a ser indemnizados conforme a lo establecido por los Convenios Internacionales del Sistema de Varsovia, según se encuentren vigentes en cada Estado, o por las normas que en el futuro los sustituyan, para el transporte internacional.

Lo anterior no impide que el pasajero, por su cuenta, adquiera seguros de vida o de viaje.

2.2.1.14.1 Localización y asistencia a familiares de víctimas de accidentes

En caso de accidente o incidente, o que de cualquier otra manera se produzcan lesiones o la muerte del pasajero durante la ejecución del contrato de transporte, el transportador contactará a la persona referenciada por el pasajero al momento de efectuar la reserva o en ocasión posterior y le proporcionará la información y apoyo pertinente a dicha persona; o, a falta de esta, a otra que acredite parentesco.

2.2.1.15 Instancias de reclamación

Frente a cualquier evento de incumplimiento o inconformidad con el servicio recibido, el pasajero podrá acudir a las siguientes instancias: Formular su reclamo personalmente ante la aerolínea, por escrito o de manera verbal, para que se proceda al arreglo directo mediante compensaciones o indemnizaciones en desarrollo de una conciliación o transacción; formular una queja ante la autoridad aeronáutica o autoridad competente para que esta proceda a la investigación a que haya lugar, si no se hubiese compensado adecuadamente a dicho pasajero y/o acudir a la vía judicial en demanda de las indemnizaciones pertinentes.

2.2.1.16 Listas de espera

El transportador podrá incluir en listas de espera a los pasajeros que se presenten a un vuelo en cantidad superior a los cupos disponibles para que estos puedan ocupar los asientos de pasajeros que no se presenten. Los turnos de estas listas serán asignados en estricto orden de presentación personal de los pasajeros, asignándoles un número que será rigurosamente respetado. La inclusión en una lista de espera no da derecho al embarque.

2.2.2 Deberes del pasajero y derechos del transportador

2.2.2.1 Presentación del pasajero

El pasajero deberá presentarse en el aeropuerto de salida y realizar su chequeo dentro del tiempo indicado por la aerolínea o sus representantes al momento de adquirir su billete de pasaje o reserva. A falta de tal indicación, deberá hacerlo por lo menos con una (1) hora de antelación a la salida de los vuelos nacionales y de dos (2) horas, según las circunstancias, a la salida de vuelos internacionales.

2.2.2.1.1 Presentación del pasajero fuera del tiempo indicado

Cuando el pasajero no se presente al vuelo con la debida antelación a su salida, el transportador podrá disponer de su cupo. No obstante, si al momento de presentarse hubiese asientos disponibles y el vuelo no hubiera sido cerrado, podrá ser admitido.

2.2.2.1.2 Ausencia o presentación extemporánea del pasajero

Si el pasajero no se presenta o se presenta extemporáneamente y no logra viajar, se le podrá asignar cupo y reserva en otro vuelo, caso en el cual el transportador le podrá imponer una penalidad que no exceda del diez por ciento (10 %) del valor pagado por el trayecto, exigible como condición previa al embarque.

2.2.2.2 Documentos de viaje

El pasajero deberá identificarse y presentar sus documentos de viaje cuando se lo solicite el transportador o las autoridades de migración, policiales o aduaneras en los aeropuertos. Si el pasajero no presenta los documentos de viaje exigidos, la aerolínea podrá rehusarse a su embarque.

2.2.2.3 Sala de embarque

En los aeropuertos en que existan salas de embarque, el pasajero deberá acatar la instrucción del transportador de ingresar a esta en el tiempo indicado, una vez que se haya producido el chequeo, y le sea asignada la respectiva tarjeta de embarque; se procederá al embarque cuando se le indique.

2.2.2.4 Requisas y procedimientos de control

El pasajero está obligado a acatar las normas sobre seguridad y operación aeroportuaria vigentes y a someterse a las requisas y demás procedimientos de control y medidas de seguridad dispuestos por la autoridad aeroportuaria o la aerolínea respectiva durante el embarque, el vuelo y el desembarque. En caso de que se pida identificar el equipaje antes del embarque, ni el pasajero ni su equipaje podrán embarcar si tal requerimiento no se cumple.

2.2.2.4.1 Requisa de objetos valiosos

El pasajero deberá someterse a las requisas dispuestas en los aeropuertos antes y durante el embarque. No obstante, en caso de portar objetos valiosos debidamente declarados o de padecer alguna limitación, podrá exigir que dicha requisa se efectúe en privado.

2.2.2.5 Asignación de sillas

El pasajero deberá ocupar la silla que le sea asignada al momento del chequeo, a menos que, por justificado requerimiento de la tripulación, se le solicite ocupar otra o que la misma se lo autorice.

2.2.2.5.1 Asignación a pasajeros especiales

Los pasajeros menores de edad, enfermos o que tengan alguna limitación, así como aquellos que por cualquier motivo requieran de la asistencia de otra persona, no deberán ocupar asientos

contiguos a las puertas de acceso o salidas de emergencia de la aeronave, a fin de facilitar una eventual evacuación. En el caso de usar muletas, sillas de ruedas o cualquier otro dispositivo, estos deberán ubicarse de modo que no obstruyan la circulación dentro de la aeronave o impidan la evacuación en una situación de emergencia.

2.2.2.6 Comportamiento del pasajero

Es obligación del pasajero acatar las instrucciones del transportador y de sus tripulantes relativas a la seguridad o al comportamiento durante el vuelo, impartidas desde las operaciones de embarque, así como durante el carreteo, despegue, vuelo, aterrizaje y desembarque. De acuerdo con la ley, el comandante es la máxima autoridad a bordo de la aeronave, por lo que los demás tripulantes y todos los pasajeros durante el viaje, estarán sometidos a su autoridad.

2.2.2.6.1 Actos indebidos, ilícitos o contra la seguridad

A efectos de crear medidas que contemplen las sanciones adecuadas para todo aquel pasajero cuya conducta indebida a bordo de la aeronave trastorne el desarrollo normal de la operación, es interés de los Estados crear un procedimiento adecuado para sancionar, de manera sumaria, aquellas conductas no tipificadas como delito y que encuadren en el rubro de faltas administrativas.

Particularmente los pasajeros deberán abstenerse de:

- a) Desabrochar su cinturón de seguridad o levantarse de su asiento en momentos no autorizados por la tripulación.
- b) Operar durante el vuelo o sus fases preparativas, conforme lo indique la tripulación, teléfonos celulares o satelitales, radios transmisores o receptores portátiles, computadores, y demás equipos electrónicos que puedan interferir con los sistemas de vuelo, comunicaciones o navegación de la aeronave.
- c) Sustraer o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos de emergencia u otros elementos existentes a bordo de la aeronave o en los aeropuertos.
- d) Obstruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otras contingencias instaladas en la aeronave.
- e) Fumar en cualquier parte de la aeronave durante vuelos nacionales o en áreas no autorizadas de la aeronave durante aquellos vuelos internacionales donde sea permitido hacerlo.
- f) Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás pasajeros.

- g) Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de la misma.
- h) Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.
- i) Asumir conductas o ejecutar actos obscenos.
- j) Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por el transportador sin su autorización.
- k) Ingresar a la aeronave o permanecer en ella en avanzado estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de estupefacientes o sustancias psicotrópicas prohibidas.
- l) Cualquier otro acto o hecho que se considere como indebido por parte de la aerolínea, de la autoridad aeronáutica o autoridad competente y que se encuentre definido en las condiciones generales del contrato de transporte, en las normas aeronáuticas o en el Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Circular 288-LE/1 de la OACI).

2.2.2.7 Pasajeros en condiciones jurídicas especiales

Para el transporte de un pasajero bajo condiciones jurídicas especiales, que viaje a órdenes de cualquier autoridad judicial, administrativa, policial, o encontrándose privado de la libertad por estar sindicado por algún delito, deberá observarse estrictamente las especiales medidas de seguridad previstas en el Plan Nacional de Seguridad Aeroportuaria, o circulares expedidas por la autoridad aeronáutica o autoridad competente al efecto, y las adicionales que la aerolínea requiera con fundamento en la especial condición del mismo. La persona o funcionario responsable de la custodia de dicho pasajero deberá, al ingresar al aeropuerto de origen, contactar a las autoridades de policía, de seguridad aeroportuaria y de la propia aerolínea, reportando dicho pasajero a efectos de que se adopten las medias pertinentes. En caso de inobservancia de las medidas en cuestión, la aerolínea rechazará al pasajero.

2.3 EQUIPAJES

2.3.1 Derechos del pasajero y deberes del transportador

2.3.1.1 Tipo de equipaje

El pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo la cantidad de equipaje que

le indique el transportador de acuerdo con la capacidad de la aeronave y, en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables.

A falta de otra estipulación aprobada, la cantidad de equipaje se limitará, para vuelos nacionales, a 20 kilos en clase económica y, a 30 kilos en clase ejecutiva. Para vuelos internacionales, el límite será de 40 kilos. En aeronaves de menor capacidad estos cupos podrán ser reducidos.

El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando por su peso, características y tamaño sea factible; o como equipaje facturado o registrado en las bodegas de la aeronave. El transporte del equipaje, dentro del peso permitido, va incluido en el precio del pasaje.

2.3.1.2 Talón de equipaje

El transportador deberá entregar al pasajero, como constancia de recibo del equipaje registrado para bodega, un talón o talones que permitan determinar el número de bultos o piezas, su peso y destino. Dichos documentos se anexarán al billete de pasaje y al bulto a que corresponda. La entrega del equipaje se hará contra presentación del talón. La falta de tal presentación da derecho al transportador a verificar la identidad del reclamante pudiendo diferir la entrega hasta cuando ello se verifique. Para estos casos, el pasajero deberá marcar adecuadamente su equipaje con su nombre, país, ciudad y número de teléfono.

2.3.1.3 Condiciones para el transporte de equipaje

En el contrato de transporte impreso en el billete de pasaje, deberá incluirse claramente las estipulaciones previstas para el transporte del equipaje.

2.3.1.4 Transporte y conservación del equipaje

En el transporte de equipaje facturado o de cosas, el transportador debe recibirlas, conducir las y entregarlas al pasajero en el estado en que las recibió, el cual se presume en buen estado, salvo constancia en contrario. La responsabilidad del transportador por el equipaje será según se estipula en los convenios internacionales vigentes en cada Estado y se regirá según la ley interna de cada uno para los vuelos domésticos.

2.3.1.5 Pérdida, retraso, saqueo o daño

En el supuesto de pérdida, retraso, saqueo o daño del equipaje facturado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en la reglamentación de cada país para el transporte aéreo interno y en los Convenios del Sistema Varsovia o aquellos que los sustituyan, para el transporte aéreo internacional.

2.3.1.5.1 Retraso de la entrega

Si el equipaje no llegara en el mismo vuelo del pasajero, el transportador deberá entregarlo lo antes posible, de manera que su propietario pueda verificar su estado.

2.3.1.6 Tiempo para reclamación por fallas en el transporte de equipaje

El transportador deberá atender la reclamación por destrucción, retraso, saqueo o pérdida del equipaje facturado, siempre que esta sea presentada por el pasajero dentro de los siguientes términos:

- a) Para transporte nacional, de conformidad con la reglamentación interna de cada país.
- b) Para transporte internacional, de conformidad con el Artículo 26 del Convenio de Varsovia/29 modificado por el Convenio de La Haya/55.

La empresa, una vez reciba la reclamación o protesta, iniciará inmediatamente los trámites correspondientes a la búsqueda o indemnización, si fuera necesario.

2.3.1.6.1 Equipajes no reclamados

Si transcurridos seis (6) meses desde la fecha en la cual debió haber llegado el equipaje, el pasajero no lo ha reclamado, el transportador no estará obligado a responder.

2.3.1.7 Perjuicios por pérdida, saqueo, destrucción o demora de equipajes

En caso de pérdida, destrucción o demora en la entrega del equipaje del pasajero, este tiene derecho a ser indemnizado conforme a lo previsto en la reglamentación interna de cada país, cuando se trate de transporte en vuelos domésticos o de conformidad con lo estipulado en los Convenios del Sistema de Varsovia, según sean aplicables o los que en el futuro los sustituyan, para vuelos internacionales.

2.3.1.7.1 Compensaciones

Además de lo indicado anteriormente, si el equipaje acompañado o no acompañado de un pasajero no llega o si llega en otro vuelo, de modo que implique espera para su dueño o que tenga que regresar al aeropuerto para reclamarlo, el costo de los traslados hasta y desde el aeropuerto, si fueran necesarios, serán asumidos por el transportador. En tales casos, el transportador también le sufragará al pasajero los gastos mínimos por elementos de aseo.

2.3.2 Deberes del pasajero y derechos del transportador

2.3.2.1 Exceso de equipaje

El pasajero deberá pagar la cantidad estipulada por el exceso de equipaje que presente, aceptando que este sea transportado en otro vuelo, en caso de ser necesario.

2.3.2.2 Restricciones y prohibiciones

El pasajero no deberá portar como equipaje de mano elementos cuyo peso o tamaño impidan su transporte seguro, que provoquen incomodidad a las demás personas a bordo o que de cualquier modo obstruyan el tránsito de personas durante una eventual evacuación de emergencia. En todo caso, dichos elementos deberán ser ubicados en los compartimentos de la aeronave destinados para tal efecto, o debajo del asiento, según instrucción de la tripulación de cabina.

2.3.2.2.1 Limitaciones al embarque de mercancías

El pasajero no deberá embarcar en la aeronave ningún tipo de elemento que pueda ser considerado como mercancía peligrosa (explosivos, inflamables, tóxicos, corrosivos, radiactivos, etc.) lo cual incluye, entre otros, fósforos, fuegos artificiales, combustibles, pinturas, disolventes, pegantes, blanqueadores, ácidos, gases comprimidos o insecticidas. Del mismo modo, deberá el pasajero abstenerse de embarcar cualquier tipo de elemento, droga o sustancia psicotrópica cuyo porte, tenencia, comercio o consumo sea prohibido. Cualquier elemento ordinario, cuyo carácter sea dudoso, deberá ser reportado al momento del chequeo, para que se determine si puede admitirse a bordo.

2.3.2.2.2 Porte de armas

En caso de portar cualquier tipo de arma o munición legalmente permitida, se seguirán los procedimientos legales establecidos en cada país.

2.3.2.2.3 Artículos de difícil transporte

El pasajero no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, piedras o metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores, dinero en efectivo, pasaportes, cámaras fotográficas o de video, filmadoras, computadoras, calculadoras, *walkman* (o radio *cassette* portátil), lentes, o botellas con licor, respecto de los cuales el transportador no se responsabiliza si se transportan en esas condiciones.

2.3.2.3 Objetos valiosos

Los objetos valiosos deberán transportarse bajo manifestación de valor declarado. Si dicho valor es aceptado por el transportador, este responderá hasta el límite de ese valor. No obstante, en estos casos, el transportador podrá exigir al pasajero condiciones o medidas de seguridad adicionales para dicho transporte.

2.3.2.4 Transporte de mascotas

No se deberán llevar en la cabina de pasajeros animales o mascotas que puedan provocar riesgos o molestias a las demás personas a bordo. Dichos animales deberán viajar en las bodegas de

carga, salvo autorización del transportador cuando se compruebe que tales especies no constituyen riesgo o molestia, o se trate de perros lazarillos para personas invidentes. En todo caso, antes del transporte, el interesado deberá acreditar el cumplimiento de todos los requerimientos sanitarios formulados por la autoridad competente en el aeropuerto de origen, lo que incluye entre otros, certificado de salud del animal, carné de vacunación e inspección a la mascota cuando se trate de vuelo internacional. El animal deberá viajar en jaula de que disponga el pasajero siempre que sea apto para su transporte, o previamente solicitado al transportador. El pasajero será responsable de las precauciones mínimas de higiene y sanidad de la mascota.

2.3.2.5 Transporte de alimentos y plantas

El pasajero no deberá incluir en su equipaje registrado o de mano, productos cuyo ingreso al país o a otros países, se encuentre prohibido o restringido.

2.3.2.6 Acatamiento de instrucciones

Hasta el arribo al aeropuerto de destino y en tanto se permanezca a bordo de la aeronave, todo pasajero debe dar cumplimiento a las órdenes del comandante al mando, incluyendo permanecer en su puesto y con su cinturón de seguridad ajustado hasta tanto se le indique.

2.3.2.7 Responsabilidad del pasajero por incumplimiento

El incumplimiento de sus obligaciones por parte del pasajero constituye violación al contrato de transporte aéreo, en cuyo caso el transportador no será responsable de los perjuicios sufridos por dicho pasajero como consecuencia de tal incumplimiento. En tales casos y dependiendo de la gravedad de la situación, el transportador, representado por el comandante de la aeronave en los términos de ley, podrá no admitir al pasajero, disponer su desembarque si la aeronave estuviese en tierra o durante el siguiente aterrizaje o escala, ya sea que esta fuese prevista o efectuada con ese exclusivo propósito, solicitando si fuera necesario, el apoyo de las autoridades aeroportuarias o de policía en el respectivo aeropuerto. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad de dicho pasajero y de las acciones legales en su contra, por los daños inferidos al transportador o a otros pasajeros.

Interrumpido el transporte bajo las anteriores condiciones, el transportador quedará relevado de su obligación de conducir al pasajero hasta el destino convenido, sin que haya lugar al reembolso y sin perjuicio de que este acepte llevarlo en el mismo o en otro vuelo, cuando existan razones para creer que la situación de peligro o incumplimiento ha cesado y no se producirán nuevos hechos similares. En estos casos el transportador informará inmediatamente a la autoridad aeronáutica o autoridad competente sobre las decisiones adoptadas.

2.4 SISTEMA DE ATENCION AL USUARIO

Todas las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros podrán disponer, en cada aeropuerto donde operen, de un sistema de atención al usuario a través del cual deberán recibir y atender, de manera inmediata y personal, las quejas, reclamos o sugerencias de los pasajeros, ofreciendo las soluciones inmediatas que sean pertinentes de acuerdo a las circunstancias; y, en su defecto, deberán transferir inmediatamente el requerimiento correspondiente a la persona o dependencia que debe darle solución, en la mayor brevedad posible. Este sistema funcionará en coordinación con el servicio de asistencia a familiares de víctimas de accidentes mencionado en este reglamento.

2.4.1 Personal del sistema

El sistema de atención al usuario en cada aeropuerto podrá ser implementado con personal especial, dispuesto para el efecto, o con el personal que ordinariamente tenga la aerolínea para otras labores siempre y cuando esté convenientemente capacitado y sus labores habituales se lo permitan.

2.4.2 Horario de atención

El sistema de atención funcionará durante las horas en las cuales la empresa tenga vuelos, al menos desde una hora antes del primer vuelo y una después del último del día.

2.4.3 Procedimiento para el reclamo

Para la presentación de la queja, reclamo o sugerencia, las empresas deberán diseñar y tener disponible para el público formatos de fácil comprensión. Dichos formatos contendrán la información contemplada en el modelo incluido como apéndice de este Capítulo. Cuando las empresas operen internacionalmente, los formatos empleados serán escritos en español y al menos en idioma inglés.

2.4.4 Publicidad

Una vez adoptado el correspondiente sistema de atención al usuario, cada empresa deberá informar sobre el mismo a la autoridad aeronáutica o autoridad competente, indicando su forma de atención, su *modus operandi* y anexando copia de los formatos implementados.

2.4.5 Difusión

Las disposiciones relativas a derechos y deberes de los usuarios y de los transportadores aéreos contenidas en este Reglamento serán de obligatorio cumplimiento por parte del personal de las empresas de aviación y de sus representantes a cargo de las ventas de pasajes, reservas y chequeo en mostradores (*counters*), así como por parte de los tripulantes y del personal responsable de

atención al usuario, conforme a los numerales precedentes; y, en consecuencia, formará parte del entrenamiento que reciba dicho personal.

Del mismo modo, las aerolíneas, así como sus agentes e intermediarios, darán a conocer el texto de las presentes disposiciones a sus usuarios, debiendo tener copia de las mismas para consulta de los pasajeros en los puntos de atención al usuario en los mostradores, en las centrales de reserva y al menos un ejemplar a bordo de cada aeronave, para consulta del personal de la compañía o de los pasajeros.

2.5 INCUMPLIMIENTO

El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones anteriores por parte de las empresas de servicio aéreo comerciales, sus agentes o intermediarios, así como por parte de los usuarios será sancionable de conformidad con lo previsto en la reglamentación vigente de esta materia, sin perjuicio de las eventuales acciones civiles o penales a que pudiera haber lugar.

2.6 APROBACIÓN DE CONTRATOS DE TRANSPORTE Y REGLAMENTOS DE LAS AEROLINEAS

Los contratos de transporte y reglamentaciones de las aerolíneas y sus enmiendas deberán sujetarse a lo dispuesto en este reglamento, lo cual será tenido en cuenta como criterio general para la aprobación por parte de la autoridad aeronáutica o autoridad competente.

CAPÍTULO TERCERO

DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS Y DE LOS OPERADORES DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS

3.1 PRINCIPIOS GENERALES

Corresponde al operador aeroportuario brindar todos los servicios requeridos en las instalaciones aeroportuarias, bajo principios de calidad total, igualdad y equidad en el trato y orientados a satisfacer las demandas de los usuarios.

3.2 ATENCIÓN, INFORMACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO

3.2.1 Derechos de los usuarios y deberes del operador

3.2.1.1 En relación con la atención, información y servicio al usuario

En relación con la atención, información y servicio para el usuario, el operador aeroportuario deberá:

- a) Brindar una atención respetuosa y cortés a los usuarios de la terminal aérea (pasajeros, líneas aéreas, compañías de seguridad, instituciones del Estado, etc.).
- b) Colaborar prioritariamente con la atención de personas con necesidades especiales.
- c) Disponer de un adecuado sistema de comunicación informativo de vuelos que incluya medios efectivos, tales como: paneles, monitores, altavoces claramente audibles, etc., de modo que los pasajeros y el público estén informados debidamente de las llegadas, salidas y cancelación de los vuelos y especialmente de todo cambio de último momento en las horas de salida y llegada y en los números de las puertas.
- d) Disponer de un adecuado sistema de señalización, que oriente adecuadamente a los usuarios en las instalaciones aeroportuarias.
- e) Garantizar las condiciones sanitarias adecuadas.
- f) Ofrecer y mantener las condiciones necesarias para garantizarles a los usuarios las mayores comodidades posibles, tales como: sillas, baños, escaleras mecánicas y fijas, ascensores, bebederos de agua, lugares para cambiar pañales, basureros, ventilación, iluminación, teléfonos, facilidades para personas discapacitadas, embarazadas o de edad avanzada. Del mismo modo, facilitará en lo posible el funcionamiento de restaurantes y cafeterías, droguerías y puestos de periódicos o revistas en el respectivo aeropuerto.
- g) Disponer en el aeropuerto de una cantidad suficiente de aparatos telefónicos, al servicio de los usuarios, teniendo en consideración las personas con discapacidad.
- h) Velar por que existan medios adecuados de transporte para el desplazamiento terrestre de los usuarios.
- i) Promover todo tipo de medio o método de “educación al usuario” que facilite el conocimiento de este en cuanto a sus derechos y deberes, a efectos de que pueda ejercerlos plena, satisfactoria y debidamente.

3.2.1.2 En relación con la infraestructura

En relación con la infraestructura destinada a la prestación de los servicios aeroportuarios, el

operador deberá:

- a) Poner a disposición de las líneas aéreas la cantidad necesaria de mostradores (*counters*) para que la atención de los pasajeros sea lo más ágil posible.
- b) Disponer de infraestructura adecuada para atender las operaciones de los vuelos en una forma ágil y sin congestión.
- c) Proveer rampas y facilidades para el desplazamiento de personas discapacitadas.
- d) Disponer de suficientes fajas o bandas transportadoras, para que el equipaje sea entregado en el menor tiempo posible a los pasajeros.
- e) Proveer un mantenimiento preventivo a los equipos del aeropuerto con el fin de disminuir la posibilidad de que estos fallen y, por ende, se atrase la atención de los usuarios.
- f) Dotar del espacio necesario las oficinas de planes de vuelo para la atención y cómoda estadía de los tripulantes y personal de las líneas aéreas.
- g) Disponer de áreas para las líneas aéreas, áreas de espera, de circulación; y, para los organismos gubernamentales, telecomunicaciones, seguridad, primeros auxilios, mantenimiento, áreas de carga, áreas comerciales, etc.
- h) Proporcionar las instalaciones adecuadas para que los usuarios puedan realizar el cambio legal de divisas extranjeras cotizables.
- i) Disponer de instalaciones adecuadas para la administración de las medidas de sanidad pública, veterinaria, fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulantes, pasajeros, equipaje, mercancías, correo y suministros.
- j) Disponer de estacionamientos de automóviles, suficientemente amplios, y con suficientes casetas para agilizar la atención durante la entrada y salida de los vehículos y personas.
- k) Asignar en forma óptima puestos de estacionamiento lo más cerca posible del edificio terminal, para la descarga y carga rápidas.
- l) Planificar espacios de estacionamiento de aeronaves que no se encuentran en operaciones de embarque o desembarque ni de carga o descarga, para evitar que obstruyan la circulación del tráfico en la plataforma.
- m) Facilitar en los puestos de estacionamiento de aeronaves el fácil acceso a los

medios necesarios (comunicación, materiales, etc.) para la ejecución rápida de todas las operaciones de servicio.

- n) Proporcionar instalaciones para abastecer de combustible a las aeronaves de una forma segura y ágil.
- ñ) Contar con sistemas informáticos adecuados a disposición de las líneas aéreas que permitan el desembarque y embarque de pasajeros, sin demoras.
- o) Proveer áreas de circulación adecuadas mediante vías de paso lo más directas posible sin que haya cruces entre la circulación de pasajeros y la de equipajes, ni entre los diferentes circuitos.
- p) Proporcionar a la terminal vías de acceso fáciles y rápidas para los pasajeros y sus equipajes que lleguen al aeropuerto utilizando medios de transporte de superficie.
- q) Establecer puestos de entrega de equipaje lo más cerca posible de los puntos de llegada del transporte de superficie.
- r) Facilitar equipo especializado para llevar a cabo la tarea de control y revisión de equipaje, que permita acelerar el proceso.
- s) Facilitar sistemas mecánicos apropiados al volumen de tráfico y capaces de clasificar, transportar y cargar grandes cantidades de equipaje en un lapso mínimo de tiempo.
- t) Proveer instalaciones para el almacenamiento del equipaje rezagado en los aeropuertos, a fin de recogerlos más tarde.
- u) Proporcionar un área adecuada que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente su equipaje.
- v) Disponer de un número suficiente de puestos de control de manera que se pueda despachar a los pasajeros y tripulantes que lleguen, a la mayor brevedad posible.
- w) Disponer de una terminal exclusiva de carga, para que las aeronaves de carga lleguen hasta esta y se proceda al despacho dentro de la misma.
- x) Proporcionar acceso fácil y rápido a las terminales de carga, teniendo en cuenta el espacio requerido por los camiones de grandes dimensiones, para efectuar las maniobras necesarias al colocarse en posición.

- y) La terminal de carga debe estar provista de puestos de entrega y recepción adaptables a la altura de las plataformas de los camiones.
- z) Proporcionar medios mecánicos y automatizados para cargar, descargar, transportar y almacenar la carga.
- aa) Disponer de un sistema eficaz e higiénico de eliminación de excrementos, basuras, aguas residuales, desechos, alimentos no consumidos, residuos alimenticios, y otras materias peligrosas para la salud.

3.2.1.3 En relación con la calidad total del servicio al cliente

En relación con la calidad total del servicio al cliente, el operador aeroportuario deberá:

- a) Establecer o coordinar con la autoridad competente, el procedimiento mediante el cual los usuarios podrán presentar sus reclamos y sugerencias (oficina de atención de quejas, terminales electrónicas, correos, etc.).
- b) Atender los reclamos de los usuarios relacionados con los servicios aeroportuarios, en un tiempo prudencial (horas/días).

3.2.1.4 En relación con los operadores de servicios aéreos comerciales

En relación con los operadores de servicios aéreos comerciales, los operadores aeroportuarios deberán:

- a) Indicar a las líneas aéreas que explotan servicios regulares y no regulares, con suficiente antelación a las temporadas de tráfico altas, toda limitación que pueda aplicarse (de infraestructura, mantenimiento, etc.), a fin de ajustar el tráfico a la capacidad del aeropuerto.
- b) Velar por que los explotadores cumplan con su obligación de proporcionar información oportuna y actualizada de todos los datos pertinentes a los vuelos, incluyendo las modificaciones de última hora, a los funcionarios responsables del manejo del sistema de información.

3.2.2 Deberes de los usuarios y derechos de los operadores

Los pasajeros usuarios de la infraestructura aeroportuaria deberán:

- a) Hacer buen uso de las instalaciones aeroportuarias puestas a su servicio.

- b) Dar un tratamiento respetuoso a las personas que prestan sus servicios en el aeropuerto y a los demás usuarios.
- c) Acatar las disposiciones sobre seguridad aeroportuaria, evitando principalmente portar armas u objetos prohibidos dentro del aeropuerto así como ingresar a las áreas prohibidas o restringidas del mismo.
- d) Acatar las disposiciones de tipo sanitario evitando arrojar basura en lugares inadecuados así como la tenencia en los aeropuertos de alimentos, animales o plantas y demás elementos de origen vegetal sin las debidas medidas de control.
- e) Acatar las instrucciones del operador o de las aerolíneas pertinentes a la seguridad o al transporte aéreo.
- f) Observar buena conducta evitando fomentar disturbios o desórdenes en las instalaciones aeroportuarias.
- g) Acceder a las salas de embarque o zonas de migración cuando se le indique y permanecer en ellas conforme sea requerido.
- h) Abstenerse de obstruir la circulación de personas colocando equipajes u otros objetos en pasillos, escaleras u otros lugares inapropiados, evitando además dejarlos abandonados en cualquier parte.
- i) Abstenerse de fumar en lugares no autorizados.

CAPÍTULO CUARTO

CONTROL DE CALIDAD DE SERVICIO AL USUARIO

4.1 DEBERES DE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS O AUTORIDADES COMPETENTES

Las autoridades aeronáuticas o autoridades competentes facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio, para lo cual deberán:

- a) Contar con un “Plan Maestro del Desarrollo Aeroportuario” que permita ir desarrollando las instalaciones aeroportuarias, de acuerdo a las necesidades de la actividad aeronáutica, y con el propósito de brindar un servicio eficiente y de calidad a los diferentes usuarios de las terminales aeroportuarias.

- b) Velar conforme a su competencia por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de dichos servicios.
- c) Velar por que los niveles de capacidad en los aeropuertos sean conformes con los lineamientos internacionales de la OACI así como otras organizaciones relacionadas con la industria.
- d) Evaluar el desempeño relacionado con el mantenimiento y conservación de los aspectos aeronáuticos de los aeropuertos, así como los niveles de satisfacción del usuario de los servicios prestados.
- e) Disponer de un sistema de supervisión que vigile el desempeño del operador aeroportuario, el cual deberá contar con personal debidamente capacitado para tal fin.
- f) Examinar y conducir inspecciones aleatorias, con la frecuencia y énfasis que estime pertinente.
- g) Colaborar con el operador aeroportuario en todo lo necesario para exigir y mantener los niveles de calidad exigidos en los servicios de los aeropuertos.
- h) Utilizar los resultados de la encuesta para controlar el desempeño del operador, de los concesionarios, las aerolíneas y los servicios prestados por el Estado, así como los problemas de capacidad del aeropuerto.
- i) Controlar el desempeño del operador aeroportuario mediante el sistema de supervisión.
- j) Instaurar la Comisión Nacional de Facilitación, a efectos de que los diferentes entes gubernamentales (migración, aduanas, aeronáutica civil, seguridad pública, narcóticos, sanidad vegetal, entidad de turismo, operadores aeroportuarios, etc.) y aerolíneas, dispongan de un foro que permita garantizar el cumplimiento de lo establecido en el Anexo 9 (Facilitación) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- k) Establecer en la regulación un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para que los operadores aeroportuarios, operadores del transporte aéreo y prestador de servicios, establezcan sistemas de calidad en la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad física.

4.2

DEBERES DEL OPERADOR AEROPORTUARIO

- a) Cumplir con procedimientos, normas y estándares de calidad previamente establecidos en el programa de control de calidad en la prestación de los servicios aeroportuarios.
- b) Someterse a los procedimientos y requisitos de evaluación de la calidad del servicio que establezca la autoridad competente.
- c) Desarrollar y ejecutar un programa de control de calidad, en el cual indicará los procedimientos, las normas y los estándares de calidad.
- d) Someterse a mecanismos de control de calidad bajo estándares cualitativos y cuantitativos en las siguientes materias:
 - Estándares de calidad del desempeño (basados en niveles mínimos aceptables de servicios medidos en términos de frecuencia y regularidad de los servicios prestados).
 - Estándares de capacidad aeroportuaria (basados en requerimientos mínimos de áreas y medidos por fórmulas matemáticas de congestión por áreas, de conformidad con las fórmulas y principios de la IATA).
 - Estándares de percepciones de usuarios (basados en encuestas a los usuarios y medidos en un análisis cualitativo de la percepción de los mismos).
- e) Diseñar y realizar una encuesta anual en los aeropuertos para evaluar su gestión y adoptar los correctivos.
- f) Adoptar un plan de mejoramiento de la calidad y cumplir su desarrollo.
- g) Presentar, a la autoridad competente, un manual de operaciones para establecer procedimientos para la calidad de servicio, criterios de evaluación y normas de medición, de acuerdo a las normas vigentes de ISO 9000 o un equivalente, y las mejores prácticas utilizadas mundialmente en aeropuertos internacionales.
- h) Adoptar y desarrollar un plan de control de calidad, estableciendo las normas para el desempeño en las instalaciones y servicios del aeropuerto e identificando las oportunidades para mejorarlo en forma progresiva.
- i) Establecer programas de capacitación para el personal en el que se introducirán los conceptos de la administración de calidad total especializado en la gestión aeroportuaria.

- j) Implementar un plan del control de calidad en la prestación de los servicios de mantenimiento de sus instalaciones, orientado a la administración de la calidad total y mejoramiento continuo del programa de mantenimiento.
- k) Acatar al registro ISO-9002, lo cual ofrece un sistema globalmente reconocido orientado a la satisfacción del usuario.
- l) Participar en la Comisión Nacional de Facilitación y acatar los lineamientos establecidos por esta. Asimismo, deberán instaurar un Comité de Facilitación Aeroportuaria, cuya función será cumplir con las normas relativas a la facilitación.
- m) Implantar sistemas de calidad que garanticen la eficiencia y eficacia del programa de seguridad del aeropuerto, para el cumplimiento de la normatividad en materia de seguridad aeroportuaria.

4.3 DEBERES DEL ENTE REGULADOR DE LA AVIACIÓN CIVIL EL TRANSPORTE AÉREO Y LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

La función del ente regulador deberá ser desempeñada por la autoridad aeronáutica o por el órgano competente designado por cada Estado. Dicha función comprende:

- a) Realizar una audiencia informativa anual donde estarán presentes la autoridad aeronáutica o autoridad competente, el responsable de la gestión aeroportuaria y facultativamente los contratistas o concesionarios y usuarios del aeropuerto, con el fin de discutir los resultados de la encuesta, inspecciones, denuncias, quejas y sugerencias presentadas directamente por los usuarios y las soluciones propuestas en el plan de mejoramiento de la calidad.
- b) Condicionar las tarifas al cumplimiento del plan de mejoramiento de la calidad.
- c) En caso de incumplimiento del plan, conceder plazos para la subsanación correspondiente y aplicar las sanciones a que haya lugar.
- d) Propiciar mecanismos de participación de los usuarios que garanticen la adecuada atención de sus planteamientos.

APÉNDICE

Se podrán utilizar como guías de orientación, los siguientes parámetros para preparar su programa de calidad y de control de calidad total.

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
<u>Pistas, rampas y calles de rodaje</u>			
	a) Costo del mantenimiento por metro cuadrado	Aerolíneas	Desempeño del Operador
	b) Capacidad del Aeropuerto (número de vuelos en las horas de mayor congestión)	Aerolíneas	Capacidad
	c) Tiempo promedio desde que aterriza el avión hasta que el pasajero desembarca	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Medidas adicionales</i>			
	d) Porcentaje de movimientos de aeronaves de aerolíneas para los cuales no hay puerta de contacto disponible	Aerolíneas / Pasajeros	Capacidad
	e) Desempeño puntual del servicio de autobús en el campo aéreo, como porcentaje del total	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Terminales</u>			
	a) Costo del mantenimiento por metro cuadrado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Número de horas por jornada	Pasajeros	
	c) Número de empleados por jornada	Pasajeros	
	d) Número de jornadas	Pasajeros	
	e) Tiempo de respuesta ante reparaciones de emergencia	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Medidas adicionales</i>			
	f) Costo de servicio de limpieza por m ²	Pasajeros	Desempeño del Contratista
	g) Costo O&M de la Terminal por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Terminal de Carga (CTRM)</u>			
	a) Tiempo promedio para el movimiento de carga (dentro de la terminal)	Aerolíneas / compañías de embarque	Desempeño del Operador
	b) Carga perdida o dañada como porcentaje del total de carga manejada	Aerolíneas / compañías de embarque	Desempeño del Operador
<i>Medidas adicionales</i>			

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
	c) Costo / Kg. de la carga total en la terminal de carga	Aerolíneas / compañías de embarque	Desempeño del Operador
	d) Ingreso / Kg. de la terminal de carga	Aerolíneas / compañías de embarque	Desempeño del Operador
	e) Tasa de quejas/embarques manejados		
<i>Calidad del Servicio</i>			
	a) Presupuesto de operación y mantenimiento por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Presupuesto para mano de obra por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Costo de mano de obra como porcentaje de los costos totales	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Medidas adicionales</i>			
	d) Calificación total encuesta anual de pasajeros	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Productividad de la Mano de Obra</i>			
	a) Número de pasajeros por empleado del aeropuerto	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso bruto por empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Ingreso neto de operación por empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Desempeño en la Generación de ingresos</i>			
	a) Ingreso no relacionado con la aeronáutica como porcentaje del ingreso total	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso relacionado con la aeronáutica por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Ingreso no relacionado con la aeronáutica por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Actividades Comerciales</i>			
	a) Ingreso derivado de las concesiones e ingresos por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso bruto derivado de ventas/m ²	Pasajeros	Desempeño del Operador

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
	c) Ingreso neto/m ²	Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Otros</u>			
	a) Horas/empleados-capacitación y educación	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Costos de planilla/empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Costo de mercadeo/pasajero	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Administración Financiera</u>			
	a) Informes trimestrales y anuales	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Seguimiento de cuentas por cobrar		Desempeño del Operador
	c) Programa de control de calidad	Todos los clientes	Desempeño del Operador

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

**Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos. Sistema de registro electrónico de tarifas.
Tarea Nro. 10 del Comité Ejecutivo**

CLAC/A15-NE/08

18. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/08 y pasó revista a dos Proyectos de Recomendación, el primero relativo a la “Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos” y el segundo sobre el “Sistema de registro electrónico de tarifas”. Este último reemplaza a la Recomendación A11-2.

19. Sin mayores comentarios, la Asamblea adoptó las siguientes Recomendaciones:

RECOMENDACIÓN A15-4

ARMONIZACIÓN DE DISPOSICIONES RESPECTO A LA IMPLANTACIÓN A NIVEL REGIONAL DE UN SISTEMA DE EMISIÓN DE BILLETES DE PASAJES ELECTRÓNICOS

CONSIDERANDO que un gran número de Estados miembros no cuentan con normatividad específica para la emisión de billetes de pasajes electrónicos;

CONSIDERANDO que en algunos Estados la emisión de un billete de pasaje electrónico no elimina la entrega de un billete de pasaje en papel mediante canje antes de efectuar el vuelo;

CONSIDERANDO que la normatividad que se establezca en cada país debe garantizar a los usuarios y operadores del transporte aéreo la mayor seguridad jurídica posible en sus relaciones comerciales;

CONSIDERANDO que la emisión electrónica del billete de pasaje se convierte en un medio alternativo a la emisión en papel de un billete de pasaje para la comercialización del transporte aéreo;

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- I. Tomar como base la normatividad existente para los billetes de papel e incorporar además aquellos elementos de normatividad que proporcionen seguridad a los usuarios en sus transacciones por medios electrónicos, a aquellos Estados que no cuenten con normatividad para la emisión de billetes de pasajes electrónicos, tales como:
 - a) derecho a conocer toda la información sobre los términos, condiciones, cargos adicionales, formas de pago y demás elementos que estén contemplados en la tarifa que pretendan adquirir;
 - b) confidencialidad de la información de los usuarios;
 - c) claves de acceso único para la adquisición y pago de los billetes de pasaje;
 - d) protección contra errores técnicos en el funcionamiento de los equipos electrónicos al adquirir o pagar los billetes de pasajes;
 - e) validez del billete electrónico para efectos fiscales;
 - f) los demás aspectos que la normatividad interna de cada Estado prevea como protección para el consumidor.
- II. Considerar la eliminación del canje en aquellos Estados en los cuales, los billetes de pasajes electrónicos se canjean por un billete de papel, y procurar que exista únicamente la emisión del billete de pasaje electrónico, bajo lo señalado en los incisos anteriores.
- III. Tomar como punto de partida la información del billete de papel en la información mínima que contenga el billete de pasaje e incluir las condiciones generales en que se

aplica el precio, entre otras (pero no únicamente):

- a) nombre del pasajero;
- b) línea aérea que comercializa el transporte;
- c) número de vuelo;
- d) fecha de vuelo;
- e) aeropuerto de origen y destino por cada tramo;
- f) tarifa a aplicarse por tramo;
- g) cargos e impuestos;
- h) en su caso, clave de la línea aérea que efectuará el transporte, cuando exista convenio de código compartido;
- i) reglas generales que condicionan la tarifa adquirida;
- j) información acerca de otros documentos y servicios misceláneos, incluidos o entregados por separados, como el de equipaje y exceso de equipaje, etc;
- k) todos los demás elementos que permitan que el consumidor cuente con toda la información posible en relación con el servicio que está adquiriendo.

RECOMENDACIÓN A15-6

SISTEMAS DE REGISTRO ELECTRÓNICO DE TARIFAS

CONSIDERANDO que es función de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio público y que, en virtud de ello, los Estados deben garantizar la transparencia en la información sobre su precio y condiciones de servicio que se ofrecen al público, así como asegurar condiciones equitativas de competencia entre las aerolíneas;

CONSIDERANDO que las políticas de liberalización del transporte aéreo han inducido a niveles intensivos de competencia entre las aerolíneas, generando una multiplicidad de tarifas

para un mismo mercado, sujetas a diversas condiciones y restricciones, por lo cual se hace necesario disponer de medios tecnológicos que permitan procesar en forma ágil las constantes variaciones de las tarifas aéreas;

CONSIDERANDO que existen diversos sistemas de registro electrónico de tarifas, unos orientados a la finalidad comercial y de información, y otros a la finalidad de control de las tarifas;

CONSIDERANDO que más allá de las políticas de libertad o control tarifario que cada Estado aplique, se hace necesario garantizar la transparencia en la información de los precios y de las condiciones del servicio ofrecido, tanto a los usuarios como a los competidores, para lo cual los sistemas de registro electrónico de tarifas constituyen un medio eficaz.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados que tomen conocimiento de los diferentes sistemas de registro electrónico de tarifas que existan o puedan desarrollarse en el futuro; y, conforme a ellos, procuren la adopción del sistema que resulte más conveniente a sus políticas y objetivos en materia de tarifas por el servicio público de transporte aéreo.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A11-2

Cuestión 12 del

Orden del Día:

Régimen tarifario de los pasajeros.

Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

CLAC/A15-NE/09

20. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/09 y pasó revista al proyecto de Resolución relativo al “Régimen tarifario de los pasajeros” que fuera aprobado por el Comité Ejecutivo, durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002); asimismo, tomó conocimiento que para la elaboración del citado proyecto se habían refundido las Decisiones tarifarias Res A6-5, Res A6-7, Res A6-8, Res A6-9, Rec A6-2, Rec A7-3 y Rec A8-3, debido principalmente a que el régimen tarifario había salido de la competencia de las autoridades aeronáuticas y que, en la mayoría de los Estados de la región ya no se aprobaban las tarifas y solamente se registraban.

21. Durante el debate, un Estado manifestó que en su país se continuaba aprobando las tarifas y, en ese sentido, se acordó enmendar el proyecto de Resolución incluyendo una frase que permita considerar esta posibilidad. En ese orden de ideas, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN A15-9

RÉGIMEN TARIFARIO DE LOS PASAJEROS

CONSIDERANDO que el contrato de transporte aéreo suscrito entre el transportador y el pasajero establece derechos y obligaciones de las partes;

CONSIDERANDO que las tarifas que se estipulan en los contratos referidos se sujetan a un entorno que contiene determinadas condiciones de cumplimiento obligatorio;

CONSIDERANDO que es obligación de las autoridades de aviación civil el control y la fiscalización del cumplimiento de las obligaciones del transportador;

CONSIDERANDO que, en la actualidad, en la mayoría de los Estados de la región únicamente se registran los paquetes tarifarios;

CONSIDERANDO que el usuario, como destinatario del servicio, constituye el principal soporte de la industria del transporte aerocomercial;

CONSIDERANDO la tendencia general a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial bajo principios de sana competencia.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE instar a los Estados miembros a:

1. Garantizar el derecho del usuario a disponer de toda la información referente a las condiciones y restricciones que impliquen la utilización del billete de pasaje adquirido mediante la aplicación de una tarifa establecida por el transportador, salvaguardando la debida atención que debe recibir.
2. Adoptar las medidas pertinentes de control y fiscalización para que, tanto los transportadores como los agentes de viajes y demás comercializadores de billete de pasajes, brinden al pasajero toda la información referente a los servicios que recibirá en cumplimiento del contrato de transporte aéreo.
3. Adoptar las medidas necesarias para que las compañías aéreas, cuando registren o soliciten la aprobación de sus paquetes tarifarios, presenten junto con ellos, las condiciones de las tarifas a aplicar y, en la medida de lo posible, utilicen medios electrónicos que faciliten la transparencia y divulgación de la información tarifaria.
4. Propiciar las condiciones necesarias para que los transportadores desarrollen sus actividades en un entorno competitivo, preservando un mercado sano y libre de prácticas desleales.

Esta Resolución reemplaza a las Resoluciones A6-5, A6-7, A6-8 Y A6-9 y a las Recomendaciones A6-2, A7-3 y A8-3.

Cuestión 13 del

Orden del Día:

Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región.

Tarea Nro. 8 de la Secretaría

CLAC/A15-NE/10

22. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/10 y pasó revista al proyecto de Resolución sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región” que fuera acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo, durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002) y que reemplaza a la Resolución A12-9.

23. Durante el debate, se manifestó que la presentación del estudio que estaba a cargo de IATA todavía se encontraba pendiente, motivo por el cual consideraron pertinente modificar en ese sentido el proyecto de Resolución.

24. En ese sentido, luego de realizar las enmiendas pertinentes, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN A15-11

MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES DE LAS LÍNEAS AÉREAS DE LA REGIÓN

CONSIDERANDO que el precio del combustible es un elemento gravitante en la economía de las operaciones de las líneas aéreas de la región, y que constituye uno de los rubros más importantes en los costos de operación de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO la gran cantidad de impuestos que inciden en el aumento del precio del combustible;

CONSIDERANDO que, en la región, el precio de combustible es un factor que viene constituyéndose en una limitante para el normal desarrollo de la actividad aérea, ya que incide de manera importante en la estructura de costos de las empresas, lo que a su vez se refleja en elevadas tarifas con la consecuente restricción en el uso masivo de este servicio.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar con la autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la disminución de la incidencia del precio de combustible, como un factor importante para el desarrollo de la aviación civil en general.
2. Exhortar a las autoridades aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 y la Resolución A33-19.
3. Instar a las autoridades aeronáuticas que promuevan la realización de estudios y proyectos técnicos tendientes a la racionalización de los procedimientos de Tránsito Aéreo, con miras a permitir una mayor economía de combustible.
4. Apoyar las labores que vienen desarrollando la OACI y otros organismos especializados, conducentes a la reducción de la incidencia del precio de combustible dentro de los costos de las líneas aéreas.
5. Exhortar a las autoridades aeronáuticas que gestionen, ante las autoridades competentes, acciones tendientes a desagravar el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.
6. Encargar al Comité Ejecutivo que informe sobre la evolución de este asunto en la próxima Asamblea de la CLAC.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A12-9.

Cuestión 14 del

Orden del Día:

Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región. Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones.

Tarea Nro. 6 del Comité Ejecutivo y 17 de la Secretaría

CLAC/A15-NE/11

25. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/11 y pasó revista a los Proyectos de Resolución sobre “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región” y “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias”.

26. Durante el debate, el delegado de Brasil expresó que su administración consideraba que el cálculo de los costos debía realizarse en función del sistema aeroportuario y no de manera individual por aeropuerto. Sin más comentarios, la Asamblea adoptó las siguientes Resoluciones:

RESOLUCIÓN A15-13

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 XV 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 solventa 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.

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 lo tanto, se deberá prever un costo de desarrollo de nuevas capacidades, lo que significa inversión real para la organización. Dependiendo de las políticas de los Estados que obedecen a diferentes realidades, se puede diferenciar básicamente tres vías de inversión: el Estado, la propia organización encargada de prestar los servicios y la empresa privada.

- 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 estas 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) La red aeroportuaria deberá autofinanciarse mediante el cobro a los usuarios, incluyendo los costos de provisión de infraestructura.
- d) Los sistemas de ayudas a la navegación aérea y de control de tránsito aéreo deberán autofinanciarse con el correspondiente cobro a los usuarios.
- e) Deberá tender a la eliminación de subsidios cruzados y exenciones.
- f) 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 y categoría de los mismos.
 - 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 sólo la inversión estatal en red de aeropuertos por razones de rentabilidad social
- 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 asociados 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:

CARGO o TARIFA	=	$F * K_i * X * PMD^a$
-------------------	---	-----------------------

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 “Ki”, 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 “Ki”, se propone definir tres categorías, dependiendo del equipamiento existente para asistir la aproximación, con los siguientes valores:

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

Ki =	AP1	PRECISION	1,6
Ki =	AP2	NO PRECISION	1,0
Ki =	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)

$$F = C/S$$

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

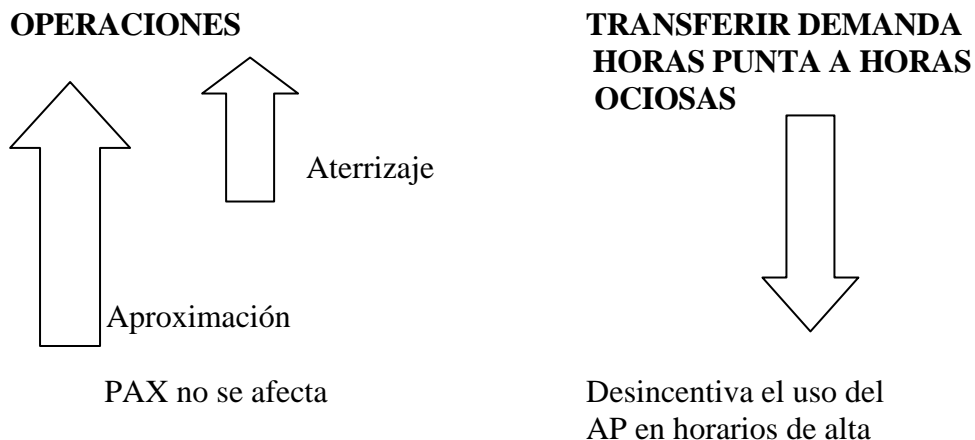
VALORES DE LA CONSTANTE “F” EN US\$					
Concepto y Unidad de medida	Ki	Unidades de cobro	Unidades ponderadas	Meta de recaudación	Valor “F” (US\$)
Servicios en ruta 0,35 Ru (Km*Ton)	1	268.629.124	268.629.124	10.034.100	0,04
Aproximación Ap-1 (Ton 0,35)	1,6	203.154	325.046	17.775.335	31,75
Ap-2	1	234.870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



6.4 Tasa operacional anual (TOA)

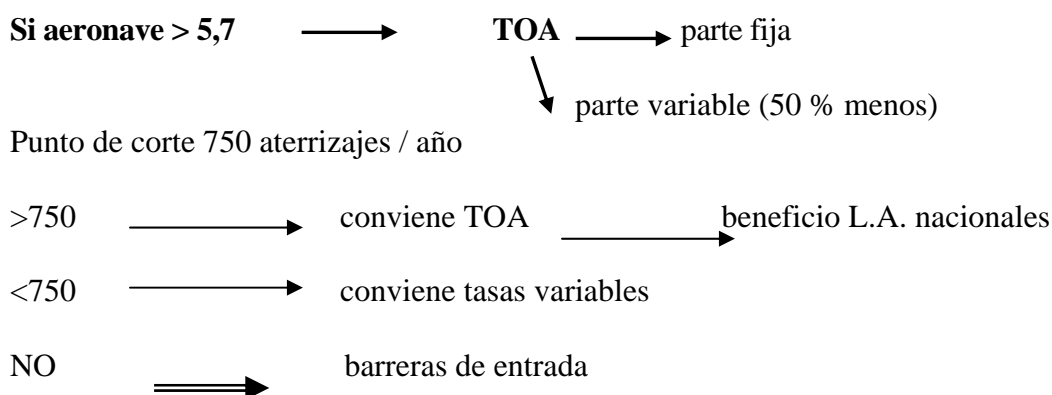
Manteniendo los principios de autofinanciamiento, tarifas equitativas, no discriminatorias y que sean representativas del costo real que implica la provisión de los servicios, para el caso de las aeronaves pequeñas (PMD < 5,7 Ton) se tomará como base para el cálculo de la TOA el costo total, que significa 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.

$TASA = F * Ki$ $F = C/S$ $S = \sum Ki * Ni (\#PAX)$
--

CALCULO F - 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

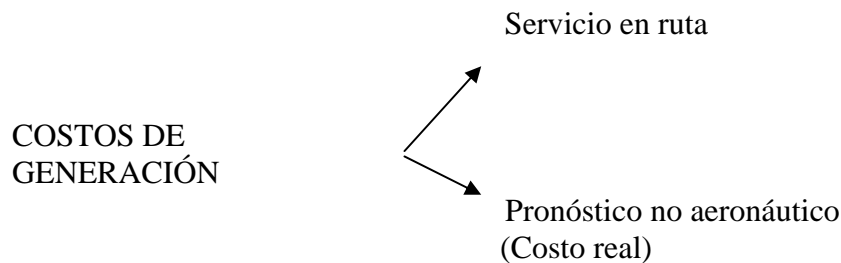
6.6 Otros servicios

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 (PMD^a) 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

- PMD: Peso máximo de despegue
- AP1: Servicio de aproximación de primera categoría (precisión); AP2 de segunda categoría (no precisión); AP3 tercera categoría (sin servicio)
- ILS: Sistema de aterrizaje por instrumentos (*Instrument Landing System*)
- Pax: Pasajeros
- 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.

RESOLUCIÓN A15-15

GUÍA DE ORIENTACIÓN SOBRE EL MODELO A SEGUIR EN LAS CONCESIONES AEROPORTUARIAS

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (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 concesión de aeropuertos en los Estados de la región latinoamericana han incidido en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO la necesidad de incluir a la autoridad aeronáutica nacional en las comisiones de concesiones de aeropuertos;

CONSIDERANDO la necesidad de revisar los modelos utilizados en las concesiones de aeropuerto, de tal manera que se garanticen costos razonables y transparentes impidiendo el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO la necesidad de establecer directrices y mecanismos de apoyo a los Estados para llevar a cabo los procesos de concesión y/o corregir distorsiones que puedan tener los procesos ya finalizados;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben brindar facilidades a las líneas aéreas y sus pasajeros, manejar frecuencias mayores con igual calidad de servicio, optimizar los desplazamientos y los tiempos en las terminales, y ofrecer comodidad y servicios comerciales a todos los usuarios;

CONSIDERANDO que los aeropuertos, por su naturaleza, brindan “servicios públicos” a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados garantizar que este servicio de transporte público se provea en forma eficiente, segura y competitiva para garantizar la prestación de los servicios con óptimos estándares de seguridad y calidad;

CONSIDERANDO que los Jefes de Estado de Ibero América, reunidos en la ciudad de Lima el 21 de noviembre de 2001, tomando en cuenta la crítica situación por la que atraviesa la aviación comercial en Latinoamérica, decidieron “reiterar su compromiso para generar e implementar medidas que equilibren las condiciones de competencia y establezcan base sólidas y adecuadas para el desarrollo de la industria de la región”.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE instar a los Estados miembros a utilizar la siguiente guía de orientación como modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias:

GUÍA DE ORIENTACIÓN SOBRE EL MODELO A SEGUIR EN LAS CONCESIONES AEROPORTUARIAS

1. FUNCIÓN ESPECÍFICA DE UN AEROPUERTO

El aeropuerto es el puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares.

2. PRINCIPIOS PARA PRIVATIZAR Y/O CONCESIONAR LOS AEROPUERTOS

Antes de decidir sobre el proceso de privatización y/o concesión, los Estados deberían evaluar social y económicamente otras alternativas. En cualquier caso, se deberá aplicar los principios descritos en este documento.

Los siguientes principios deberían aplicarse a todo tipo de gestión aeroportuaria:

- a) La gestión aeroportuaria debe estar orientada a aumentar la competitividad del sector aeronáutico y por ende, el bienestar final de los usuarios, y no como un mecanismo de recaudación de fondos por parte de los Estados para fines ajenos al sistema aeronáutico.
- b) Los Estados deben garantizar que los servicios aeroportuarios se presten con los más altos estándares de seguridad, calidad y eficiencia económica.
- c) La función de los aeropuertos, como parte esencial de la infraestructura de la industria aérea, debe atender a los requerimientos de los usuarios y coadyuvar al desarrollo económico y social de los países, con niveles de rentabilidad razonables.
- d) La infraestructura aeroportuaria está orientada a la atención de los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios; por lo tanto, dichos requerimientos deben prevalecer sobre cualquier consideración o actividad comercial.

- e) La tarifa de los servicios aeroportuarios debe corresponder estrictamente a los costos razonables y competitivos de prestación de cada servicio.
- f) En la creación de entes autónomos o de los procesos de concesión aeroportuarios, su estructura financiera y sus costos deben ser transparentes; es decir que, los mismos deben ser divulgados a los usuarios.
- g) Los Estados no deben obtener ingresos adicionales en el otorgamiento de las concesiones de los aeropuertos, a costa de encarecer injustificadamente los servicios de los usuarios.
- h) El operador aeroportuario debe asumir los riesgos inherentes a su participación en la industria aérea. En este sentido, el ingreso y/o la rentabilidad del operador no debe estar garantizado *a priori*.
- i) El Estado debe propiciar que el desarrollo comercial de los aeropuertos permita la reducción de las tarifas a los usuarios.
- j) Al ser los aeropuertos monopolios naturales es necesario dotarlos con una regulación y un ente independiente que la aplique que evite el abuso de la posición dominante que tiene el operador tanto en la aplicación de las tarifas, como en la prestación del servicio.
- k) El Estado debe garantizarle a los usuarios una participación activa en la entidad reguladora, que garantice que sus requerimientos sean escuchados.
- l) Los Estados deben promover que cada aeropuerto sea sostenible con sus propios ingresos.
- m) Los ingresos que genere la explotación de los aeropuertos deberán reinvertirse en beneficio de la infraestructura aeronáutica y de sus usuarios.
- n) El Estado debe considerar, a la hora de concesionar, la integración económica de las distintas unidades de negocio que existen en los aeropuertos.
- o) Los procesos de privatización y concesionamiento de aeropuertos en Latinoamérica deben ser cuidadosamente evaluados a fin de evitar el encarecimiento injustificado de los servicios para los usuarios.

3. CONDICIONES PARA PRIVATIZAR Y/O CONCESIONAR LOS AEROPUERTOS

Para iniciar un proceso de privatización y/o concesión de aeropuertos, se deben dar las siguientes condiciones:

- a) Cuando existen altas expectativas para el crecimiento del tráfico aéreo.

- b) Cuando existe un déficit importante en la infraestructura aeroportuaria.
- c) Cuando el aeropuerto alcanza un tamaño crítico. Es posible que las necesidades de inversión sean financiadas por la actividad misma; y, en ese caso, la gestión deberá ser delegable a la empresa privada a cambio de inversión y servicios.
- d) Cuando se considere que la empresa privada puede desempeñar mejor papel que el Estado, administrando los aeropuertos con clara orientación de eficiencia operativa, económica y comercial; cuyo beneficio deberá satisfacer no sólo a los usuarios directos, sino a toda la comunidad.

4. FORMAS PARA LA PRIVATIZACIÓN Y/O CONCESIÓN DE LOS AEROPUERTOS

Los Estados tienen distintas alternativas de privatización y/o concesión, sin embargo, serán las condiciones particulares de cada uno las que determinarán el sistema más apropiado. En ese sentido, es recomendable que el Estado ceda gradualmente al privado los derechos sobre un servicio, de tal forma, que se tomen las medidas correctivas que permitan terminar en un proceso exitoso.

Las modalidades pueden referirse a:

- a) Venta total o parcial de activos: Bajo esta modalidad, los aeropuertos son completamente privados, limitándose a aeropuertos pequeños y agrupados en torno a la aviación general y clubes aéreos.
- b) Arriendo de activos para su explotación: El Estado mantiene la propiedad de los aeropuertos pero su operación se exterioriza por un plazo.
- c) Creación de sociedades mixtas con participación accionaria del Estado y del inversionista: En este caso, el aeropuerto es operado por una compañía cuya propiedad está dividida entre el sector público y privado.
- d) Contrato de administración.
- e) Concesión de uso y explotación: El aeropuerto no tiene necesidades de inversión y sólo se requiere la explotación de la infraestructura existente por un plazo determinado.
- f) Contrato BOT (Construcción, transferencia y explotación): En este caso, existen requerimientos de inversión, la cual es realizada por el privado y este obtiene el derecho de explotar comercialmente los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos por un plazo determinado. Posteriormente, el Estado tiene la opción de reanudar la administración del aeropuerto o, alternativamente, puede volver a licitar.

En un sistema BOT, se dan algunas características singulares que se detallan a continuación:

- Existe una infraestructura e ingresos (pasajeros, carga, servicios, etc); disminuye el riesgo y se facilita el financiamiento.
- Las inversiones son programadas (si disminuye el tráfico, no se invierte y, viceversa).
- Los ingresos son en dólares; se facilita el acceso a mercados financieros más amplios (disminuye el riesgo cambiario).
- Es posible volver a licitar la obra cada cierto tiempo, introduciendo competencia. El BOT requiere que los interesados puedan evaluar el estado de conservación de los activos cada vez que se re-licita la empresa, para saber cuánto pagar.

5. ASOCIACIÓN PÚBLICO Y PRIVADO

5.1 Objetivo común

En toda relación, cada parte tiene objetivos propios que no son semejantes pero, existe un interés común que debe ser compartido; es decir, el hecho de realizar, de la mejor manera y al menor costo posible, una infraestructura pública y asegurar que la operación se lleve a cabo de la mejor forma.

5.2 Tipo de relación

Se deberá promover una relación público-privada sólida, equilibrada y eficaz de tal forma que los poderes y obligaciones que permanecen en la autoridad (e.g. regulación de tarifas, operaciones aduaneras, policiales y de control aéreo, etc.) no atenten en contra de los intereses del privado (rentabilidad).

5.3 Contrato

Los resultados de las negociaciones deben terminar en un contrato en donde se establezcan, tanto para la autoridad como para el privado, las responsabilidades, las reglas de delegación de la gestión aeroportuaria y acuerdos de principios.

6. PROYECTO DE PRIVATIZACIÓN Y/O CONCESIÓN

6.1 Proceso

- a) Se recomienda que un agente externo experto asesore y apoye a la autoridad en el traspaso a un operador privado de las funciones ejercidas por un organismo público.

- b) Diagnóstico y recomendaciones de tipo jurídico e institucional acerca de la gestión actual de los aeropuertos y su compatibilidad con el proyecto de privatización.
- c) Análisis del tipo de privatización.
- d) Análisis del contexto económico y del potencial del aeropuerto.
- e) Valorización del proyecto.
- f) Recomendación del tipo de delegación más adecuado de acuerdo a la naturaleza y contexto del proyecto.
- g) Preparación de la licitación.
- h) Asesoría en el estudio de ofertas.

6.2 Derechos y responsabilidades del Estado y el privado

a) Del Estado:

- Se deberá describir con precisión las condiciones con que actuarán los agentes, de acuerdo a las prácticas internacionales reconocidas.
- Se deberá explicitar las condiciones bajo las cuales se evalúa el proyecto en términos de sistemas de recaudación, ingresos, régimen cambiario, etc.
- Cuando la autoridad del Estado no cumpla con sus compromisos, el delegatario podrá recurrir al contrato de delegación.
- Los compromisos mutuos deberán ser materia de seguimiento continuo y conjunto.
- Las tareas de control policial, aduana, inmigración, emigración, fitosanitario y supervisión de la seguridad aérea y terrestre deberán quedar excluidas de la delegación, pero la autoridad del Estado y, en nombre de cualquier servicio público, debe comprometerse con las condiciones de su ejecución.

b) Del privado:

Se refieren a actividades relacionadas con la operación:

- Servicios de los aviones en tierra: Puentes de embarque, vehículos terrestres, energía eléctrica a los aviones ubicadas en puertas de embarque y plataforma.

- Servicios al pasajero: Servicios higiénicos, áreas de servicios de comunicaciones, instalaciones de estacionamientos, servicio de transporte de equipaje en el terminal.
- Ejecución de las tareas de control: Circuito cerrado de televisión, paneles teleindicadores para información de vuelos.
- Disponibilidad de espacios para las líneas aéreas: Oficinas comerciales, mostradores de las aerolíneas, mostradores de chequeo, oficinas de apoyo.

Se refieren a aquellas funciones de tipo comercial y económicas, las cuales permitirán al delegatario asegurar una rentabilidad de la operación:

- Servicios comerciales adicionales para pasajeros, e.g. restaurantes.
- Búsqueda de estrategias convergentes con las líneas aéreas.

7. LA LICITACIÓN

7.1 Transparencia

La información de tipo técnica, legal y financiera que se proporcione al oferente deberá ser completa y actualizada de tal forma que las ofertas técnicas y económicas sean competitivas y óptimas.

Del mismo modo, es recomendable que, entre las autoridades a cargo del proceso y los potenciales oferentes, se realice una discusión amplia e informada a fin de lograr que las condiciones de licitación sean convenientes para los licitantes.

7.2 Criterios de selección

a) Criterio único

Bajo este criterio, se pretende eliminar cualquier imprecisión en la forma de adjudicación. Consiste en que una comisión de expertos revise la oferta de cada uno de los candidatos compuesta por una propuesta técnica y otra económica. En la oferta técnica, se califica el grado de aceptabilidad que se tiene relativo a:

- Integrantes del grupo oferente.
- Experiencia del operador (su presencia debe ser obligatoria): El operador deberá asumir el cambio de gestión y deberá ser garante de los resultados económicos esperados; por lo cual, se recomienda exigir una participación relevante en el consorcio, que varíe entre 10% y 25 %.
- Forma de operar el aeropuerto.
- Plan de desarrollo del aeropuerto.

- Propuestas de inversión.
- Propuesta de financiamiento.

Si la oferta técnica resulta suficiente, se pasa a la etapa de examinar la oferta económica de acuerdo a un solo criterio, a partir del cual, se determinará al adjudicatario. Este criterio dependerá de las características del proyecto y, puede estar asociado a:

- Plazo.
- Canon anual que paga el adjudicatario al Estado.
- Pago inicial del adjudicatario por:
 - ✓ La compra de participación (privatización)
 - ✓ La valorización de los activos
- Tarifa por pasajero embarcado: La principal variable de la etapa de licitación es la tarifa por pasajero embarcado. El adjudicatario que resulte será el que ofrece la menor tarifa por pasajero embarcado.
- Subsidio del Estado: Corresponde a un pago anual que realiza el Estado al privado.

La desventaja que tiene este proceso es que, desde el punto de vista técnico, al ser consideradas como aceptables las distintas ofertas técnicas, no se hace diferencia entre uno y otro proyecto. Sin embargo, la ventaja que tiene este sistema es que objetiviza el proceso de evaluación.

b) Criterio múltiple

Este método de selección considera, en forma agrupada, varios aspectos técnicos y económicos y que, al considerar en forma ponderada cada una de ellos, permite evaluar y calificar cada una de las ofertas. La ventaja que tiene este proceso es que se consideran en forma simultánea distintos parámetros, lo cual facilita la mejor comprensión de cada oferta.

8. PLAZOS

8.1 Obligaciones de inversión

Dado los niveles de inversión requeridos en los proyectos aeroportuarios se recomienda otorgar plazos de concesión, entre 25 y 50 años. Sin embargo, los plazos muy extensos son resistidos por las compañías, porque los programas de inversión están financiados por los pronósticos de tráfico aéreo, los cuales siempre están sujetos a imprevistos. Por lo tanto, para que el compromiso con el privado sea eficaz, se requerirá flexibilidad para ajustar los contratos en términos de inversión, preservando la calidad de los servicios.

8.2 Riesgos

Se deberán identificar y distribuir, en forma clara y armónica, los siguientes riesgos entre el

Estado y la parte privada:

- a) Riesgo país: Se refiere al riesgo político que puede resultar de cambios legislativos y/o reglamentarios, el cual deberá ser asumido por la parte estatal.
- b) Riesgo de tráfico: Este tipo de riesgo lo podrá asumir la parte privada, siempre y cuando, los imprevistos de tráfico no sean atribuibles en forma directa a la autoridad, e.g. negación de derechos de tráfico. El privado podrá enfrentar este tipo de riesgo, e.g. postergando o difiriendo las obras de inversión.

Existe la alternativa que el Estado asegure un tráfico mínimo de pasajeros. En caso que el tráfico de pasajeros real sea inferior al proyecto, el Estado deberá compensar económicamente al privado; en caso contrario, el privado deberá compartir los excedentes con el Estado.

- c) Riesgo cambiario: El riesgo puede ser asumido por la parte privada, siempre y cuando, los egresos e ingresos sean en divisas. En caso que la autoridad local exija que los ingresos sean en moneda local, el contrato deberá contener una cláusula de ajuste en la paridad cambiaria.
- d) Riesgo de construcción: Es asumido por la parte privada y éste lo transfiere a la empresa constructora en términos de presupuesto e inversión.
- e) Riesgo de operación: Es asumido por el operador.

8.3 Término del contrato de delegación

- a) Causales de retiro

Durante la etapa de licitación y en el contrato de delegación debe quedar, claramente expresado, las condiciones bajo las cuales el consorcio podrá retirarse de la operación. Las razones que pueden ameritar el retiro de la operación de un consorcio son atribuibles a dificultades ocasionadas por:

- Cambios en las políticas de la autoridad estatal.
- Modificación de la organización del consorcio.
- Visiones diferentes en el largo plazo: Esta podría ser una razón por la cual un socio deseara retirarse antes del negocio. De esta forma, podría hacerse más atractivo un proyecto, porque existiría un mayor abanico de potenciales socios.

- b) Condiciones de retiro

Las condiciones de retiro deben ser equilibradas para evitar la indolencia del concesionario al final del término de la concesión.

c) Posibilidades de retiro

En el proceso de privatización, el consorcio podrá vender parte o todas sus acciones. En cualquier caso, se podrá sustituir a uno o varios socios.

9. TIPOS DE DELEGACIÓN

9.1 Delegación de un sistema aeroportuario

Cuando la delegación se extiende a todo el sistema aeroportuario:

a) Para el Estado

Este sistema es útil cuando, en forma individual, se pretende conformar una red congruente en que cada aeropuerto de alta rentabilidad se vincula con otro de baja rentabilidad. Un conflicto que se podría suscitarse entre el Estado y el privado es la diferente prioridad que se podría otorgar a uno y otro aeropuerto; pero, si hay reglas claras, estos conflictos potenciales podrían no existir.

b) Para el operador privado

Se enfrenta a la oportunidad aplicar un método de gestión en un sistema aeroportuario amplio, pero exige una importante movilización de recursos, los cuales pueden aminorarse con un claro programa de inversión.

9.2 Delegación parcial

La autoridad estatal se libera de invertir en proyectos particulares. Se debe tener cuidado de establecer reglas claras de funcionamiento y principios de sociedad público-privada, especialmente cuando, en un mismo aeropuerto, se separa la responsabilidad de operación; e.g. de las pistas y los terminales.

10. INGRESOS DE LOS OPERADORES PRIVADOS

Con la incorporación del privado a la gestión aeroportuaria y, a modo de compensación por la inversión y/o por los costos operacionales de la gestión del servicio realizado, el privado deberá recibir ingresos por la explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

10.1 Tarifa por pasajero embarcado

Una de las principales variables en la etapa de licitación es la tarifa por pasajero embarcado; es

decir, el adjudicatario de la concesión será aquél que ofrezca la menor tarifa por pasajero embarcado, la cual se materializa a través de un pago que realiza el Estado al concesionario.

El valor de la tarifa por pasajero embarcado deberá determinarse a través de un análisis de factibilidad financiera para la propuesta de desarrollo del aeropuerto. El análisis deberá llevarse a cabo por medio de la formulación de un modelo financiero que simule los flujos de efectivo, la evolución del proyecto desde el punto de vista de un inversionista privado, el cálculo de los costos de construcción, operación, mantenimiento y en las proyecciones de demanda de tráfico.

10.2 Por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos

a) Clasificación de los servicios

Durante la etapa de explotación, la empresa concesionaria empezará a percibir ingresos por la gestión de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, los mismos que se clasifican de la siguiente manera:

Servicios aeronáuticos	Servicios no aeronáuticos
Sistemas de embarque	No comerciales
Servicio de plataforma	No comerciales facultativos
Servicio de alimentos	Comerciales obligatorios
Sistema de equipaje saliente y entrante	Comerciales facultativos
Facultativos comerciales facultativos	Comerciales optativos

b) Política de precios para los servicios

Para los servicios monopólicos se deberán establecer tarifas libres no superiores a las vigentes antes de la concesión. Las tarifas deberán ser conocidas por todos los usuarios, no deberán ser discriminatorias y deberán reflejar una calidad de servicio que se medirá periódicamente. Al ser libres las tarifas, el concesionario tendrá la opción de disminuirlas para incentivar el tráfico y de hacer gestión sobre los diferentes servicios que ofrece.

Para los servicios no monopólicos, el operador privado tendrá la posibilidad de establecer tarifas libres, salvaguardando los derechos de libre accesibilidad de los usuarios al servicio, así como la calidad del mismo.

Las tarifas máximas así como los mecanismos de regulación y explotación deberán ser revisados cada dos años. La revisión se podrá realizar con el operador privado; sin embargo, se tiene la desventaja de que el proceso puede ser poco objetivo. Por otro lado, la revisión en el contexto de una re-licitación tiene todos los costos asociados a la licitación y al eventual cambio de concesionario, lo que transparenta el proceso.

El sistema tarifario deberá basarse en criterios de racionalidad económica. La revisión de las tarifas se objetiviza mediante este criterio.

11. SISTEMAS TARIFARIOS PARA SERVICIOS AERONÁUTICOS Y NO AERONÁUTICOS

En los países en los cuales el concesionario está en libertad de determinar distintos niveles de tarifas por horarios, por volúmenes de operaciones y por paquetes de servicios, la tarifa compuesta (ingresos/unidad de tráfico) deberá ser menor o igual a una tarifa máxima, calculada a través de la metodología de flujos de efectivo descontados como función de un valor residual, unidad de tráfico, egresos (inversiones, gastos y costos), tasa de rendimientos sobre las inversiones y de un período de evaluación. La tarifa máxima deberá ajustarse por efecto de inflación y eficiencia del concesionario.

En los países en que la determinación de las tarifas es responsabilidad exclusiva del Estado, se determinará sobre la base de la metodología que estimula la calidad, eficiencia, minimiza costos y maximiza ingresos. Esta metodología deberá incorporar el efecto de reajustabilidad y costo de amortización de inversiones y eficiencia, e incluye aterrizaje, infraestructura, aproximación, estacionamiento de aviones, carga, Iluminación, puentes y buses y combustible.

12. SUBSIDIO A LOS PROYECTOS AEROPORTUARIOS

La red de infraestructura aeroportuaria podrá analizarse en forma integral. Privatizar un sistema conformado por varios aeropuertos, vinculando operativa y administrativamente cada aeropuerto de alta rentabilidad con otro de baja rentabilidad, hará que el Estado se libere de cualquier pago al operador privado, teniendo un sistema autofinanciado y equilibrado en términos presupuestarios.

Cuando se privatizan aeropuertos en forma independiente y las condiciones de tarificación aún no están dadas, porque los niveles de tráfico son bajos, podría resultar que, desde el punto de vista privado, se requiera un subsidio (pago al operador privado por el Gobierno) porque se deberá absorber la diferencia entre la tasa de embarque requerida y aquella que se cobra según reglamento; de esta forma el negocio será atractivo.

Cuestión 15 del

Orden del Día: Declaración de las políticas y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente.

Tarea Nro. 3 del Comité Ejecutivo

CLAC/A15-NE/12

27. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/12 y pasó revista al Proyecto de Resolución sobre “Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente”.

28. Sin mayores comentarios, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN A15-17

DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA Y ESTABLECIMIENTO DE PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA CLAC RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

CONSIDERANDO que la OACI, a través de sus oficinas regionales, ha procurado orientar el desarrollo de la aviación civil internacional de forma tal que atienda las demandas exigidas por la sociedad, permitiendo el mantenimiento de la calidad del medio ambiente;

CONSIDERANDO que la Resolución A33-7 establece la política actual de la OACI relativa a la protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que en el Apéndice A de la Resolución A33-7, la Asamblea de la OACI insiste que los Estados Contratantes se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente, ya que tales medidas podrían ser perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que la Resolución A33-7 adoptada por la Asamblea de la OACI resuelve que en sus Sesiones Ordinarias se revisará la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente;

CONSIDERANDO la necesidad de que la CLAC adopte las nuevas políticas de la OACI establecidas en la Resolución A33-7, en especial, el concepto de “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves (Apéndice C), así como las directrices relacionadas con el proceso y el criterio para la introducción de nuevas restricciones locales a las operaciones (Apéndice E) y las directrices para la planificación y gestión de la utilización de los terrenos (nuevo Apéndice F);

CONSIDERANDO la necesidad de abordar los aspectos relativos a la emisión de motores de las aeronaves, incluso una mejor comprensión de su impacto y de los posibles medios para limitar o reducir los gases generados en la aviación que contribuyen al efecto de invernadero; y

CONSIDERANDO que la Resolución A12-3, la Asamblea de la CLAC recomienda la elaboración de una propuesta de “Política regional de protección al medio ambiente en consonancia con la realidad de los países latinoamericanos” como medio de promover el desarrollo del sector en forma armónica con el medio ambiente y compatible con la actividad del transporte aéreo mundial.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Que los apéndices que forman parte de esta Resolución y que aparecen abajo enumerados tienen como objetivo definir la política y el establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC con relación a la protección del medio ambiente:
 - Apéndice A - Política general
 - Apéndice B - Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente
 - Apéndice C - Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves
 - Apéndice D - Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3
 - Apéndice E - Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionados con el ruido
 - Apéndice F - Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
 - Apéndice G - Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico
 - Apéndice H - Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera
 - Apéndice I - Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves
2. Solicitar a todos los Estados miembros continuar apoyando activamente la política, las normas y las prácticas relacionadas con el medio ambiente, aprobadas por la Asamblea de la CLAC.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo que, en cada revisión de la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas a la protección del medio ambiente contenida en la Resolución A33-7, se encargue de presentar un análisis de la misma, de forma tal que se evalúe, en el ámbito de la CLAC, la orientación e introducción de los cambios realizados por la Asamblea de la OACI.

APÉNDICE A**Política general**

1. Declarar que la CLAC, conciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil y de su responsabilidad, así como de la responsabilidad de los Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente, promoverá el desarrollo del transporte aéreo en consonancia con la realidad de los países de la región y en armonía con el medio ambiente.

2. Acoger las políticas de la OACI y sus prácticas permanentes relacionadas con la protección al medio ambiente, tomando en consideración las necesidades de los Estados miembros.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo adopte las medidas necesarias para mantenerse informado sobre todos los aspectos de la aviación relacionados con el medio ambiente y conserve la iniciativa en la formulación de directrices sobre el tema, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones.
4. Alentar a los Estados miembros a desarrollar acciones conjuntas de apoyo y cooperación técnica con miras a posibilitar la implantación de programas de medio ambiente en el seno de la CLAC y de acciones coordinadas, en el contexto de la OACI.
5. Solicitar a los Estados miembros abstenerse de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían resultar perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional, particularmente, en la región.

APÉNDICE B

Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

1. Acoger la adopción, por la Asamblea de la OACI, de la nueva norma, más estricta, respecto al ruido de las aeronaves para incluirla en el Anexo 16, Volumen I, nuevo Capítulo 4, establecido por la Resolución A33-7.
2. Recomendar al Comité Ejecutivo a apoyar, con la ayuda y la cooperación de los grupos de expertos de la CLAC y de otras organizaciones internacionales, el desarrollo de las labores relacionadas con el establecimiento de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, observando las políticas continuas de la OACI.
3. Solicitar a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para coordinar el tratamiento de las cuestiones de medio ambiente con miras a ampliar su conocimiento y discusión en el seno de la CLAC.
4. Solicitar a los Estados miembros adoptar, cuando sea apropiado, las medidas que la CLAC apruebe con respecto al párrafo 2 de este Apéndice.

APÉNDICE C

Políticas y programas basados en un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves

1. Alentar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado como herramienta para la gestión del problema del ruido en los aeropuertos. Este enfoque consiste en la utilización equilibrada de sus cuatro elementos: reducción del ruido en la fuente (aeronave), planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones.
2. Exhortar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado, teniendo en cuenta la orientación de la OACI y de la CLAC, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales.
3. Instar a los Estados miembros a instituir un proceso transparente al considerar medidas para mitigar el ruido, incluyendo:
 - (a) una evaluación del problema del ruido en determinado aeropuerto basándose en criterios objetivos y mensurables y en otros factores pertinentes;
 - (b) una evaluación de los costos probables y los beneficios de diversas medidas posibles y, basándose en esta evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - (c) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, para la consulta con los interesados y la solución de controversias.
4. Instar a los Estados miembros a promover y apoyar los estudios, investigaciones y programas de desarrollo y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios.
5. Exhortar a los Estados miembros a aplicar políticas de planificación y gestión de utilización de los terrenos para limitar el desarrollo de actividades incompatibles en áreas expuestas al ruido.
6. Instar a los Estados miembros a aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible, sin afectar a la seguridad operacional.
7. Exhortar a los Estados miembros a no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución.
8. Solicitar a los Estados miembros cooperar estrechamente, en la medida de lo posible, para garantizar la armonización de programas, planes y políticas, hasta donde sea posible.
9. Solicitar a los Estados miembros asegurar que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no-discriminación del Artículo 15 del Convenio de

Chicago.

10. Solicitar a los Estados miembros considerar las condiciones económicas particulares de los países de la región cuando se definan las políticas para la atenuación del ruido de las aeronaves.
11. Solicitar a los Estados miembros mantener informado al Comité Ejecutivo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional.
12. Solicitar al Comité Ejecutivo evaluar continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves y elabore la orientación de la CLAC que sea necesaria para ayudar a los Estados miembros a aplicar el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido.
13. Instar a los Estados miembros a prestar el apoyo correspondiente a la labor de la CLAC en este tema de forma coordinada con la OACI, con miras al desarrollo de la aviación civil en la región.

APÉNDICE D

Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3

1. Solicitar a los Estados miembros no introducir, antes del 31 de diciembre de 2005, ninguna medida para eliminación gradual, en los aeropuertos internacionales, de las aeronaves comprendidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2.
2. En caso que la introducción de restricciones a las operaciones a este tipo de aeronave sea considerada necesaria por el Estado miembro, no deberá hacerse sin antes tomar en cuenta:
 - a) si la eliminación de este tipo de aeronave proveerá los beneficios al medio ambiente necesarios en los alrededores de los aeropuertos;
 - b) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden alcanzarse con reglamentos que impidan a sus explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento, fletamento o intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de las mismas;
 - c) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden ser obtenidos por medio de:
 - restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso se haya determinado y declarado que genera problemas de ruido;
 - restricciones limitadas a los períodos en que se registra la mayor perturbación por el ruido; y

- d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados miembros interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable sobre esta intención.
3. Instar a los Estados que, a pesar de las consideraciones descritas en párrafo 2 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves para:
 - a) definir toda restricción de tal manera que las aeronaves de un explotador individual que se conformen al Capítulo 3 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, hasta el año 2010;
 - b) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años desde de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
 - c) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna aeronave equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; e,
 - d) informar a la CLAC, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.
 4. Exhortar a los Estados miembros a seguir colaborando bilateral y regionalmente, a fin de:
 - a) disminuir las repercusiones del ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos, minimizando los costos económicos para los explotadores de aeronaves; y
 - b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países de la región con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual.
 5. Instar a los Estados miembros a no introducir medidas de eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4.
 6. Instar a los Estados miembros para que ayuden a los explotadores de aeronaves en su esfuerzo por acelerar la modernización de sus flotas, facilitando el arrendamiento o la compra de aeronaves con mejores tecnologías, e incluso suministrar cooperación técnica multilateral donde sea apropiado.
 7. Instar a los Estados miembros para que sólo implementen algún tipo de restricción en cuanto

a la operación de aeronaves, en caso necesario, luego de desarrollar y adoptar una política como parte del enfoque equilibrado, considerando:

- a) la planificación de la utilización de los terrenos en áreas cercanas a los aeropuertos internacionales para reducir, al mínimo, cualquier utilización de los terrenos para fines residenciales, educacionales, culturales, de salud u otros que puedan ser afectados negativamente por el ruido de las aeronaves;
- b) la utilización de procedimientos operacionales para la reducción del ruido de las aeronaves; y
- c) la aplicación de toda restricción de acuerdo con los principios de no discriminación establecidos por el Artículo 15 del Convenio de Chicago que prevé un tratamiento tan favorable para los explotadores extranjeros como el ofrecido a los explotadores nacionales en los mismos aeropuertos.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

1. Solicitar a los Estados miembros que, siempre que sea posible, se adopten cualesquiera restricciones a las operaciones solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas al medio ambiente previstas y las repercusiones perjudiciales posibles.
2. Solicitar a los Estados miembros a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves antes de evaluar plenamente todas las medidas disponibles para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C a esta resolución.
3. Solicitar a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula 2 anterior, permitan la introducción de restricciones a las operaciones de aeronaves, en un aeropuerto, que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, y que:
 - a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
 - b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
 - c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial, cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
 - d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para

los cuales no hay alternativas apropiadas (e.g. servicios de larga distancia);

- e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países de la región para evitar imposición de costos elevados;
- f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un periodo de tiempo, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
- g) den a los explotadores un período de aviso con antelación razonable; e,
- h) informen a la CLAC, así como a los otros Estados miembros interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

1. Instar a los Estados miembros que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 de acuerdo con el Apéndice D de esta resolución para preservar al máximo las ventajas alcanzadas en las comunidades locales, por la reducción del ruido en estos aeropuertos, evitando la utilización de los terrenos incompatibles con las actividades aeronáuticas o la invasión de área adyacentes a los mismos.
2. Instar a los Estados miembros a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen con la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización de los terrenos incompatible con las actividades aeronáuticas o la invasión en las áreas cercanas a los mismos.
3. Instar a los Estados miembros cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:
 - a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas con actividades sensibles al ruido;
 - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;
 - c) definan zonas cercanas a los aeropuertos que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta la densidad de la población y su crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para el uso adecuado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;

- d) sancionen leyes, den orientación u otros medios apropiados para lograr la compatibilidad entre la operación de los aeropuertos y los criterios adoptados para la utilización de los terrenos en zonas adyacentes a los mismos; y
 - e) se aseguren que las comunidades cercanas a los aeropuertos dispongan de información de fácil lectura y comprensión acerca de las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente.
4. Solicitar al Comité Ejecutivo acoger la orientación contenida en el “Manual de Planificación de Aeropuertos” (Doc 9184) con respecto a la elaboración de las directrices para los Estados miembros acerca del control de la utilización de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos.
 5. Solicitar al Comité Ejecutivo establecer procedimientos para orientar la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes donde aún pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico

1. Reafirmar la importancia de una política que garantice que no se producirá ninguna situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial.
2. Orientar al Comité Ejecutivo para que, en observancia del Apéndice G de la Resolución A33-7 de la OACI y de otros documentos pertinentes a la operación de aeronaves supersónicas, se consideren debidamente los problemas que pueden ser generados para el público, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, y que se tomen medidas para colaborar con la comunidad internacional en asuntos como la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público” y el establecimiento de sus límites correspondientes.

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

1. Adoptar procedimientos para atender las cuestiones relativas a las repercusiones de la aviación civil en la atmósfera en el seno de la CLAC, a partir de los principios y directrices establecidos en los Apéndices H e I de la Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI.
2. Instar a los Estados miembros a que promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC.

3. Solicitar a los Estados miembros continuar cooperando estrechamente con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés) y con otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU).
4. Solicitar a los Estados miembros continuar estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, elaborar propuestas concretas y proporcionar sugerencias al Comité Ejecutivo y a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU, tan pronto como sea posible, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones para los países en la región.
5. Solicitar a los Estados miembros fomentar la aplicación de medidas operacionales como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves.
6. Invitar a los Estados miembros y organizaciones internacionales a mantener informada a la CLAC sobre los desarrollos en este campo.
7. Instar a los Estados miembros para que realicen estudios adicionales en el nivel cuantitativo, con miras a evaluar la contribución individual respecto al problema de la contaminación atmosférica global.

APÉNDICE I

Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

1. Solicitar al Comité Ejecutivo continuar elaborando orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático, y elaborar propuestas concretas y proporcionar asesoramiento, tan pronto como sea posible, a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU.
2. Exhortar a los Estados miembros y al Comité Ejecutivo para que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes involucradas, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más

eficaz en función al costo, y adopten medidas compatibles con el marco descrito a continuación, y a los Estados miembros para que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:

- a) Mecanismos voluntarios
 - (1) Alentar a los Estados miembros y a las otras partes interesadas a que adopten medidas de corto plazo para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios.
 - (2) Instar al Comité Ejecutivo a que facilite las medidas a través de directrices (por ejemplo, para cuantificar, supervisar y verificar la reducción de las emisiones o las medidas adoptadas) para dichos mecanismos, incluyendo un acuerdo voluntario modelo.
 - b) Gravámenes relacionados con las emisiones
 - (1) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de introducir tasas y tarifas de medio ambiente relacionadas a la emisión de aeronaves.
 - (2) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual.
 - (3) Instar al Comité Ejecutivo a que realice más estudios y elabore orientación adicional sobre el asunto.
 - c) Comercio de los derechos de emisión
 - (1) Respaldar la elaboración de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional.
 - (2) Solicitar al Comité Ejecutivo que elabore con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentradas en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos y que incluyan elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMCCNU.
3. Instar a los Estados miembros a no considerar la adopción de cualquier tipo de tasa o impuesto con el propósito de reducir la repercusión atmosférica causada por las

operaciones de las aeronaves, teniendo en consideración los resultados alcanzados en los estudios realizados por el CAEP.

**Cuestión 16 del
Orden del Día:**

Actualización de las siguientes Decisiones: Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo. Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo. Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional. Medidas para prevenir y controlar el tráfico de drogas en el transporte aéreo. Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil” de la OACI. Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos.
Tarea Nro. 1 de la Secretaría

CLAC/A15-NE/13

29. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/13 y pasó revista a seis proyectos de Decisión: proyecto de Resolución sobre “Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional” y los proyectos de Recomendación sobre “Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo”, “Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo”, “Medidas para prevenir y controlar el tráfico de drogas en el transporte aéreo”, “Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil” de la OACI” y “Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos”, los mismos que habían sido acogidos favorablemente por el Comité Ejecutivo, en su oportunidad.

30. Sin comentarios, la Asamblea adoptó las siguientes Decisiones:

RECOMENDACIÓN A15-8

**MECANISMOS PARA EL COBRO OPORTUNO DE LOS DERECHOS POR LA
UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS ATS DE SOBREVUELO**

CONSIDERANDO que corresponde a los Estados buscar mecanismos que permitan una recaudación oportuna de derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo, tal como lo ha declarado el Consejo de la OACI (Documento 9082/6);

CONSIDERANDO que algunos Estados de la región mantienen cartera morosa con saldos considerables debido a la carencia de mecanismos eficaces de cobro;

CONSIDERANDO que el problema de la morosidad viene afectando desde hace mucho tiempo a varias autoridades aeronáuticas de la región, al sentirse imposibilitadas de cobrar cuantiosas sumas de dinero por los servicios ATS prestados a algunos operadores;

CONSIDERANDO la necesidad de cooperación que debe existir entre los Estados miembros, a fin de facilitar el cobro de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Establecer sistemas simples y ágiles para la facturación y cobro de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.
2. Adoptar, a discreción de cada Estado, un mecanismo de pago previo para los explotadores de aeronaves que no tienen domicilio en el Estado sobrevolado mediante un sistema que le permita al explotador de la aeronave practicar por sí mismo la liquidación del derecho por la utilización del servicio ATS de sobrevuelo en forma rápida y sencilla, destinando una cuenta bancaria internacional específica para la recepción de los pagos.
3. Solicitar, a discreción de cada Estado, garantías que respalden los créditos respectivos si un Estado no aplicase un mecanismo de pago previo.
4. Cooperar, en la medida de sus posibilidades, para que los otros Estados miembros cobren oportunamente los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-24.

RECOMENDACIÓN A15-10

TASAS Y DERECHOS QUE GRAVAN AL TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que el artículo 6 del Estatuto de la CLAC, establece que la Comisión mantendrá estrechas relaciones con la OACI a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la OACI;

CONSIDERANDO que existen documentos y directrices elaborados y publicados por la OACI donde se establecen recomendaciones 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.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

EXHORTA a sus Estados miembros a:

1. utilizar una metodología apropiada para el cálculo de las tasas y derechos aeronáuticos, tomando como base los documentos y directrices publicados por la OACI en esta materia (Doc 9161/3 y Doc 9562), y
2. realizar todos los esfuerzos necesarios para que los fondos provenientes de las tasas y derechos aeroportuarios se reinviertan en los mismos servicios aeronáuticos.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A12-2.

RESOLUCIÓN A15-19

PROTECCIÓN AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNACIONAL

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado, en Chicago en 1944, en su Preámbulo recoge como objetivo primordial "que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico", principio éste consagrado en el Artículo 44 del Convenio; y que el Artículo 13 o cualquier otro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional deben interpretarse y aplicarse en concordancia y consecuentemente con los principios rectores enunciados;

CONSIDERANDO la importancia esencial que tienen para la paz mundial y la economía de los países en desarrollo los servicios aéreos internacionales y el esfuerzo extraordinario que supone para estos países el mantener su propio sistema de transporte aéreo;

CONSIDERANDO que la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo adoptó la Recomendación 9 en la cual se estableció la necesidad de proteger a los transportistas aéreos contra la detención de sus aeronaves, cuando no existan pruebas o sospechas fundadas de negligencia o culpa y que la referida Recomendación fue la base de la Resolución A27-12 de la Asamblea de la OACI;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio de interés general, cuyo fortalecimiento y preservación de su continuidad se ubican en la órbita del ejercicio del poder de los Estados y del cumplimiento de su actividad en beneficio del bien común;

CONSIDERANDO que las empresas de transporte aéreo regular tienen como finalidad esencial la prestación de un servicio público, el cual reviste relevancia jurídica y goza de un régimen especial instaurado en el Convenio de Aviación Civil Internacional.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Reafirmar el carácter de servicio público que tiene aquel que prestan las empresas de transporte aéreo regular, reconociendo que la finalidad esencial de tal servicio es satisfacer el bien común de los pueblos, en cuyo desarrollo están igualmente interesados los Estados, los transportistas y los usuarios.
2. Declarar que, por las características señaladas, las aeronaves utilizadas en servicios regulares de transporte público internacional no deberían ser retenidas por las autoridades administrativas, sin que medie una resolución de un tribunal de justicia competente.
3. Rechazar como lesiva a los principios consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 toda retención indebida de aeronave destinada a los servicios aéreos regulares.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A8-1.

RECOMENDACIÓN A15-12

MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que el consumo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas afecta gravemente a la población mundial, principalmente a la juventud, constituyendo un flagelo para la humanidad;

CONSIDERANDO que la Conferencia de Viena sobre uso indebido y tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, celebrada en junio de 1987, recomendó a los Estados y organismos internacionales mundiales y regionales que estudien la aplicación de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de estas sustancias;

CONSIDERANDO que la realización de ese tráfico ilícito de drogas por vía aérea afecta incluso al transporte aéreo regular, es interés de la CLAC colaborar en los estudios y trabajos que se vienen ejecutando en distintos foros sobre esta materia;

CONSIDERANDO que el establecimiento de adecuados procedimientos de prevención y control coadyuvará con los objetivos perseguidos por las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17 (Séptima Edición) al Convenio de Aviación Civil Internacional y del Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita de la OACI (Doc 8973/5);

CONSIDERANDO que es voluntad indeclinable de los Estados miembros de la CLAC continuar realizando los más grandes esfuerzos en la lucha que contra el narcotráfico desarrolla la comunidad internacional;

CONSIDERANDO que para materializar este objetivo es conveniente recomendar una serie de procedimientos de aplicación uniforme en los países miembros.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros adoptar el siguiente conjunto de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas en el transporte aéreo:

AUTORIDAD

1. La experiencia de algunos países miembros de la CLAC, recomienda la conveniencia de establecer una coordinación de autoridades para la seguridad y vigilancia de los aeropuertos. Esta coordinación deberá realizarse en el ámbito de las diferentes instituciones que cumplen funciones en dichos aeropuertos, bajo un control unificado. El ámbito de la competencia de la autoridad coordinada sería el aeropuerto. En determinados países existe una "autoridad única" con competencia en la seguridad y vigilancia aeroportuaria.

INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

2. En el caso de los pasajeros debe realizarse un control documentario al momento de la presentación del pasaje y equipaje ante la aerolínea, otro ante las autoridades migratorias y una inspección al momento del ingreso a la zona estéril por las autoridades nacionales, procedimiento que deberá repetirse tantas veces como el pasajero salga de la misma. De acuerdo a las condiciones locales puede determinarse la necesidad de una segunda inspección del pasajero y su equipaje de mano al momento del embarque. Para estos controles, las autoridades pertinentes utilizarán los mejores medios a su alcance a fin de establecer la posibilidad que el pasajero lleve ocultamente droga en su cuerpo, vestimenta y/o equipaje de mano.

3. A bordo de la aeronave, la tripulación deberá observar la conducta de los pasajeros y verificar si presentan características de comportamiento que lo podrían sindicar como sospechoso de tráfico de drogas. A tal efecto la tripulación de cabina debe ser adecuadamente entrenada.

4. Sea cual fuere la ubicación en el aeropuerto de las tiendas de venta de objetos libres de impuestos, los objetos ahí adquiridos deberán ser controlados por la autoridad pertinente antes de su embarque en la aeronave.

5. La tripulación de las aeronaves deberá ser sometida a una revisión igual a la que se aplica a los pasajeros.

Casos especiales

6. En el caso de diplomáticos, correos diplomáticos y en general de personas que viajan premunidas de pasaportes diplomáticos u oficiales, así como en el caso de las valijas diplomáticas, se les dará el tratamiento que les corresponda de conformidad al Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961 y a los instrumentos multilaterales, bilaterales y nacionales que rijan sus correspondientes privilegios e inmunidades.

CONTROL DE PASAJEROS EN TRÁNSITO O TRANSFERENCIA DE OTRO VUELO

7. Deberán adoptarse medidas similares a las mencionadas en el acápite anterior.

EQUIPAJE

8. El equipaje será controlado por personal competente y especializado.

9. El control del equipaje a despachar debe referirse a los siguientes aspectos:

- a) Verificar que el equipaje tenga tarjeta de identificación, con nombre, dirección y teléfono permanentes del pasajero.
- b) Colocar talón numerado en cada pieza del equipaje y entregar la contraseña respectiva al pasajero.
- c) Controlar el mismo, a fin de detectar la eventual presencia de drogas, por medios manuales, electrónicos, radiológicos, pruebas de laboratorio, perros detectores u otros métodos que pueda proporcionar la tecnología contemporánea.
- d) Como medida complementaria y para mayor seguridad se podrá sellar el equipaje de acuerdo a los procedimientos internos de la empresa aerotransportadora.

10. Deberá verificarse que el pasajero que despachó el equipaje se embarque en la aeronave y termine su viaje en esta. En caso contrario, se procederá a retirar el mismo de bodega y disponer la investigación pertinente.

CARGA

11. La prevención y el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea, utilizando la forma de carga, deben empezar en el momento mismo en que el exportador comercial o el agente de carga se pone en contacto con la compañía aérea, a fin de determinar su existencia real, referencias comerciales, idoneidad y antecedentes de la empresa y de los miembros de su directorio y altos funcionarios.

12. Las autoridades correspondientes deberán ejercer un especial control sobre el personal

que transporta dicha carga desde los depósitos del exportador o del agente de carga hasta el aeropuerto. Este personal debe pertenecer a empresas ampliamente reconocidas en el medio, de sólida reputación moral y económica. Dicho personal debe usar permanentemente el uniforme de su empresa y poseer una tarjeta de identificación.

13. Durante toda la operación de carga y descarga de la aeronave deben encontrarse presentes un funcionario de la empresa aérea transportadora y la autoridad local para fines de vigilancia y control.

14. Si se recibe una denuncia de presencia de drogas en equipaje o carga, en una aeronave en vuelo, se hará conocer de inmediato a las estaciones en tránsito y de destino, para el chequeo correspondiente y para que los jefes de aeropuerto informen a las autoridades de aduana.

15. La tecnología moderna impone la utilización de contenedores para el transporte de carga. En consecuencia, se recomienda su utilización, pues ellos pueden precintarse y sellarse. En caso que las características de la bodega de carga de la aeronave no permitan su uso o este sea muy costoso para la empresa aerocomercial, deberán utilizarse procedimientos lo más similares a los empleados con los "*containers*".

16. De permitirlo así, la estructura interna del compartimiento de carga de las aeronaves debe cerrarse y precintarse, bodega por bodega, al concluir la labor de carga en cada una de ellas. De no ser así este precintado y sellado, debe procurar cubrir la carga colocada en la aeronave.

17. La carga deberá ser controlada, asignándole una mayor o menor prioridad, según sus propias características.

18. En lo que se refiere a la carga seca, esta debe recibirse con 24 horas de antelación al embarque, a fin de descartar cualquier ilícito que exista en ella. La carga perecible debe recibirse con un tiempo mínimo necesario de anticipación, pudiendo este límite variar de acuerdo con las características de volumen del envío, de forma que exista el tiempo necesario para su adecuado control, pesaje y la verificación de su correspondiente identificación y embalaje. En cuanto al correo, recibirá el mismo tratamiento que la carga perecible.

19. A fin de dar cumplimiento a las medidas indicadas, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) El personal que interviene debe ser identificado, autorizado y calificado por las autoridades pertinentes, incluyendo el personal de los vehículos de transporte y tramitadores.
- b) Las bodegas deben disponer de dispositivos de seguridad físicos y electrónicos, de ser estos últimos posibles, i.e. un adecuado cercamiento exterior, de preferencia enmallado metálico, iluminación suficiente tanto al interior como al exterior, etc. Cuando la infraestructura de la zona de carga lo requiera, se deberá instalar un circuito cerrado de televisión.
- c) El representante del exportador, agente de carga o usuario deberá ser

perfectamente identificado a través de documentos personales, y se recomienda el uso de cámaras especiales con las que se fotografía al mismo y a su respectiva declaración de la carga.

- d) Deberá controlarse que no existan discrepancias notorias entre la naturaleza de la carga y el peso observado. De existir tal discrepancia se procederá a su rechazo o a la verificación ocular de su contenido.
- e) Una vez verificada la carga y autorizado su embarque, no podrá salir bajo ninguna circunstancia de su respectiva bodega sino hasta el mismo momento de su embarque en la aeronave.
- f) Al momento de ser depositada la carga en los contenedores o paletas, se procederá al control antidroga. A tal efecto, se utilizarán los medios más efectivos de que se disponga.
- g) Es indispensable la confrontación del número de piezas que figuran en el manifiesto de carga con aquel que se embarca en la aeronave.

AERONAVES

Vigilancia y protección

20. Al arribo de una aeronave a un aeropuerto, deben aproximarse a ella sólo las personas encargadas de la atención de las aeronaves, las autoridades y los funcionarios de las empresas aerocomerciales, debidamente autorizados y en el menor número posible. Desde un primer momento, la aeronave debe recibir una adecuada vigilancia y protección.

21. En el aeropuerto de destino, los funcionarios de la empresa transportadora deben brindar toda su colaboración a las autoridades locales con miras a evitar el retiro de un posible envío ilegal y su ingreso en dicho país.

Registro de aeronaves

22. Consecuentemente, antes de la partida del avión y previo a que los pasajeros aborden la aeronave, funcionarios de la empresa deberán efectuar una inspección interior y exterior de la aeronave y de lo cual deberá quedar constancia en documento debidamente firmado.

23. Las empresas aéreas -según sus modalidades operativas- establecerán un sistema que permita conocer la relación de todas las personas que, de una u otra forma, han tenido acceso a la aeronave.

24. Antes de la partida de la aeronave, deberá efectuarse una verificación final para comprobar que se han registrado todos los procedimientos establecidos, entregándose los documentos a un miembro de la tripulación para ser enviados a la estación de destino conjuntamente con la documentación de vuelo (General

Deck).

Esta documentación puede ser:

- hoja de control de inspección de aeronaves
- hoja de personal asistente al vuelo
- hoja de control anti-narcóticos
- hoja de control de equipaje

CONTROL DE ACCESO

Zonas de seguridad restringidas

25. Restringir el acceso a las zonas estériles del aeropuerto, permitiéndose el ingreso tan sólo de los pasajeros y personas que en el ejercicio de sus funciones estén debidamente autorizadas.

26. El acceso a las plataformas de los aeropuertos, lugar de carreo de las aeronaves, depósitos de carga, etc. debe ser restringido exclusivamente para los funcionarios del aeropuerto de las empresas aerocomerciales, autoridades policiales, aduaneras, etc., que en razón de sus funciones deban ingresar a ellas, debidamente uniformados y/o identificados con la correspondiente tarjeta de identificación, anotándose el nombre, la función que desempeña, motivo, hora de ingreso y salida de dichos lugares. Esta tarjeta de identificación deberá ser otorgada únicamente por la autoridad aeroportuaria.

27. Es absolutamente necesario ejercer el más estricto control en la selección del personal con acceso a las plataformas exteriores y lugares similares de los aeropuertos. Este control debe ser continuo y permanente a efectos de comprobar su identificación; y debe incluir a quienes se encargan de todas las labores relacionadas con el arribo y partida de las aeronaves (transporte, carga/descarga, mecánicos, limpieza, etc.).

Carteles

28. En los lugares de afluencia de público y salas de embarque de pasajeros, deberían colocarse avisos y entregarse hojas volantes que adviertan a los viajeros sobre las graves consecuencias del tráfico de drogas y estupefacientes y de las sanciones que en lo penal puedan sufrir las personas enjuiciadas por delitos relacionados con dichas sustancias.

Sistemas de permisos

29. Además del uniforme de la compañía, la tripulación y el personal de apoyo en el aeropuerto usará una tarjeta de identificación que la acredite como tal, la cual deberá lucir en forma permanente en lugar visible.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A8-1.

RECOMENDACIÓN A15-14

APLICACIÓN POR PARTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC DEL "MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL" DE LA OACI

CONSIDERANDO que el Artículo 6 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el párrafo 3 de la sección relativa a las "Disposiciones Generales" del Modus Vivendi entre la OACI y la CLAC establecen que esta Comisión tendrá en cuenta las actividades realizadas por la OACI, con el objeto de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los planes y objetivos de esta última, evitando en todo caso duplicaciones innecesarias;

CONSIDERANDO que en el 33° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución A33-2, la cual compila criterios permanentes de esta Organización referentes a la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

CONSIDERANDO que el Apéndice D de la indicada Resolución, relativo a las medidas de seguridad de carácter técnico, exhorta a los Estados miembros a que intensifiquen sus esfuerzos para aplicar las normas, métodos recomendados y procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación, velen por su cumplimiento, y a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que dichas normas, métodos y procedimientos se encuentran consignados especialmente en el Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional y en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita;

CONSIDERANDO que el referido Manual contiene un "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" recomendado como marco de referencia para el diseño de un "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil", atendiendo a las características genéricas de los Estados contratantes.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que:

1. Utilicen el "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" de la OACI como elemento básico que les permita elaborar, desarrollar e implementar bajo criterios homogéneos su "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".
2. El Comité Ejecutivo de la CLAC acompañe y apoye la labor de seguimiento respecto a la implementación en la región del indicado Plan Modelo de la OACI, a fin de evaluar la armonización de los procedimientos de seguridad en el área latinoamericana.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A13-2.

RECOMENDACIÓN A15-16

PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS

CONSIDERANDO que la Resolución A33-2 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971) y su Protocolo adicional (Montreal, 1988), y al Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);

CONSIDERANDO que el nuevo Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, reemplaza al vigente Sistema de Varsovia;

CONSIDERANDO la decisión del 25° Período de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (Montreal, 10 de mayo de 1984) de enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para incluir un nuevo Artículo 3° bis;

CONSIDERANDO que durante el 27° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A27-2, por la que se aprobó la enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y que en el 28° Período se adoptó la Resolución A28-1, la misma que aprobó enmienda del Artículo 50 a);

CONSIDERANDO que durante la Conferencia diplomática organizada por la OACI y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001, en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, se adoptó el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio

sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico;

CONSIDERANDO que es altamente deseable lograr una total participación de los Estados miembros en los Convenios y Protocolos de derecho aéreo a fin de aprovechar en el mayor grado posible las ventajas que se derivan de la unificación de las normas internacionales que incorporan los citados Convenios y Protocolos.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que aún no son parte de los Convenios y Protocolos que se señalan a continuación que, tan pronto como les sea posible, adopten las medidas necesarias para su ratificación:

1. Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);
2. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);
3. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999);
4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico (Ciudad del Cabo, 2001).

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-8.

Cuestión 17 del Orden del Día:

Ampliación del tiempo límite para que una Resolución estatutaria permanezca aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para que entre en vigor – Enmienda de la Resolución A14-3 “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.

Tarea No. 1 de la Secretaría

CLAC/A15-NE/17

31. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/17 y pasó revista al Proyecto de Resolución sobre “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las decisiones de la CLAC”.

32. Durante el debate, se acordó eliminar el párrafo 7.2.2 del Proyecto de Resolución referente al tiempo límite que una Resolución estatutaria debe permanecer aguardando para entrar en vigor. Sin otro comentario, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN A15-21

MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN, PUESTA EN VIGENCIA, DEROGACIÓN Y/O ENMIENDA DE LAS DECISIONES DE LA CLAC

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC en su Artículo 3 establece que: *“La CLAC es un organismo de carácter consultivo y sus Conclusiones, Recomendaciones y Resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos”*;

CONSIDERANDO que también el Estatuto en su Artículo 12, entre otras cosas, dispone que: *“Las Conclusiones, Recomendaciones o Resoluciones de la CLAC serán tomadas por deliberación de la Asamblea, en la cual cada Estado tendrá derecho a un voto”*;

CONSIDERANDO de igual manera que el mismo artículo del Estatuto establece que las Decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los Estados representados, salvo lo que dispone el Artículo 25;

CONSIDERANDO por otro lado que el Artículo 38bis del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, al referirse a la aprobación de las Decisiones de la Asamblea, manifiesta que: *“las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones adoptadas por la Asamblea que no impliquen reformas al Estatuto de la CLAC y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil, podrán ser aprobadas por los Jefes de Delegación que concurren a las Asambleas, en el mismo acto que éstas son adoptadas”*;

CONSIDERANDO la necesidad de dejar claramente establecido el alcance de las Decisiones de la CLAC en cuanto a su finalidad y grado de jerarquía, y de disponer de métodos y procedimientos suficientemente claros sobre la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la CLAC.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE aprobar los siguientes “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”:

MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS PARA
LA ELABORACIÓN, PUESTA EN VIGENCIA, DEROGACIÓN Y/O
ENMIENDA DE LAS DECISIONES DE LA CLAC

Introducción

1. Tomando en cuenta la experiencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en la promulgación de Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) y la necesidad de establecer un apropiado ordenamiento interpretativo sobre los citados instrumentos, el Comité Ejecutivo de la CLAC encargó al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) la revisión de la normatividad del Organismo y su actualización.
2. El GEPEJTA, luego del estudio pertinente, a través de su Grupo *ad hoc*, consideró conveniente el desarrollo de métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones.

Marco Legal

3. Los Artículos 15 del Estatuto y 39 del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, señalan que le corresponde al Comité Ejecutivo administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea y puede formar Comités y Grupos de Trabajo o de Expertos cuando sea necesario.
4. De igual forma, el Estatuto, en sus Artículos 3 y 12 y el Artículo 38 bis del Reglamento Interno de Reuniones, establecen que las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la Comisión que no impliquen reformas al Estatuto y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil serán aprobadas y entrarán en vigencia durante la misma Asamblea; por lo tanto, existe suficiente amparo para promulgar el presente documento sobre los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.

Finalidad

5. Este documento tiene por objetivo precisar los conceptos de Resolución, Recomendación y Conclusión que aparecen en el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC, así como de disponer de procedimientos a seguir para su elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda.

Definiciones

6. A efectos del trabajo que realizará la CLAC, se deberá considerar las siguientes definiciones:
 - 6.1 Resolución, es la expresión formal de una decisión adoptada por la Asamblea de la CLAC que no implica una acción individual de los Estados miembros como consecuencia de la misma y sobre el tema objeto de ésta.

- 6.2 Recomendación, es una decisión de la Asamblea de la CLAC, dirigida a sus Estados miembros que incluye acciones o procedimientos a ejecutar en forma individual. Su aprobación por parte de cada Gobierno confirmará su disposición de aplicarla dentro de los límites de la legislación nacional.
- 6.3 Conclusión, es el resultado formal de concordancia o no sobre un asunto de trabajo expresado por la Asamblea.

Procedimientos

7. Para elaborar, poner en vigencia, derogar y/o enmendar las Decisiones de la CLAC se deberá seguir el siguiente procedimiento:

7.1 Elaboración

A efectos de evitar confusiones en la numeración de las Decisiones de la CLAC, éstas serán elaboradas de la siguiente manera:

- Toda Resolución llevará el número de la Asamblea donde fue promulgada, seguido de un número impar.
- Toda Recomendación llevará el número de la Asamblea donde fue promulgada, seguido de un número par.
- En caso de las Conclusiones, la numeración será correlativa.

7.2 Resoluciones estatutarias

7.2.1 La aprobación o enmienda de las Resoluciones de carácter estatutario deberá efectuarse por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros y su notificación será depositada en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, luego de lo cual entrarán en vigor.

7.3 Resoluciones no estatutarias

7.3.1 Las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la Comisión que no impliquen reformas al Estatuto y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil serán aprobadas y entrarán en vigor durante la misma Asamblea en que fueron discutidas. En caso de que algún Estado no esté de acuerdo con la aprobación o se abstenga,

dejará constancia en el acta de la respectiva Asamblea sobre sus motivos o reservas.

7.3.2 No se podrá utilizar una Resolución para homenajes, los mismos que se formularán a través de una moción consensuada.

7.3.3 La aprobación de las Resoluciones administrativas y/o presupuestarias se acogerá a lo señalado en el punto 7.3.1 y se tornará obligatoria la inclusión de un inciso relativo al periodo de validez.

7.3.4 En caso de que las Decisiones traten sobre algún tema muy específico, por ejemplo las que instan a la ratificación de convenios o a cumplir con determinado objetivo, o Decisiones que traten de temas técnicos, se deberá incluir un inciso sobre el periodo de validez.

7.4 Enmiendas

Para enmendar una Decisión de la CLAC, entiéndase la corrección de fondo y/o forma y/o su actualización, se seguirá el mismo proceso de aprobación, considerando siempre una cláusula de derogación de la Decisión original.

7.5 Derogación

Se derogará una Decisión mediante una Resolución o Recomendación, según sea el caso. Cuando una decisión derogue a otra, se deberá incluir al final una cláusula con el siguiente tenor: “*Esta Decisión (Resolución, Recomendación o Conclusión) reemplaza a la Decisión ...*”

La presente Resolución reemplaza la Resolución A14-3.

Cuestión 18 del

**Orden del Día: Presupuesto de la CLAC para el bienio 2003-2004
(Sesión a puerta cerrada)
Tarea No. 3 de la Secretaría**

CLAC/A15-NE/14

33. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/14 y pasó revista al proyecto de presupuesto para el período 2003-2004, el cual había sido acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo, durante su LXII reunión (Lima, Perú, 19 y 20 de septiembre de 2002). De igual manera, observó que dicho proyecto de presupuesto había sido elaborado tomando como base las experiencias de períodos anteriores, manteniendo una política de control estricto de los gastos e

implementando medidas que ayudan a disminuir los costos.

34. Durante el debate, algunos delegados hicieron consultas a la Secretaría respecto a este asunto. Acto seguido, la Asamblea aprobó el Proyecto de Presupuesto de Gastos Directos de la CLAC para el período 2003-2004 (**Adjunto 8**); así como la transferencia de fondos entre partidas, a fin de equilibrar ingresos y gastos.

Cuestión 19 del

Orden del Día:

Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2002. Escalas de porcentajes de contribución 2003-2004.

(Sesión a puerta cerrada).

Tarea No. 4 de la Secretaría

CLAC/A15-NE/15

35. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/15 y pasó revista al estado de pago de las contribuciones del período 1992-2002 y de las fórmulas de pago que se podría aplicar para que los Estados cumplan con el pago de contribuciones atrasadas.

36. De igual manera, analizó el cálculo de las escalas de porcentaje para los años 2003 y 2004 efectuado por la Secretaría, en función a las escalas aprobadas por la OACI en ocasión del 33° Período de Sesiones de su Asamblea (Montreal, Canadá, 2001), tal como lo establece la Resolución A14-11; producto de lo cual, se acogió favorablemente el estimado correspondiente a los años 2003-2004.

37. Por otro lado, algunos delegados expresaron su preocupación respecto al pago de las contribuciones atrasadas, motivo por el cual se consideró conveniente exhortar a la Presidencia y a la Secretaría adopten las medidas necesarias para requerir de los Estados, que aun no lo han hecho, que cumplan con el pago de sus contribuciones, lo antes posible.

38. Sin más comentarios el Asamblea aprobó las escalas que aparecen en el **Adjunto 9** a este Informe.

Cuestión 20 del

Orden del Día:

Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 2003 al 31 de diciembre de 2004. Proyecto de Programa de Reuniones

39. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A15-NE/16 presentada por el Comité Ejecutivo, a la que se adjuntaba el Proyecto de Programa de Trabajo de la CLAC para el bienio 2003-2004 y el Programa de Reuniones para el mismo período.

40. Durante el debate se acordó incluir en el Programa de Reuniones de la CLAC la próxima reunión del Grupo AVSEC, la misma que se realizaría tentativamente en el mes de marzo en Brasil, y luego de la cual el Comité Ejecutivo decidiría la continuación de las labores

del citado grupo.

41. En ese orden de ideas, la Asamblea aprobó los Proyectos de Programa de Trabajo y de Reuniones de la CLAC, para el bienio 2003-2004, tal como figuran en los **Adjuntos 10 y 11**, respectivamente.

Segunda sesión Plenaria

**Cuestión 21 del
Orden del Día: Examen del Informe del Comité I**

CLAC/A15-NE/18

42. El Presidente del Comité I, Sr. Venancio Grossi, Jefe de la delegación de Brasil, presentó el informe de las cuestiones examinadas en las sesiones de trabajo de dicho Comité, el mismo que fue aprobado por unanimidad.

**Cuestión 22 del
Orden del Día: Examen del Informe del Comité II**

CLAC/A15-NE/19

43. El Presidente del Comité II, Sr. Wilson Benzaquén, Jefe de la Delegación de Perú, presentó el informe de las cuestiones examinadas en las sesiones de trabajo de dicho Comité, el mismo que fue aprobado por unanimidad.

**Cuestión 23 del
Orden del Día: Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria**

CLAC/A15-ACTA/I

44. La Secretaría presentó a consideración de la Asamblea el Acta de la Primera Sesión Plenaria en la que se analizaron las cuestiones 4, 5 y 6 del Orden del Día relativas al Informe del Presidente, a la adopción del Orden del Día y al establecimiento de los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a éstos, la misma que fue aprobada por unanimidad.

**Cuestión 24 del
Orden del Día: Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC**

45. De conformidad a lo establecido en el artículo 13, inciso a) del Estatuto de la CLAC y el Artículo 9, inciso 1) del Reglamento Interno de Reuniones de la CLAC, la Asamblea, por unanimidad y aclamación, eligió el nuevo Comité Ejecutivo para el período 2003-2004, quedando

constituido de la siguiente manera:

Presidente	Paraguay
Primer Vicepresidente	Brasil
Segundo Vicepresidente	Argentina
Tercer Vicepresidente	Cuba
Cuarto Vicepresidente	Perú

Cuestión 25 del

Orden del Día: Lugar y fecha de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC

46. El Jefe de la Delegación de Brasil ofreció su país como sede para la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC, que se llevaría a efecto durante el cuarto trimestre de 2004 en la ciudad de Salvador de Bahía, lo que fue recibido con beneplácito por todas las delegaciones.

Cuestión 26 del

Orden del Día: Otros asuntos

CLAC/A15-NE/20

47. Durante la Asamblea se realizaron tres presentaciones. La primera, efectuada por Brasil que se refirió a las “posibles repercusiones de la enmienda 10 del Anexo 17 sobre el transporte aéreo de Latinoamérica y el Caribe” (**Adjunto 12**). La segunda, a cargo de la OACI cuyo delegado se refirió a la “asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra” (**Adjunto 13**). Finalmente, el Representante de Singapur ante la OACI, hizo una presentación sobre la aviación civil en su país, así como las contribuciones de Singapur a la aviación civil internacional

48. Por otro lado, la Asamblea tomó conocimiento de la nota de estudio CLAC/A15-NE/20 presentada por Argentina, la misma que se refería a la adopción de una postura regional en materia de las exigencias de ciertos elementos de seguridad en las aeronaves.

49. Seguidamente, el señor Ricardo Lloret, Presidente de la CLAC y el señor Wong Won Liong, Director General de Aviación Civil de Singapur firmaron la versión en español del Anexo 1 al Memorandum de Entendimiento entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Autoridad de Aviación Civil de Singapur, referente a la ampliación de cursos y becas ofrecidos por la Academia de Aviación de Singapur para los Estados miembros de la CLAC.

Cuestión 27 del

Orden del Día: Clausura de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC

50. El Secretario de la CLAC agradeció la colaboración recibida durante el período 2001-2002 por parte de los Estados, sus expertos y Organismos observadores que conformaron los grupos de trabajo, así como el apoyo logístico recibido de las autoridades aeronáuticas en cada uno de los eventos que se desarrollaron. Agradeció además al personal de la Secretaría a su cargo, así como al Estado anfitrión, en la persona del Presidente del Consejo de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de Paraguay. Para terminar, agradeció al Comité Ejecutivo anterior y especialmente a los Presidentes que tuvo la CLAC durante el período 2001-2002 por el importante apoyo brindado a la Secretaría.

51. Por su parte, el Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI presentó el discurso de clausura de la Asamblea, cuyo texto se acompaña como **Adjunto 14**.

52. El Sr. Ricardo Lloret, Presidente del Consejo de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de Paraguay, al asumir la Presidencia de la CLAC, expresó su agradecimiento por la confianza otorgada y comprometió a los nuevos miembros del Comité Ejecutivo a apoyar su gestión para alcanzar los objetivos planteados. Finalmente, declaró clausurada la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC, no sin antes agradecer a la Secretaría y su personal de apoyo por el éxito alcanzado en la Asamblea. El texto de su discurso aparece en el **Adjunto 15**.

XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC
(Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

ARGENTINA

Guillermo Adolfo Donadille
Comandante de Regiones Aéreas
Pedro Zanni 250 (C.P. 1104), Capital Federal
Tel: (54 11) 4317 6133
Fax: (54 11) 4317 6018

Juan Manuel Funes Tondino
Director Económico Financiero, Comando de Regiones Aéreas
Pedro Zanni 250 (C.P. 1104), Capital Federal
Tel: (54 11) 4317 6067

Fernando Robledo
Jefe Departamento OACI, Comando de Regiones Aéreas
Pedro Zanni 250 (C.P. 1104), Capital Federal
Tel: (54 11) 4317 6411
Fax: (54 11) 4317 6411
Correo electrónico: dtoaci@faa.mil.ar

Gustavo Daniel Driussi
Jefe de Escuadrón, Comando de Regiones Aéreas
Mendoza Ciudad 5100
Mendoza - Argentina
Tel/ Fax: (0054 261) 4487208
Correo electrónico: panmendoza@infovia.com.ar

Eduardo Schiaffino
Agregado Aer. de la República Argentina en Paraguay
Av. España y Perú , Asunción - Paraguay
Tel: (595 21) 212 327
Fax: (595 21) 212 327
Correo electrónico: agraespa@pla.net.py

Marta de la Vega
Funcionaria Diplomática de la Embajada Argentina
Av. España y Perú, Asunción - Paraguay
Tel: (595 21) 212 320
Fax: (595 21) 211 021
Correo electrónico: mdvs@pla.net.py

Jorge Osvaldo Traversa
Jefe de Área Actividades Aerocomerciales
Av. Hipólito Yrigoyrn 250, Piso 12, Ofic. 1231, Buenos Aires
Tel: (54 11) 4349 7304
Fax: (54 11) 4349 7328
Correo electrónico: jtrave@mean.gov.ar

José Chalen
Director de SOUTHERNWINDS
Av. Santa Fe 782 , Buenos Aires
Tel: (54 11) 4515 8615
Fax: (54 11) 4515 8645
Correo electrónico: jchalen@sw.com.ar

ARUBA

Jozef A. Maduro
Director de Aviación Civil
Departamento de Aviación Civil
Sabana Berde 73 B, Oranjestad
Tel: (297) 832665
Fax: (297) 823038
Correo electrónico: dca-aa@setarnet.aw

BOLIVIA

Luis Eduardo Melean Eterovic
Director General de Aviación Civil
Palacio de Comunicaciones, 4° Piso
Av. Mariscal Sta. Cruz N° 1278, La Paz
Tel.: (591 2) 237 4142
Fax: (591 2) 211 5519
Correo electrónico: dgacbol@ceibo.entelnet.bo

Juan Urrutia Plaza
Jefe de Asuntos y Organismos Internacionales
Dirección General de Aviación Civil
Casilla Postal N° 7172, La Paz
Tel: (591 2) 237 4142
Fax: (591 2) 231 2485
Correo electrónico: urrutia@dgac.gov.bo / dgacint@caoba.entelnet.bo

Carlos Quiroga
Jefe Misión OACI
Palacio de Comunicaciones, 4° Piso
Av. Mariscal Sta. Cruz N° 1278, La Paz
Tel: (591 2) 231 2452
Fax: (591 2) 231 2485
Correo electrónico: dgacoaci@gov.bo / oaci@dgac.gov.bo

Jaime Aliaga
Superintendente de Transporte
Calle 9 N° 980 Obrajés, La Paz
Tel: (591) 227 85261
Fax: (591) 278 5288
Correo electrónico: jaliaga@suptrans.gov.bo
Abdón Porcel Arancibia
Responsable Aeronáutico, Superintendencia de Transporte
Código Postal N° 5976, La Paz
Tel: (591 2) 278 5261
Fax: (591 2) 278 5288
Correo electrónico: aporcel@suptrans.gov.bo

Patricia Villanueva Pereira
Abogado, Dirección Jurídica – Superintendencia de Transportes
Código Postal N° 5976, La Paz
Tel: (591 2) 278 5261
Fax: (591 2) 278 5288
Correo electrónico: pvillanueva@suptrans.gov.bo

Patricia Valdez Munguía
Consejera de la Embajada de Bolivia en Paraguay
América 200, Asunción
Tel: (595 21) 227 213
Fax: (595 21) 210 440
Correo electrónico: valmunpa@yahoo.es

BRASIL

Venancio Grossi
Director de Aviación Civil
Rua Santa Luzia N° 651/6°, Ríó de Janeiro
CEP 20030-040 RJ
Tel: (55 21) -3814 6731
Fax: (55 21) -2544 6355
Correo electrónico: dgac@dac.gov.br

Allemander J. Pereira Filho
Jefe del Departamento de Infraestructura DAC
Rua Santa Luzia N° 651/6°
CEP 20030-040 RJ
Tel: (55 21) 3814 6706
Fax: (55 21) 3814 6828
Correo electrónico: chsie@dac.gov.br

Luiz Adonis Batista Pinheiro
Asistente de la CERNAI
Rua M. Camara 233, Castelo / RJ
Tel: (55 21) 2544 1194
Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: adonis@dac.gov.br

Sergio Drummond da Fonseca
Asesor Transporte Aéreo Internacional - CERNAI
Rua Marechal Camara, 233, Piso 12, Castelo, Ríó de Janeiro
Tel: (55 21) 2240 6718
Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: ata2.cernai@dac.gov.br

Maria Regina Oliveira de Queiroz
Asesora de Transporte Aéreo - CERNAI
Av. Marechal Camara 233 Piso 12, Castelo, Ríó de Janeiro
Tel: (55 21) 2240 6147
Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: regina@dac.gov.br

Afonso Henriques Carvalho Medeiros
Gerente de Planeamiento de Líneas Aéreas
PCA Cmdte. Lineo Gómez s/n
Aeroporto de Congonhas, Sao Paulo
CEP 04626-910 SP
Tel: (55 11) 5532 3270
Fax: (55 11) 5543 3107
Correo electrónico: afonso.medeiros@vasp.com.br

Sergio Kuczynski
Gerente de Marketing para Latinoamérica EMBRAER
Av. Bricuadero Faria Lima, 2170
CEP 12227-901, Sao José Dos Campos, SP
Tel: (55 12) 3927 2349
Fax: (55 12) 3921 2394
Correo electrónico: kuczynski@embraer.com.br

Virginio Loureiro
Asesor del Presidente – EMBRATUR.
Av. Leonor Calmon, 2YY Piso 20 Salvador Bahía
Tel: (55 71) 353 6602
Fax: (55 71) 353 6284
Correo electrónico: virginioloureiro@yahoo.com

Alex Romera
Asesor Especial
Esplanada Dos Ministerios, Bloque Q
Sobreloja – 70049-900, Brasilia DF
Tel: (55 61) 312 4224
Fax: (55 61) 312 4233
Correo electrónico: alex.romera@defensa.com.br

CHILE

Bernardo Domínguez
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui 139-7, Santiago
Tel: (562) 688 4504
Fax: (562) 698 3148
Correo electrónico: jac@moptt.gov.cl

Luis Ili Salgado
Director de Planificación, DGAC
Miguel Claro 1514, 6° Piso, Santiago
Tel: (562) 205 1599
Fax: (562) 410 7175
Correo electrónico: dirplani@dgac.cl

Lorenzo Sepúlveda Biget
Subdirector Planes - DGAC
Av. Miguel Claro 1314, Santiago
Tel: (562) 410 7510
Fax: (562) 410 7454
Correo electrónico: sdplan@dgac.cl

Guillermo Novoa
Asesor Legal - JAC
Av. Amunategui 139-7, Santiago
Tel: (562) 698 6945
Fax: (562) 698 3148
Correo electrónico: gnovoa@moptt.gov.cl

Luis Alberto Zepeda
Asesor Director General -DGAC
Miguel Claro 1314 , Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7509
Fax: (562) 410 7454
Correo electrónico: asesordg@dgac.cl

David Guzmán
Director de Aeropuertos - JAC
Morande 59, Piso 11, Santiago
Casilla 218-9, Providencia
Tel: (562) 696 4787
Fax: (562) 696 2350
Correo electrónico: david.guzmán@moptt.gov.cl

Eduardo Alvarado C.
Jefe del Dpto. Técnico-Económico de la JAC
Av. Amunategui 139 – Piso 7, Santiago
Tel: (562) 673 1020
Fax: (562) 698 3148
Correo electrónico: eduardo.alvarado@moptt.gov.cl

Germán Urrutia Ruz
Jefe del Depto. Planificación
Ministerio de Obras Públicas
Dirección de Aeropuertos
Av. Morandé 59 Piso 14, Santiago
Tel: (562) 361 3059
Correo electrónico: german.urrutia@moptt.gov.cl

Mario Arriagada de Lafuente
Miembro Alterno - JAC
Av. Bernardo O'Higgins 1315. Piso 5, Santiago
Tel: (562) 565 9163
Correo electrónico: marriagada@direcon.cl

René Izquierdo
Director de Asuntos Externos, LAN CHILE
Vespucio 901 - Renca, Santiago
Tel: (562) 565 2874
Fax: (562) 565 2817
Correo electrónico: rizquierdo@lanchile.cl

COLOMBIA

Juan Carlos Vélez Uribe
Director de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional "ElDorado", Ofic.. 410, Bogotá
Tel: (571) 413 9894
Fax: (571) 413 8586
Correo electrónico: jvelez@aerocivil.gov.co

Juan Carlos Salazar
Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo
Aeropuerto Internacional "ElDorado" Of. 403, Bogotá
Tel: (571) 413 9938
Fax: (571) 266 3779
Correo electrónico: jsalazar@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Alejandro Pinto
Director General de Aviación Civil
Apartado 5026-1000-San José
Tel: (506) 290-0090
Fax: (506) 231-2107
Correo electrónico: dgacd@racsa.com.cr

Miguel Ramos
Representante ante el Consejo de la OACI
999 University Street, Suite 1235
Montreal, Quebec H3C 5J9
Tel: (514) 954 8286
Fax: (514) 954-5767
Correo electrónico: costarica@icao.int

CUBA

Rogelio Acevedo González
Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
Tel: (537) 551144
Fax: (537) 333082
Correo electrónico: rogelio.acevedo@iaac.avianet.cu

Isabel León Riquelme
Directora Jurídica, Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
Tel: (537) 551 131
Fax: (537) 334 577
Correo electrónico: isabel.leon@iacc.avianet.cu

Víctor M. González
Director de Transporte y Relaciones Internacionales - IACC
203 B-1 N° 44 H. Este Camilo Cienfuegos, La Habana
Tel: (537) 551123
Fax: (537) 334577
Correo electrónico: victor.gonzalez@iacc.avianet.cu

Julio Espinoza
Asesor Presidencia - IACC
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
Tel: (537) 551111
Fax: (537) 333082
Correo electrónico: fune@cacsa.avianet.cu

Juan Ayón Alfonso
Representante de Cuba en el Consejo de la OACI
Calle 23 N° 64 , La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
Tel: (537) 551144 / (514) 954 6139
Fax: (514) 954 5844
Correo electrónico: juanayon@cdba.net / cuba@icao.int

ECUADOR

Joaquín Martínez
Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil
Calle Palacio de Gobierno, Quito
Tel: (593 2) 2580753
Fax: (593 2) 2584000
Correo electrónico: joaquin.martinez@presidencia.ec

Emilio Oneto Lértera
Director General de Aviación Civil
Edificio Los Andes, Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel: (593 2) 256-4472 2223-179
Fax: (593 2) 226-3995
Correo electrónico: dacalfa@impsat.net.ec / dacsis@ramt.com

GUATEMALA

Manuel Abundio Maldonado
Director Interventor de la DGAC
Aeropuerto La Aurora
Tel: (502) 331 0162
Fax: (502) 331 0162
Correo electrónico: maldonado@itelgua.com

MÉXICO

Roberto Kobeh
Representante de México ante el Consejo de la OACI
999 University Street Montreal, Quebec, Canadá H3C 5J9
Tel: (514) 954 8284
Fax: (514) 954 5838
Correo electrónico: rkobeh@icao.int

Dionisio Méndez
Representante Alterno de México ante el Consejo de la OACI
999 University Street, Québec, Canadá H3C 5J9
Tel: (514) 954 8289
Fax: (514) 954 5838
Correo electrónico: dmendez@icao.int

Rubén Montecinos Torres
Director de Intercepción Aérea
Plaza de la República N° 43. Col Tabacalera CD. México, D.F. CP 06030
Tel: (525 55) 3464640
Fax: (525 55) 3464680
Correo electrónico: rubenmotesinos@preligy.net.mx / centrodemandando@hotmail.com

Francisco Contreras
Senior Vicepresidente de AEROMEXICO
Paseo de la Reforma 445, México D.F. 06500
Tel: (525 55) 1334490
Fax: (525 55) 1334611

PANAMÁ

Humberto Chavarría
Subdirector General Técnico
Director de Aeronáutica Civil de Panamá
Apartado 7501, Panamá 5
Tel: (507) 315 0217
Fax: (507) 315 0721
Correo electrónico: subdirtpma@hotmail.com

Enrique A. Herrera V.
Director de Transporte Aéreo
Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá
Edificio 805, Albrook, Apartados 7501 – 7615, Zona 5
Tel: (507) 315 0121 / 0243
Fax: (507) 315 0395
Correo electrónico: tta@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Ricardo R. Lloret
Presidente del Consejo de Administración DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 203615
Fax: (595 21) 213406
Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

Nimia Oviedo de Torales
Directora Gral. de Negociaciones Económicas e Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ayolas y Pte. Franco, Asunción
Tel: (595 21) 493 872
Fax: (595 21) 493 910
Correo electrónico: noviedo@mre.gov.py

Julio César Arriola
Director de Organismos Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ayolas y Pte. Franco, Asunción
Tel: (595 21) 495 168
Fax: (595 21) 493 882
Correo electrónico: jcarriola@mre.gov.py

Adela Jiménez de Pérez
Directora de Integración Física
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ayolas y Pte. Franco, Asunción
Tel: (595 21) 493 872
Fax: (595 21) 493 910
Correo electrónico: jcarriola@mre.gov.py

Francisco Zarza Benítez
Miembro del Consejo de Administración DINAC
Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 210 196
Fax.: (595) 21 228 720
Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

César Aguilera T.
Miembro del Consejo de Administración DINAC
Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 210 196
Fax.: (595) 21 228 720
Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

Higinio César Moreira
Miembro del Consejo de Administración DINAC
Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 210 196
Fax.: (595) 21 228 720
Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

Fernando Rolón Galeano
Miembro del Consejo de Administración DINAC
Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 210 196
Fax.: (595) 21 228 720
Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

Cándido Méndez
Director de Aeronáutica, DINAC
Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595) 21 211978
Fax: (595) 21 211978
Correo electrónico: menfran@rieder.net

Ceferino Farías Servín
Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales, DINAC
Av. Mcal. López y 22 Setiembre 3er piso, Asunción
Tel: (595) 21 210764
Fax: (595)21 213365
Correo electrónico: staai@dinac.gov.py

Jorge C. Castillo Fracchia
Asesor Legal de la Presidencia del Consejo, DINAC
Av. Mcal. Lopez y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 228720
Fax: (595 21) 210 196

Jesús César Ríos Rabello
Asesor de la Presidencia, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 228715
Fax: (595 21) 228715

Aurora Torres
Gerente Transporte Aéreo, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 213365
Fax: (595) 21 213365
Correo electrónico: staai@dinac.gov.py

Aurelio Rojas
Director de Operaciones, SENATUR
Palma N° 468, Asunción
Tel: (595 21) 441 530
Fax: (595 21) 491 230

Hugo Raúl Aquino
Director de Aeropuertos, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 225 447
Fax: (595 21) 225 447

Henry Valiente
Director de Meteorología e Hidrología, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 201 950
Fax: (595 21) 222 139

Luisa Llerena de Zorrilla
Directora Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, DINAC
Km. 11 ½, Luque
Tel: (595 21) 642 662
Fax: (595 21) 647 664
Correo electrónico: trainair@dinac.gov.py

Arsenio Cardozo
Secretario General, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 212 530
Fax: (595 21) 212 530
Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

Víctor Velázquez Gadea
Subdirector de Administración y Finanzas, DINAC
Av. Mcal. López e/ 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 204 206
Fax: (595 21) 204 206
Correo electrónico: sda@dinac.gov.py

Eustaquio Ocariz
Subdirector de Planificación, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 228 992
Fax: (595 21) 228 992
Correo electrónico: sdpl@dinac.gov.py

Miguel Ángel Maldonado
Asesor Jurídico Jefe DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 204 205
Fax: (595 21) 204 205

Juan Rogelio Vázquez
Asesor Económico, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 224 051
Fax: (595 21) 224 051
Correo electrónico: gdapca@dinac.gov.py

Pablo Maldonado Guerrero
Gerente de Seguridad Operacional DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 291 271
Fax: (595 21) 291 271
Correo electrónico: gso@dinac.gov.py

Nancy A. Sosa Delgadillo
Jefe Dpto. Estudios Económicos
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 210 764
Fax: (595 21) 213 365
Correo electrónico: staai@dinac.gov

María Liz Viveros de Bazán
Jefe de Dpto. FAL y Gestión Aerop. DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 213365
Fax: (595) 21 213365
Correo electrónico: fal@dinac.gov.py

Hugo Sosa Viedma
Jefe Dpto. Estadísticas STAAI – DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 645600 ext. 324
Correo electrónico: estadisticas@dinac.gov.py

Teresa Balsevich
Jefe de Dpto. Asuntos Internacionales DINAC
Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 210764
Fax: (595) 21 213365
Correo electrónico: staai@dinac.gov.py

Ramón Salinas Ruiz
Jefe del Depto. Radar
Aeropuerto Internacional “Silvio Pettirossi”
Tel: (595 21) 645708
Fax: (595 21) 645598

Gustavo Adolfo Sandoval
Jefe Dpto. Exportaciones DINAC
Aeropuerto Internacional “Silvio Pettirossi”
Tel: (595 21) 645 600

Emilia Maldonado Cristaldo
Secretaria Privada de la Presidencia, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 203 615
Fax: (595 21) 213 406
Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

Arnaldo Ramón Costa
Gerente de Relaciones con la Industria TAM MERCOSUR S.A.
Hangar TAM/ARPA, Aeropuerto Internacional “Silvio Pettirossi”
Tel: (595 21) 645 500
Fax: (595 21) 645 408
Correo electrónico: tarifas@tam.py

Blas González
Oficina de Facilitación, SENATUR
Palma N° 468, Asunción
Tel: (595 21) 441 530
Fax: (595 21) 492 230

María del Carmen Ramírez
Secretaria de Facilitación Turística, SENATUR
Palma N° 468, Asunción
Tel: (595 21) 441 620
Fax: (595 21) 491 230

Asunción Azcona
Directora de Operaciones , SENATUR
Palma N° 468, Asunción
Tel: (595 21) 441 530
Fax: (595 21) 491 230
Correo electrónico: senatur@minister.com.py

Carlos Alberto Ortiz
Asesor Ministerio de Relaciones Exteriores
Pte. Franco y Ayolas, Piso 6, Asunción
Tel: (595 21) 495 168
Fax: (595 21) 493 882
Correo electrónico: carlosortiz747@hotmail.com

Carla Poletti
Asistente de Mesa ONU, Cancillería Nacional
Pte. Franco esq. Ayolas, Asunción
Tel: (595 21) 493 872 int. 291
Fax: (595 21) 493 910
Correo electrónico: cpoletti@mre.gov.py

PERÚ

Wilson Benzaquén R.
Director General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio N° 800, Lima 1
Tel: (511) 433 3166
Fax: (511) 433 2808
Correo electrónico: wbenzaquen@mtc.gob.pe

Gabriel Delgado León
Director Seguridad Aérea DGAC
Av. 28 de Julio N° 800, Lima 1
Tel: (511) 433 6710
Fax: (511) 433 2808
Correo electrónico: gdelgado@mtc.gob.pe

Juan Carlos Pavic
Director de Circulación Aérea DGAC
Av. 28 de Julio N° 800, Lima 1
Tel: (511) 433 6910
Fax: (511) 330 6157
Correo electrónico: jpavic@mtc.gob.pe

Alberto Farje Orna
Primer Secretario Embajada del Perú en Paraguay
Calle Agustín Barrios N° 852, B° Manorá, Asunción
Tel: (525 21) 661 174
Correo electrónico: embperu@pla.net.py

REPÚBLICA DOMINICANA

Hugo Francisco Molina Rolán
Asistente del Departamento General de Aeronáutica Civil
Edificios Gubernamentales, Bloque A, 2° Piso, Ave. México, Santo Domingo
Tel: (1 809) 221 7909 ext. 271
Fax: (1 809) 221 8616
Correo electrónico: h.molina@codetel.net.do

Matilde Ferneisa Severino Carreras
Auxiliar Asistente del Director General de Aeronáutica Civil
Edificios Gubernamentales, Bloque A, 2° Piso, Santo Domingo
Tel: (1 809) 221 7909 ext. 292
Fax: (1 809) 221 8616

URUGUAY

Enrique Bonelli
Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Mercedes 1256 CEP 11100, Montevideo
Tel: (598 2) 903 2014
Fax: (598 2) 901 0564
Correo electrónico: dinacia@adinet.com.uy

Luis G. Giorello-Sancho
Asesor Letrado DINACIA
Av. Mercedes 1256 CEP 11100, Montevideo
Tel: (598 2) 903 2014
Fax: (598 2) 901 0564
Correo electrónico: giosan@adinet.com.uy

Juan Andrés Falco Estevez
Embajada de Uruguay en Paraguay
Av. Guido Boggiani 5832, Asunción
Tel: (595 21) 604 926
Fax: (595 21) 604 926
Correo electrónico: jafaes@rieder.net.py

Gonzalo Yelpo
Asesor Jurídico de Política Aeronáutica, PLUNA
Miraflores 1445, Montevideo
Tel: (598 2) 604 2255
Fax: (598 2) 604 2260
Correo electrónico: gyelpo@pluna.com.uy

VENEZUELA

Saul Antonio Fuenmayor
Presidente Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC)
Av. Lecuna Parque Central, Torre Este, Piso 34, Caracas
Tel: (58 212) 5092490
Fax: (58 212) 5092940
Correo electrónico: [aeronauticadgtamif@hotmail.com](mailto: aeronauticadgtamif@hotmail.com)

Rubén E. Alvarado
Representante de Venezuela ante el Consejo de la OACI
999 University Street, Montreal, Québec Canadá H3C 5J9
Tel: (514) 3907017
Fax: (514) 3907018
Correo electrónico: r.alvarado@videotron.com

Carolina Motta
Planificador Jefe, INAC
Av. Lecuna Torre Este, Piso 32, Parque Central, Caracas
Tel: (582 12) 5092201 / 2216 / 2250
Fax: (582 12) 5092278 / 2280
Correo electrónico: transporteaereo@mipunto.com

Judith Parada
Adjunta a la Presidencia AEROPOSTAL
Torre Polar Oeste, Piso 23, Caracas
Tel: (582 12) 7086129
Fax: (582 12) 7931361
Correo electrónico: judith.parada@aerpostal.com

Laura Guardia B.
Consejero Sección Consular
Embajada Bolivariana de Venezuela en Paraguay
Tel: (595 21) 664 682
Correo electrónico: consulpar@venezuela.org.py

ESTADOS OBSERVADORES

ALEMANIA

Frido Sielemann
Asesor de la Embajada de Alemania en Paraguay
Av. Venezuela 241, Asunción
Tel: (595 21) 214 009
Fax: (595 21) 212 863
Correo electrónico: aaasun@pla.net.py

ESTADOS UNIDOS

Joaquín Archilla
FAA Director Internacional Area Ofic. Latin America/Caribbean
8600 NW 36th St. Suite 501, Miami FL
Tel: (305) 716 3300
Fax: (305) 716 3309
Correo electrónico: archie.archilla@faa.gov

Ava Wilkerson
Director Internacional Aviation FAA
800 Independence Ave. , Washington D.C. 20591
Tel: (202) 267 3213
Fax: (202) 267 5032
Correo electrónico: ava.l.wilkerson@faa.gov.

Bonnie Ahumada
Policy Analyst FAA
800 Independence Ave. SW, Washington D.C. 20591
Tel: (202) 267 9775
Fax: (202) 267 5732
Correo electrónico: bonnie.ahumada@faa.gov

SINGAPUR

Wong Woon Liong
Director General
C/o Perm. Mission of Singapore to ICAO.
999 University St., Suite 1570, Montreal, Quebec, H3C 5J9, Canadá
Tel: (514) 390 7007
Fax: (514) 390 7006
Correo electrónico: wong_oon_liong@caas.gov.sg

Bong Kim Pin
Perm. Rep. of Singapore to ICAO
999 University St., Suite 1570, Montreal, Quebec, H3C 5J9, Canadá
Tel: (514) 390 7007
Fax: (514) 390 7006
Correo electrónico: bong_kim_pin@caas.gov.sg

Paul Yap Tiong Ghee
Technical Expert
999 University St., Suite 1570, Montreal, Quebec, H3C 5J9, Canadá
Tel: (514) 390 7007
Fax: (514) 390 7006
Correo electrónico: paul_yap@caas.gov.sg

Valeria Gutierrez
Administrative Officer
999 University St., Suite 1570, Montreal, Quebec, H3C 5J9, Canadá
Tel: (514) 954 6118
Fax: (514) 390 7006
Correo Electrónico: vgutierrez@icao.int

ORGANISMOS INTERNACIONALES

OACI

Assad Kotaite
Presidente del Consejo
999 University Street Montreal, Quebec H3C 5H7, Canadá
Tel: (514) 9548011
Fax: (514) 9546077

Renato Claudio Costa Pereira
Secretario General
999 University Street, Room 1460, Montreal, Quebec H3C 5H7, Canadá
Tel.: (514) 9548041
Fax: (514) 9546077
Correo electrónico: mail@icao.int

Raymond Ybarra
Director Regional de la Oficina NACC
Av. Presidente Masaryk N° 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec
Morales, 11570, Mexico, D.F., México
Tel: (525) 250 3211
Fax: (525) 203 2757
Correo electrónico: icao.nacc@mexico.icao.int

José Miguel Ceppi
Director Regional de la Oficina Sudamericana
Edificio CORPAC, Zona Comercial de Aeropuerto
Internacional Jorge Chávez – 2° Piso, Lima
Tel.: (511) 575 1476 / 575 1477
Fax: (511) 575 1479 / 575 0974
Correo electrónico: mail@lima.icao.int

IATA

Patricio Sepúlveda
Director Regional para América Latina
Av. 11 de Setiembre, 2155 Torre A Ofic. 903, Santiago
Tel: (562) 233 6042
Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: sepulvedap@iata.org

Rodrigo Durán
Subdirector Regional
Av. 11 de Setiembre 2155, Torre A Ofic. 903, Santiago
Tel: (562) 233 0063
Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: duranr@iata.org

Constanza Montes L.
Project Manager Task Force
Av. 11 de Setiembre 21 55, Torre A, Ofic. 903, Santiago
Tel: (562) 233 6042
Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: montes@iata.org

Paulina Asenjo
Gerente de Administración
Av. 11 de Setiembre 2155, Torre A, Ofic. 903, Santiago
Tel: (562) 233 6042
Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: asenjop@iata.org

Fabrizio Albertini
Analista Económico
Av. 11 de Setiembre, Asunción 2155 Oficina 903, Santiago
Tel: (562) 233 0063
Fax: (562) 233 0063
Correo electrónico: albertini@iata.org

AITAL

Ernesto Vázquez Rocha
Director Ejecutivo
Av. Eldorado 93-30, Apartado Aéreo 98949, Bogotá
Tel: (571) 413 9387
Fax: (571) 331 0820
Correo electrónico: aital@latino.net.co

Francisco J. Mächler
Asesor
Ave. Eldorado N° 92-30
Tel: (571) 295 7972
Fax: (571) 419 9178
Correo electrónico: francisco.mächler@aital.org

Juan José Iriarte
Analista
Guardia Vieja 181, Ofic.. 706 Providencia, Santiago
Tel: (562) 233 3370
Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: jj.iriarte@aital.cl

Diego Martín Besaccia
Departamento de Estudios Económicos
Guardia Vieja 181, Ofic. 706, Santiago
Tel: (562) 231 4259
Correo electrónico: diego.besaccia@aital.cl

ACI/LAC

Milagros Montes Morote
Asesor Legal, Lima Airport Partners de Perú
Aeropuerto Internacional Jorge Chavez, 7° Piso
Tel: (511) 517 3372
Correo electrónico: mmontes@lap.com.pe

ALADA

Augusto Fúster Colunga
Secretario General Adjunto
Jejuí N° 737, Asunción
Tel: (595 21) 492 759
Fax: (595 21) 492 759
Correo electrónico: augusto.fuster@par.net.py

Rubén E. Gómez Cardozo
Miembro Plenario
Yegros 437, Piso 14 oficinas 1 y 2, Asunción
Tel: (595 21) 447 020 / 447 363
Fax: (595 21) 449 313
Correo electrónico: obrg3009@pla.net.py

OIP

José Luis Toribio Montón
Secretario Organización OIP
General Diaz Porlier, 49 – 4to.
28001 Madrid, España
Tel: (34) 913 096750 ext. 300
Fax: (34) 914 017838
Correo electrónico: oip@sepla.es

XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002)

RELACIÓN DE NOTAS DE ESTUDIO

Orden Día	No. de Nota	Asunto	Medida a adoptar	Tarea No.	Presentada por
4	CLAC/A15-NE/02	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2000 - 2002.	Tomar nota	-	Presidente de la CLAC
5	CLAC/A15-NE/01 CLAC/A15-NI/01	Orden del Día Provisional. Relación preliminar de notas de estudio.	Adopción del Orden del Día	-	Comité Ejecutivo
6	CLAC/A15-NE/03	Establecimiento de los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.	Asignación temas al Comité I y II	-	Comité Ejecutivo
7	CLAC/A15-NE/04	Acuerdos alcanzados en la Segunda Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina.	Adopción Proyecto Resolución	1 Comité Ejecutivo	Comité Ejecutivo
8	CLAC/A15-NE/05	Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana.	Adopción Proyecto Resolución	6 Secretaría	Comité Ejecutivo
9	CLAC/A15-NE/06	Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo. Armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación.	Adopción Proyecto Resolución y Proyecto Recomendación	1 Comité Ejecutivo	Comité Ejecutivo
10	CLAC/A15-NE/07	Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total.	Adopción Proyecto Resolución	9 Comité Ejecutivo	Comité Ejecutivo
11	CLAC/A15-NE/08	Armonización de disposiciones respecto a la implantación al nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos. Sistema de registro electrónico de tarifas.	Adopción Proyectos Recomendación	10 Comité Ejecutivo	Comité Ejecutivo
12	CLAC/A15-NE/09	Régimen tarifario de los pasajeros.	Adopción Proyecto Resolución	1 Comité Ejecutivo	Comité Ejecutivo
13	CLAC/A15-NE/10	Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región.	Adopción Proyecto Resolución	8 Secretaría	Comité Ejecutivo
14	CLAC/A15-NE/11	Guía metodológica para cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región. Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias.	Adopción Proyectos Resolución	6 Comité Ejecutivo 17 Secretaría	Comité Ejecutivo
15	CLAC/A15-NE/12	Declaración de las políticas y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente.	Adopción Proyecto Resolución	3 Comité Ejecutivo	Comité Ejecutivo
16	CLAC/A15-NE/13	Actualización de las siguientes Decisiones: Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo. Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo. Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional. Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo. Aplicación de parte de los Estados miembros de la CLAC del "Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil" de la OACI. Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos.	Adopción Proyecto Resolución y Proyectos Recomendación	1 Secretaría	Comité Ejecutivo
17	CLAC/A15-NE/17	Ampliación del tiempo límite para que una Resolución estatutaria permanezca aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para que entre en vigor – Enmienda de la Resolución A14-3 "Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC".	Adopción Proyecto Resolución	1 Secretaría	Comité Ejecutivo

CLAC/A15-INFORME
ADJUNTO 2

- 2 -

Orden Día	No. de Nota	Asunto	Medida a adoptar	Tarea No.	Presentada por
18	CLAC/A15-NE/14	Presupuesto de la CLAC para el bienio 2003-2004. (SESIÓN A PUERTA CERRADA)	Aprobación Presupuesto CLAC 2003-2004	3 Secretaría	Comité Ejecutivo
19	CLAC/A15-NE/15	Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2002. Escalas de porcentajes de contribución 2003-2004. (SESIÓN A PUERTA CERRADA)	Tomar nota	4 Secretaría	Comité Ejecutivo
20	CLAC/A15-NE/16	Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 2003 al 31 de diciembre de 2004.	Aprobación Programa Trabajo y Reuniones CLAC 2003-2004	-	Comité Ejecutivo
21	CLAC/A15-NE/18	Examen del Informe del Comité I.	Revisión y aprobación	-	Presidente Comité I
22	CLAC/A15-NE/19	Examen del Informe del Comité II.	Revisión y aprobación	-	Presidente Comité II
23	CLAC/A15-ACTA1	Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.	Revisión y aprobación	-	Secretaría
26	CLAC/A15-NE/20	Otros asuntos: <ul style="list-style-type: none"> • Presentación sobre “posibles repercusiones de la enmienda 10 del Anexo 17 sobre el transporte aéreo de Latinoamérica y el Caribe”. • Presentación sobre “asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra”. • Presentación efectuada por el representante de Singapur ante la OACI. • Unificación de la postura regional sobre exigencias de ciertos elementos de seguridad en las aeronaves. • Firma del Anexo 1 al Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la CAAS 	Tomar nota	13 Secretaría y 2 Comité Ejecutivo 5 Comité Ejecutivo 13 Secretaría y 2 Comité Ejecutivo 5 Comité Ejecutivo	Brasil OACI Rep. Singapur OACI Argentina

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY, PRIMER VICEPRESIDENTE Y PRESIDENTE EN EJERCICIO DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC DURANTE LA APERTURA DE LA XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC
(Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002)

Excelentísimo Señor Presidente de la República de Paraguay, Don Luis Ángel Gonzáles Macchi.

Su Excelencia, Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Su Excelencia, Doctor José Antonio Moreno Ruffinelli, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Paraguay.

Su Excelencia, Señor Almirante Miguel Ángel Candia, Ministro de Defensa de la República de Paraguay.

Señor Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Señores Delegados de los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Autoridades Nacionales.

Señores Representantes del Cuerpo Diplomático Acreditado en el Paraguay.

Señores Observadores de los Organismos Internacionales.

Señoras y señores.

Constituye para mi un gran honor y privilegio, en mi carácter de Presidente del Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil del Paraguay, y como Vicepresidente Primero en ejercicio de la Presidencia del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, el darles la más cordial bienvenida a nuestra querida tierra guaraní, a las distinguidas autoridades aeronáuticas de los países miembros de la CLAC; a los señores Representantes de Organismos internacionales, encabezados en esta oportunidad por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI Dr. Assad Kotaite; al Secretario General de la Organización Brig. Renato Cláudio Costa Pereira; a los

Directores Regionales de las Oficinas de México y Lima; al Secretario de la CLAC, a los Representantes de IATA y AITAL, a los Representantes de los organismos reguladores y operadores de aeropuertos; a los representantes de las líneas aéreas; a los observadores de otros Estados amigos y las demás personalidades que nos visitan con motivo de la celebración de la XV Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Agradezco al Excelentísimo Señor Presidente de la República, a las distinguidas autoridades nacionales que lo acompañan y a los invitados especiales, por enaltecer este acto con su presencia.

Dando un breve vistazo a la agenda para las reuniones programadas durante la Asamblea, podemos afirmar que nos espera una ardua jornada, con temas de trascendental importancia para la aviación civil regional.

Tendremos la oportunidad de resolver temas, que servirán de guía y orientación para la adopción de las regulaciones internas de nuestros países, en materia de transporte aéreo y gestión de la aviación civil, respaldando la anhelada regulación armonizada a nivel regional en las diferentes facetas inherentes al transporte aéreo y la aviación civil, teniendo como objetivo el ofrecer un servicio aéreo más seguro, ordenado y eficiente, en observancia y concordancia con las normas y métodos recomendados por la OACI.

Agradezco a los participantes de la XIV Asamblea realizada en República Dominicana en noviembre del año 2000, por haber aceptado el ofrecimiento de nuestra delegación para la realización de esta XV Asamblea Ordinaria de la CLAC en el Paraguay.

Haremos todo lo posible para retribuir tan honrosa distinción, de tal manera que vuestra estadía entre nosotros sea de las más placenteras, con el sincero deseo de que disfruten de la belleza de nuestra tierra y de la hospitalidad de su gente; y que cuando llegue el momento de regresar a sus hogares lleven los mejores recuerdos de la República del Paraguay.

Sean pues todos muy bienvenidos.

Muchas gracias.

**DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA ORGANIZACIÓN DE
AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) DURANTE LA APERTURA DE LA
XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**
(Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002)

Excelentísimo Señor Presidente de la República de Paraguay, Don Luis Ángel Gonzáles Macchi.

Su Excelencia, Doctor José Antonio Moreno Ruffinelli, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Paraguay.

Su Excelencia, Señor Almirante Miguel Ángel Candia, Ministro de Defensa de la República de Paraguay.

Señor Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Señor Ricardo Lloret, Presidente del Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil del Paraguay y Vicepresidente Primero en ejercicio de la Presidencia del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Señores Delegados de los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Autoridades Nacionales.

Señores Representantes del Cuerpo Diplomático Acreditado en el Paraguay.

Señores Observadores de los Organismos Internacionales.

Señoras y señores.

Es para mi un privilegio y un placer tomar la palabra en la apertura de la 15^a Asamblea ordinaria de la comisión Latinoamericana de Aviación Civil y transmitirles los saludos y mejores deseos de la organización de Aviación Civil Internacional.

Asunción no es solamente el centro político, económico y cultural de Paraguay, sino que sirve también como el principal centro de transporte de este país mediterráneo. El Secretario General de la OACI y yo deseamos agradecer al Gobierno de Paraguay como anfitrión de la Asamblea de la CLAC y expresar nuestro agradecimiento al Excelentísimo señor Luis Gonzáles

Macchi, Presidente de la República, y al pueblo del Paraguay por su amable bienvenida y la cálida hospitalidad que nos han brindado a todos.

Nos reunimos en un momento en que la comunidad de la aviación todavía se está recuperando de los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos. Durante el año 2001, el ya debilitado clima operacional de los servicios de transporte aéreo relacionado con reducciones en la actividad económica mundial fue agravado por una disminución importante en el tráfico y aumento abrupto de los costos provocados por los efectos del 11 de septiembre. Las estimaciones primarias muestran que las líneas aéreas regulares mundiales sufrieron una pérdida neta adicional de unos \$12 000 millones EUA en 2001. La disminución de la demanda de viajes por vía aérea también dio como resultado la pérdida de ingresos y de puestos de trabajo en los aeropuertos y en otros sectores relacionados afectados directa o indirectamente por la situación desfavorable de la aviación civil.

El tráfico regular total de pasajeros de las líneas aéreas de ha establecido actualmente, previéndose un “crecimiento cero” para 2002. Previsiones recientes de la OACI indican que el tráfico resurgirá en el 2003, principalmente debido a un fortalecimiento general previsto de la economía mundial, y registraría un fuerte crecimiento en 2004. A largo plazo, suponiendo que continúen la reanimada confianza de los consumidores y un entorno económico y operacional estable, el crecimiento mundial del tráfico de pasajeros regulares avanzaría a un ritmo del 5% anual, medido en pasajeros-kilómetros efectuados, coincidiendo con las proyecciones anteriores a 2001.

La evolución del tráfico variará según la región geográfica debido a factores locales, intra e interregionales particulares. Aunque se estima que el tráfico de los transportistas de Norteamérica y Europa disminuirá en 2002, se espera que el tráfico de los transportistas de otras regiones se recuperará más rápidamente. Me complace ver que entre ellas se encuentra el tráfico de los transportistas de Latinoamérica y el Caribe, que había sufrido en 2001 un descenso similar al de los transportistas de Norteamérica.

En lo que se refiere en el aspecto reglamentado, en todo el mundo continúa la liberalización de los mercados del transporte aéreo. Para septiembre de 2002 se habían concertado unos 85 acuerdos bilaterales de “cielos abiertos”, inclusive 27 en los últimos tres años. En estos acuerdos participaron no solamente países desarrollados sino también un número creciente de países en desarrollo. Además, se habían concertado no menos de 10 arreglos regionales de liberalización. Teniendo en cuenta todos esos acuerdos, alrededor del 85% de los 188 Estados contratantes de la OACI están ya relacionados con alguna forma de la liberalización, donde el 65% son parte de uno o más acuerdos de liberalización contemplando la posibilidad del acceso a un mercado total.

El Consejo de la OACI ha convocado la quinta “Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización”, que se celebrará en la Sede de la OACI del 24 al 29 de marzo de 2003. Los objetivos de la Conferencia son elaborar un marco para la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional, con salvaguardias para garantizar la competencia

justa, la seguridad y la protección, e incluir medidas para garantizar la participación eficaz y sostenida de los países en desarrollo.

La conferencia proporcionará un foro a nivel mundial para que la OACI y sus Estados contratantes examinen cuestiones y opciones de política en el campo de la reglamentación del transporte aéreo, centrándose de la manera de liberalizar y no en si es necesario. El marco resultante servirá para orientar y facilitar la futura reforma de los reglamentos. Acojo con satisfacción el interés de los Estados de la CLAC y tomo nota de la celebración de un seminario de la CLAC en Santo Domingo el mes pasado, con participación de la OACI, en el que se ayudó a los Estados miembros de la CLAC a prepararse para la conferencia.

A fines de 2003 la OACI celebrará la 11ª Conferencia de navegación aérea para debatir temas relacionados en la gestión del tránsito aéreo, comunicaciones, navegación, vigilancia y cuestiones operacionales conexas. La reunión proporcionará una guía para que la comunidad de la aviación civil internacional se dirija hacia el objetivo fundamental de un sistema de gestión del tránsito aéreo coherente, integrado y mundial que cumpla con las metas acordadas de seguridad, protección y rendimiento.

Les insto a que están brindando ustedes al Programa universal de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional es un buen ejemplo de la manera en que la OACI y los estados puedan trabajar juntos para mejorar la calidad del transporte aéreo. Una clara ventaja del programa es que en Latinoamérica y el Caribe es determinar las deficiencias en las actividades de vigilancia de la seguridad en algunos Estados y elaborar planes de acción para corregir los puntos débiles que se observen. Me he complacido saber que auditorias de seguimiento llevadas a cabo bajo la supervisión de un equipo de la OACI confirmaron que se habían alcanzado mejoras importantes. Cuando el programa se amplíe en 2004 para incluir accidentes de las aeronaves e investigación de los incidentes, control de tránsito aéreo y aeródromos, podremos ver aún más mejoras en nuestro sistema de transporte aéreo.

Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 quizás hayan sido el mayor desafío a la seguridad que hayamos enfrentado. Creo que la comunidad de aviación civil internacional ha reaccionado en conformidad al adoptar determinadas iniciativas importantes para garantizar que dichos actos aborrecibles no vuelvan a suceder jamás. En febrero, la OACI celebró una Conferencia ministerial al alto nivel sobre seguridad de la aviación. El objetivo alcanzado por la Conferencia fue la aprobación de una estrategia mundial para fortalecer la seguridad de la aviación con el fin de proteger vidas, restaurar la confianza del público en los viajes aéreos y promover la solidez financiera del transporte aéreo que, como se ha visto, fue afectada gravemente.

Un elemento clave de la estrategia es el Plan de acción de la OACI para la seguridad de la aviación, que fue aprobada por el Consejo en junio pasado. El núcleo del Plan lo constituye un programa de auditoria obligatorias en todos los Estados miembros de la OACI. Este programa de auditorias ayuda a los Estados a determinar y corregir las deficiencias en la aplicación de las normas relacionadas con la seguridad de la OACI. Estas auditorias están comenzando

actualmente y se espera que la primera para esta región tendrá lugar en el primer semestre de 2003.

Por supuesto, una cosa es determinar las deficiencias y corregirlas es otra. Aunque todos los países tengan la intención política de hacerlo, a muchos les faltan los recursos técnicos o financieros necesarios. El mecanismo de seguridad de la aviación puede proporcionar asistencia inmediata a los Estados contratantes, basándose en los informes de auditorías y en las solicitudes de asistencia directa, para hacer frente de manera urgente a las deficiencias que se encuentran durante la auditoría. Los Estados también pueden sacar provecho del Programa de cooperación técnica de la OACI que ayuda a ubicar y obtener los recursos necesarios. Los invito a que estudien un Memorando de cooperación que firmaré dentro de poco tiempo con el Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo. Este acuerdo puede ayudar a financiar los proyectos relacionados con la seguridad y la protección de la aviación civil.

La seguridad de la aviación se apoya en tres pilares: por una parte, evaluar rápidamente las amenazas nuevas y emergentes contra la seguridad de la aviación para poder adoptar medidas preventivas. Por otra parte, vigilar y mejorar continuamente los procedimientos de seguridad vigentes para asegurarse de que correspondan a la amenaza identificada. Finalmente, acelerar el control y despacho de los pasajeros mantenimientos, al mismo tiempo, un elevado nivel de seguridad aplicando principalmente nuevas tecnologías.

El otro aspecto es la necesidad de fortalecer las disposiciones relacionadas con la seguridad en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En diciembre del año pasado, el Consejo de la OACI aprobó cambios a algunas disposiciones relacionadas con la seguridad. Y más recientemente adoptamos, en un procedimiento acelerado, un número de nuevas normas internacionales que fortalecerán de manera considerable la seguridad en vuelo. En ellas se incluye el refuerzo de las puertas del puesto de pilotaje para evitar que personas no autorizadas entren a la fuerza al puesto de pilotaje.

Igual que en los otros sectores de la aviación, la capacitación sigue siendo uno de los elementos claves para la seguridad de la aviación. Los insto a que utilicen el Centro regional sobre seguridad de la aviación, en Trinidad y Tobago, que proporciona cursos en inglés o el Centro en Quito que los proporciona en español. Tiene particular importancia el hecho de que la región cuenta con auditores capacitados y al respecto, llamo la atención sobre el próximo curso de capacitación de auditores en Quito en abril de 2003.

Además de estas medidas para reforzar la seguridad de la aviación, la OACI también ha elaborado un Plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra para cubrir los riesgos que habían quedado abiertos debido a la retirada, en su totalidad o en parte, de la cobertura de los seguros comerciales después de los sucesos del 11 de septiembre. Me he sentido satisfecho por la respuesta de los Estados a la solicitud de la OACI para cubrir de manera temporal los riesgos que quedaron abiertos por los mercados de seguros de aviación. El Consejo extendió hasta el 14 de febrero de 2003 la fecha para que los Estados notifiquen a la OACI su intención de participar en el plan. Los principales objetivos del plan son permitir que las operaciones de transporte aéreo continúen bajo condiciones financieras razonables, distribuir los riesgos de

guerra y riesgos relacionados entre las partes inclusive todos los Estados participantes, y proporcionar coberturas de seguridad adecuada a corto y mediano plazo y a la vez que permita que mercados de seguros privados vuelvan gradualmente al mercado. Si los Estados que representen como mínimo el 51% del porcentaje de financiación de la OACI acuerdan unirse para proporcionar las garantías, la OACI establecerá y podrá en práctica el plan mundial, en estrecha corporación con otras partes interesadas que representen a la comunidad de la aviación internacional. Los invito a que apoyen y se unan a este plan mundial bajo los auspicios de la OACI en el que una entidad sin fines de lucro proporcionaría cobertura en relación con los seguros por riesgo de guerra en la aviación, entidad que contaría con el respaldo gubernamental multilateral durante los años iniciales.

En el sector del medio ambiente, continúa la labor de la OACI tanto con respecto al ruido de las aeronaves como al efecto de las emisiones de los motores de las aeronaves. En la declaración a la Conferencia Mundial en la Cumbre sobre Desarrollo Sostenible celebrada en Johannesburgo en septiembre, la OACI reiteró que es consciente de su responsabilidad y la de sus 188 Estados contratantes “de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente”.

Señoras y señores, el sello distintivo de la relación entre la OACI y la CLAC es nuestro compromiso para trabajar juntos en un espíritu de estrecha cooperación. Como en el pasado, estoy seguro de que seguiremos coordinando nuestros programas para evitar la duplicación y colaborar en su aplicación. De esta manera podemos utilizar de forma óptima nuestros recursos y contribuir al máximo a la aviación civil internacional.

También queremos seguir comunicando públicamente los desafíos que enfrentamos en el siglo XXI, reflejando nuestra determinación sólida y de larga data para estudiar de manera efectiva las cuestiones relacionadas con la seguridad, la protección, la liberalización, el medio ambiente y la industria del transporte aéreo.

Muchas gracias.

**DISCURSO DE INAUGURACIÓN A CARGO DEL MINISTRO DE RELACIONES
EXTERIORES DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY DURANTE LA APERTURA DE
LA XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**
(Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002)

Excelentísimo Señor Presidente de la República de Paraguay, Don Luis Ángel Gonzáles Macchi.

Su Excelencia, Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Su Excelencia, Señor Almirante Miguel Ángel Candia, Ministro de Defensa de la República de Paraguay.

Señor Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Señor Ricardo Lloret, Presidente del Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil del Paraguay y Vicepresidente Primero en ejercicio de la Presidencia del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Señores Delegados de los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Autoridades Nacionales.

Señores Representantes del Cuerpo Diplomático Acreditado en el Paraguay.

Señores Observadores de los Organismos Internacionales.

Señoras y señores.

En nombre del gobierno y del pueblo paraguayo deseo expresar mi satisfacción y complacencia en hospedar por primera vez en nuestro país una Reunión de tanto prestigio, como es la XV Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), la cual reúne a personalidades de la comunidad aeronáutica de toda América Latina. Especialmente deseo agradecer la presencia del Presidente del Consejo de la Aviación Civil Internacional, Assad Kotaite.

El gobierno de Paraguay concede alta prioridad al desarrollo del transporte aéreo en la región, por el simple y conocido hecho de ser considerado como el medio más rápido, directo y seguro de poner en contacto a nuestros pueblos, y en particular a los agentes económicos.

En el caso particular de América Latina, un continente cuyas principales poblaciones están separadas por grandes distancias por importantes barreras naturales como altas cordilleras, desiertos, grandes bosques y selvas, el desarrollo de la tecnología y la seguridad aéreas se hacen especialmente necesarias.

Muy especialmente para el Paraguay, la necesidad del desarrollo del tráfico aéreo asume aspectos de aún mayor urgencia, teniendo en cuenta su condición de país sin litoral marítimo, situación que lo aleja de los mercados internacionales e influye decisivamente en su economía. En ese contexto, cabe señalar que nuestro país posee grandes facilidades para el desarrollo de la aeronáutica considerando sus condiciones geográficas y meteorológicas, las cuales brindan un escenario adecuado para su expansión.

En materia de seguridad, cabe destacar además que el Programa de Auditoria de Seguridad de la Organización de la Aviación Civil Internacional ha realizado un seguimiento de la implementación en el Paraguay de las normas y métodos recomendados por la OACI: "Sobre vigilancia de la seguridad Operacional". Dicho Programa arrojó resultados altamente satisfactorios, que nos colocan nuevamente en la Categoría I.

No quisiera concluir sin antes mencionar el decidido apoyo del Gobierno Nacional, a las acciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, cuyo Consejo integra desde el año 2001. En el ámbito interamericano, además, el Paraguay ha lanzado la candidatura del Dr. Ricardo Lloret para ocupar por primera vez el cargo de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que estamos seguros contará con la adhesión unánime de los Señores Delegados. Todo esto refleja nuestra voluntad política de colaborar decididamente, a nivel interamericano e internacional, a favor del desarrollo de la aviación civil y el tránsito aéreo.

En la confianza de que esta Asamblea tendrá el éxito esperado, en virtud del espíritu de colaboración de todos los Señores Delegados, declaro oficialmente inaugurada la XV Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Muchas gracias.

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 2001-2002

**I. ECONOMÍA REGIONAL EN 2001 Y
PERSPECTIVAS PARA 2002**

1. En el año 2001, la aviación civil regional se desarrolló en un entorno mundial de escaso dinamismo, la reactivación económica registrada en el año 2000 fue de corta duración. Después del incremento registrado en el 2001 (0.3%), las proyecciones, según la CEPAL, indican que durante el 2002 la actividad económica decrecerá en el orden de -0.8%. Asimismo, se espera un leve aumento de la inflación en la mayoría de los países de la región, aproximadamente 8%, lo que supone un incremento de dos puntos porcentuales en relación con el año 2001. Este repunte en el indicador regional se debe principalmente al efecto de devaluación registrado en dos de los países de la región (Argentina y Venezuela).

2. Las exportaciones de bienes también disminuirían en el 2002; en tanto que la balanza comercial reportaría un leve incremento. Esto debido también a la abrupta caída de la demanda de importaciones en uno de los Estados de la región.

3. La recesión durante el año 2001 afectó a todas las economías de la región y continuó repercutiendo durante el primer trimestre de 2002, produciendo una contracción en el orden del 3% del PBI con relación a 2001. La política fiscal, cambiaria y monetaria en 2001 y 2002, en la mayoría de los países de la región, ha sido más flexible, evitando así una mayor crisis de la economía. En todo caso, se espera

que a fines de 2002 se inicie una recuperación de la actividad económica regional, basándose en las proyecciones que apuntan hacia una recuperación de la economía de los Estados Unidos de Norteamérica y una mejora de la situación económica de Europa, en función de Latinoamérica.

4. Gracias a la flexibilización de los regímenes cambiarios y la adopción de políticas monetarias basadas en metas de inflación, las políticas macroeconómicas nacionales de varios países de la región han mejorado; aunque aún se presentan problemas en materia de política fiscal. Pese al aumento del gasto público y a las reformas orientadas a perfeccionar la política social, todavía no se alcanzan los niveles para lograr que los nuevos parámetros de desarrollo beneficien a toda la región, lo cual se podrá lograr con iniciativas de carácter global orientadas a mejorar la inserción de los países en desarrollo en el orden mundial y facilitar la aplicación de políticas nacionales y regionales más activas.

5. La evolución del comercio internacional ha sido poco favorable debido a los efectos de la grave crisis económica que atraviesa uno de los Estados de la región y la volatilidad de los mercados financieros. La crisis anteriormente señalada también trajo serias consecuencias provocando una contracción del comercio exterior de la región.

6. El ingreso de capitales en

Latinoamérica presentó una disminución con respecto a los años anteriores; pero se espera una recuperación de estos parámetros para 2002. El financiamiento externo continuó siendo inestable y volátil, en un escenario caracterizado por el riesgo en las inversiones. Esta situación se debería en gran parte a la crisis de las economías de los Estados, así como también a la incertidumbre política regional.

7. El deterioro de la situación económica regional ha afectado a los procesos de reforma, a lo que se suman problemas políticos en varios Estados. Esta situación se ha acentuado en el ámbito de las privatizaciones. En algunos países se suspendieron por completo proyectos previstos, mientras que en otros, se despierta cada vez menos el interés de los inversionistas.

8. Los procesos de integración en América Latina se han comportado heterogéneamente; las mayores dificultades han surgido en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), debido a que sus miembros se han visto afectados por problemas económicos. Pese al entorno regional e internacional señalado anteriormente, varias de las agrupaciones subregionales de integración han tomado importantes medidas. La Comunidad Andina de Naciones (CAN) se ha propuesto lograr una mayor coordinación de las políticas macroeconómicas de sus miembros, en tanto que la Comunidad de Caribe (CARICOM) ha avanzado en la consolidación del proyecto de unión monetaria. En junio de 2002, Chile concluyó las negociaciones con los países de la Unión Europea (UE), con los que suscribió un acuerdo de asociación política y económica en el que se estipula que, a partir de su entrada en vigor, el 85% de las exportaciones chilenas a la UE no estarán sujetas a aranceles.

II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL EN EL PERÍODO 2000-2001

Desarrollo general del tráfico regional (2000-2001) (Anexos 1 y 2)

9. En 2001, las líneas aéreas matriculadas en los Estados de América Latina y el Caribe transportaron un total de 16 430 millones de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo, 6% menos de lo transportado en 2000.

10. Los niveles de crecimiento de los pasajeros-kilómetros efectuados por las empresas aéreas regionales en sus servicios regulares disminuyeron con relación al período 1998-1999, ya que la tasa promedio anual de crecimiento fue negativa en el orden del 5.72%, ubicándose por debajo del promedio mundial situado en -2.9%. En lo que se refiere al transporte de carga total, considerada en toneladas-kilómetros (internacional más doméstica) por parte de las líneas aéreas de la región, al comparar 2000 con 2001 se observa una disminución del 7.2%. Parecería que dicha disminución responde a la recesión económica acrecentada por los sucesos del 11 de septiembre de 2001.

11. La capacidad ofrecida en asientos-kilómetros disponibles en el último bienio disminuyó en 2.68%. Este índice de decremento fue ligeramente menor al de pasajeros-kilómetros, ubicándose los coeficientes de carga en 64% para 2000 y 62% para 2001, en ambos casos por debajo del porcentaje de ocupación en el ámbito mundial, que se ubicó en 71% y 69%, respectivamente.

12. La participación de la región respecto al total mundial en el tráfico de pasajeros, tomando en cuenta los servicios regulares, fue de 4.7% en 2000 y 4.6% en 2001, lo que representa una leve disminución con respecto al período anterior.

Gráfico Nro. 1

Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico internacional de pasajeros-kilómetros



Gráfico Nro. 2

Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico total de pasajeros-kilómetros

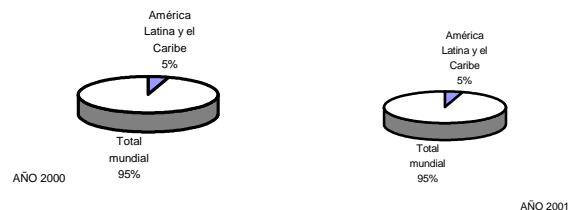


Gráfico Nro. 3

Participación de América Latina y el Caribe en el

tráfico internacional de toneladas-kilómetros (carga y total)

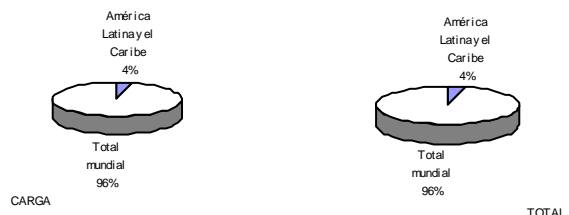
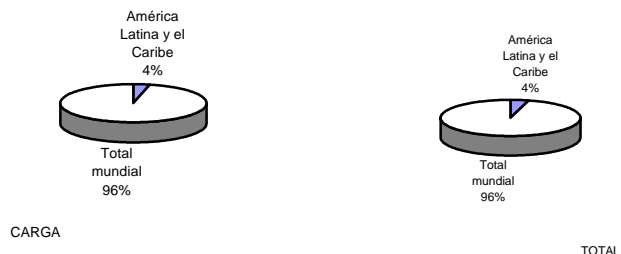


Gráfico Nro. 4

Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico total de toneladas-kilómetros (carga y total)

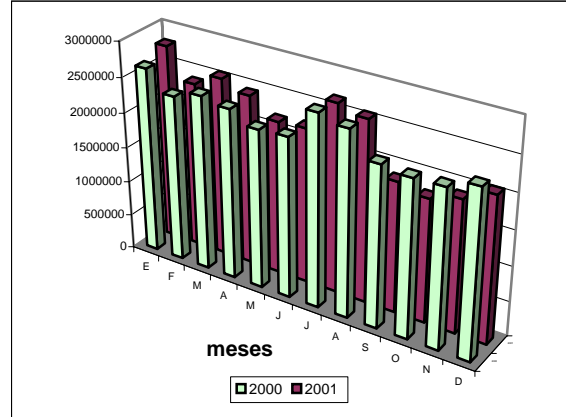


Tráfico intralatinoamericano (2000-2001)
(Anexo 3)

13. En 2001, el tráfico de pasajeros (en dirección sur-norte) entre 157 pares de ciudades de los Estados miembros de la CLAC disminuyó en 1.97% con respecto a 2000, como consecuencia de los sucesos del 11 de septiembre, que afectaron gravemente a la industria aérea. Por otro lado, casos como México, Quito, Bogotá y Sao Paulo, se registraron tasas de crecimiento, con índices superiores al 20%.

14. En lo referente a la estacionalidad del tráfico dentro de la región, la misma que por muchos años se había caracterizado por acentuados picos de altas y bajas, desde el bienio 98-99 continúa con una tendencia paulatina de disminución. De todas maneras, se observa que los meses de enero, julio y agosto, siguen siendo los de mayor tráfico, en tanto que mayo y junio los de menor.

15. La atenuación de la estacionalidad responde probablemente al aumento de los viajes de negocios, al movimiento de capitales intrarregionales, al avance de los procesos de integración en materia de comercio, turismo, etc., y a la eliminación de barreras arancelarias como resultado de los acuerdos alcanzados por los diferentes organismos subregionales. Se espera que este comportamiento se vaya acentuando en el futuro, en tanto se flexibilicen los acuerdos entre los Estados de la región Latinoamericana.



16. Dentro del proceso de globalización económica, se observa la concentración del tráfico intra y extra subregional en un limitado número de líneas aéreas y/o un grupo de ellas. La privatización de los transportistas nacionales, las fusiones y alianzas intrarregionales junto con una amplia racionalización de las flotas y rutas han permitido a algunas líneas aéreas mantenerse en el mercado no obstante la depresión producida después de los lamentables acontecimientos del 11 de septiembre, sobre todo concentrando sus rutas hacia los Estados Unidos de Norteamérica. El precio del combustible de aviación también ha incidido en los altos costos de explotación de las líneas aéreas.

Gráfico Nro. 5

Estacionalidad del tráfico de pasajeros con origen y destino en América Latina

17. En materia de las alianzas generadas en la región, se podría concluir que la mayoría de ellas no han alcanzado sus objetivos, subsistiendo únicamente aquellas que, gracias a la apertura de ciertos mercados, han logrado arrastrar tráficos utilizando estrategias de penetración a través de la adquisición de capitales en terceros Estados.

Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y otras regiones (2000-2001)
(Anexos 4 y 5)

CLAC - Estados Unidos de América

18. Al analizar el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos de América en el período 2000-2001, tomando una muestra de los 75 pares de ciudades más importantes, se aprecia un decremento del 15.18%. Esto se explica por lo ocurrido en septiembre de 2001 y las limitaciones de un buen número de líneas aéreas latinoamericanas para acceder al mercado y/o aumentar la capacidad en las rutas desde y hacia los Estados Unidos, habiendo incidido también la denominada “categorización”.

19. Dadas las características del mercado, se ha analizado separadamente el movimiento de pasajeros entre México y los Estados Unidos, tomando en cuenta 134 pares de ciudades; en él también se ha observado un decremento de 0.87% entre 2000 y 2001.

CLAC - Europa

20. El tráfico de pasajeros entre América y Europa, considerando 61 pares de ciudades, experimentó una disminución del orden del 3.40% entre 2000 y 2001.

21. En lo que tiene que ver con la estacionalidad de este tipo de tráfico, se mantienen características de años anteriores, destacando el mes de agosto para las altas y el mes de febrero para las bajas.

Flota de las líneas aéreas de la región (2001)
(Anexo 6)

22. En diciembre de 2001, el número de aeronaves a reacción de 34 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC ascendía a 740, de las cuales, el 9% correspondían a material volante de fuselaje ancho. Con respecto a aeronaves de este tipo, disponibles al finalizar el año 2001, se aprecia la ampliación de estas flotas, ya que el número de aeronaves ha crecido alrededor de 20%.

23. Cabe destacar que durante este período se han promulgado disposiciones más rigurosas en cuanto al ruido para aeronaves.

Resultados financieros de las aerolíneas de la región (2001)
(Anexo 7)

24. No obstante la dificultad para obtener la información financiera de las líneas aéreas, sobre la base de los datos disponibles, se continúa con una tendencia de disminución en los ingresos de explotación con relación a los gastos del orden del 11%. Parecería que esto se debe a los altos costos que afrontan las líneas aéreas y al proceso de reestructuración de las mismas, como resultado de ajustes realizados después del 11 de septiembre de 2001.

Bloques regionales y subregionales en

materia de transporte aéreo

25. Durante 2001 y lo que va de 2002, prosiguió consolidándose el movimiento integracionista entre los países que conforman nuestras subregiones, a través de la firma de acuerdos más liberales, reuniones de coordinación y estudios realizados para el establecimiento de políticas comunes, enfatizándose que el transporte aéreo constituye una herramienta básica en la consecución de los objetivos integracionistas. Al respecto, y conforme al encargo de la XIV Asamblea Ordinaria (Santo Domingo, República, Dominicana, noviembre de 2000), el Comité Ejecutivo siguió de cerca los procesos de integración regional y subregional. En ese orden de ideas, a continuación presenta una visión general de la situación:

ALADI

26. La ALADI desarrolló un estudio denominado “Diagnóstico sobre el transporte aéreo internacional y su infraestructura en América del Sur” (DITIAS), el cual contiene un diagnóstico de la situación actual y perspectivas del transporte aéreo en la región y un programa de acciones concretas que contiene aquellas prioritarias para este modo de transporte. Este proyecto tiene como objetivo promover la integración física de América del Sur, tendiendo hacia el establecimiento de un sistema integrado de transporte.

27. Como complemento al documento DITIAS, el 4 de septiembre de 2001 se publicó el documento ALADI/SEC/Estudio 136, que tiene como objetivo aumentar la eficiencia de los costos de servicios de transporte aéreo, reducir sus costos y hacer de éste un instrumento efectivo para coadyuvar el crecimiento del turismo y el

desarrollo económico de todos y cada uno de los países integrantes de la ALADI. Con este estudio se generarían beneficios concretos para las operaciones de transporte aéreo de la región que forman los países miembros de la ALADI y se establecerían algunas acciones que permitirían la eliminación de las trabas legales, administrativas o institucionales que actualmente obstaculizan las operaciones de este modo de transporte.

28. Durante este período, las actividades vinculadas al transporte aéreo estuvieron dirigidas a la consolidación y ajustes del proyecto piloto “Sistema de Información sobre Transporte de la ALADI (SIT-A)” que incluye todos los modos de transporte.

**Asociación de Estados del Caribe
(A.E.C.)**

29. Dentro del marco de la Asociación de Estados del Caribe (A.E.C.), el Consejo de Ministros de esa Asociación, en su VI Reunión (San Pedro de Sula, Honduras, diciembre de 2000), adoptó la Resolución Nro. 5/00 “Criterios de Política Común sobre Transporte Aerocomercial en la AEC”, la cual constituye la culminación de una tarea emprendida por el Comité Especial de Transporte de esa Asociación. De igual manera, se continúan los esfuerzos para desarrollar un documento vinculante que permita cumplir con el mandato de los Jefes de Estado en su primera Cumbre (Puerto España, 1995) de “unir al Caribe por aire y por mar”.

30. Con respecto a los cielos abiertos, el Comité Especial de Transporte de esta Asociación, aprobó el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Aéreo, el

mismo que deberá ser sometido a consideración del Consejo de Ministros en noviembre de 2002.

MERCOSUR
(Acuerdo de Fortaleza)

31. Con relación al Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos Subregionales en el marco del Acuerdo de Fortaleza, firmado entre los Gobiernos de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, en diciembre de 1996, continúa el estudio para modificarlo, con miras a la conformación de un acuerdo multilateral intrarregional más amplio y más flexible.

32. El Acuerdo de Fortaleza, entre otras cosas, ha impulsado la homologación en materia de otorgamiento de permisos de operación de todos los vuelos subregionales. En cuanto al avance respecto al tema de los servicios subregionales, se está considerando eliminar la superposición de dos marcos regulatorios, el de los acuerdos bilaterales y el del sistema subregional; asimismo, se ha creído conveniente la liberalización de los derechos de tráfico, para lo cual seis de los siete países miembros aprobaron una Resolución que propone un cronograma de liberalización y firmaron un Memorándum de Entendimiento aprobando el cronograma propuesto.

33. Se estima que, para el próximo año, se logre la flexibilización de los derechos de tráfico y de esa manera, en el futuro, tanto los países miembros del Acuerdo de Fortaleza como de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), podrían discutir y procurar una mayor apertura de los tráficos, con lo que se consolidaría una probable base política aérea sudamericana.

Comunidad Andina de Naciones

(CAN)

34. Dentro del marco de la Comunidad Andina de Naciones, se llevó a cabo la IX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) (Lima, Perú, febrero de 2000). En esta reunión, se analizó el estudio sobre la “evaluación global del proceso de integración del transporte aéreo subregional”.

35. En cuanto a la política de integración andina, el proyecto subregional de la CAN prevé un modelo de integración más profundo, no sólo en lo comercial sino también en lo político y social, encontrándose actualmente en el proceso de conformación del Mercado Común Andino. Con base en el principio de “regionalismo abierto”, la CAN ha venido ejecutando una estrategia global de negociaciones comerciales, siendo el ALCA uno de los principales ejes de esa estrategia.

36. La CAN también ha iniciado negociaciones para la creación de una Zona de Libre Comercio con el MERCOSUR, cuyo objetivo es la conformación del espacio común sudamericano a fin de avanzar cada vez más hacia una integración de América Latina y del Caribe que contribuya a alcanzar una participación más equilibrada en las negociaciones para la creación del ALCA en el año 2005. Continuando con su estrategia de integración, la CAN ha venido desarrollando negociaciones con los países del “Triángulo Norte (Guatemala, El Salvador y Honduras) y con otros países de la región; asimismo, entre sus objetivos se encuentra la suscripción de un acuerdo de asociación con la Unión Europea.

37. Por otro lado, la CAN está trabajando en una propuesta para sustituir a las Decisiones 297, 320, 360 y 361, la cual se encuentra actualmente en estudio.

38. Conforme lo estableció el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, el Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo continúa trabajando en la elaboración del proyecto de Decisión que adopte como norma comunitaria el Anexo 4 sobre el Comercio de Aeronaves Civiles de la Organización Mundial de Comercio (OMC), la elaboración del Reglamento Comunitario para el otorgamiento de los permisos de operación, la elaboración de la Guía de derechos y obligaciones de los usuarios de los servicios de transporte aéreo, y el análisis de las Decisiones de la CLAC a efecto de estudiar la pertinencia de adoptarlas como normas comunitarias.

Conclusión

39. Como se puede observar en este período, los movimientos integracionistas así como los acercamientos entre bloques subregionales prosiguieron. La llamada integración del transporte aéreo latinoamericano se está dando a paso lento, a través de los acuerdos subregionales.

40. La CLAC, como organismo especializado, ha seguido de cerca todos estos acontecimientos, brindando todo el apoyo posible. Esto ha fortalecido su actividad, constituyéndose en el foro idóneo para armonizar políticas y estrategias que orienten el desarrollo de la aviación civil regional dentro del nuevo escenario de la globalización. Es decir, en esta materia, la CLAC se encuentra abocada en la concertación de posiciones de los diferentes grupos subregionales con miras a delinear una

política general que ampare a todas las subregiones.

III. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL ORGANISMO REGIONAL EN EL BIENIO 2001-2002

Reuniones CLAC y Organismos conexos (Anexos 8 y 9)

41. En los **Anexos 8 y 9** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2001-2002, y se aprecia la importante participación de los Estados miembros y los Observadores. También se han considerado aquellas reuniones de la OACI de interés para el Organismo Regional, así como las reuniones de los Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica, y de otros Organismos vinculados a la CLAC, como AITAL, IATA, la Comunidad Andina y MERCOSUR, tomando en cuenta que esta Comisión realiza un seguimiento general de los asuntos del quehacer aeronáutico regional.

Principales asuntos examinados por la CLAC (2001-2002)

42. De acuerdo con el Programa de Actividades aprobado por la XIV Asamblea, tanto la Secretaría como el Comité Ejecutivo de la CLAC cumplieron con las tareas encargadas. En función de la metodología establecida desde 1995, se ha realizado un constante seguimiento sobre el cumplimiento de las actividades, mediante tablas de actualización a lo largo del bienio.

43. De acuerdo a las tareas permanentes del Programa de Actividades, se prosiguió con la recopilación, procesamiento

y publicación de las estadísticas de origen y destino de la CLAC. Es así que, desde el año 2000, se publican las estadísticas a través de la página web y en ella se pueden obtener datos desde el año 1990, hasta el año próximo pasado.

44. Al igual que en períodos anteriores, la CLAC ha continuado brindando su apoyo a la OACI en materia de estadísticas, facilitación y seguridad, así como en lo relacionado a la coordinación y difusión de los programas de capacitación profesional.

45. En lo que tiene que ver con la gestión y administración de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en ruta y, como producto de la privatización de aeropuertos en la región, la CLAC ha desarrollado dos proyectos de Resolución sobre el cálculo de costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región y sobre una guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias. Estos documentos establecen pautas para el trabajo conjunto, a fin de mejorar la infraestructura aeronáutica y aplicar costos reales a los servicios que se brindan, tomando en cuenta las recomendaciones y directrices de la OACI.

46. Dentro de este contexto, se incorporaron nuevos actores a la actividad del transporte aéreo ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad: los operadores de aeropuerto, los entes reguladores y las líneas aéreas. En ese sentido, en agosto de 2001, se llevó a cabo un Coloquio CLAC/OACI/BID/IATA/AITAL sobre el “Nuevo escenario del transporte aéreo en América Latina” en el que se identificaron los problemas por los que atravesaba la región y buscaron alternativas para resolverlos en el

menor tiempo posible. Como resultado de este trabajo, se conformó el Comité de alto nivel Post-Coloquio, el cual ha mantenido seis reuniones a lo largo del período.

47. Después de los lamentables acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, en el marco de la XI Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de Iberoamérica (Lima, Perú, noviembre de 2001), los Presidentes encargaron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil reunirse para establecer mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable. En cumplimiento de este mandato, se llevaron a cabo dos reuniones de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas, quienes acordaron apoyarse en el trabajo de la CLAC y particularmente en el Comité de alto nivel Post-Coloquio. Como producto de su trabajo, se está presentando a consideración de la Asamblea un Proyecto de Resolución sobre los acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas.

48. Tal como lo acordara el Comité Ejecutivo, en su oportunidad, la Secretaría continúa alimentando su base de datos sobre los acuerdos bilaterales y multilaterales en materia de transporte aéreo suscritos por sus Estados miembros, así como todo lo concerniente a la legislación aeronáutica. Esta información también se puede obtener desde nuestra página web.

49. También se continuó con el seguimiento sobre acciones internacionales y regionales en materia de turismo. En ese sentido, se actualizó la Resolución A12-10,

sobre la coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana.

50. La Secretaría siguió impulsando la notificación y ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional por parte de los Estados miembros de la CLAC. Asimismo, continuó con la tarea de compilación y difusión de información sobre tasas y derechos aeroportuarios.

51. Durante este período, se incorporó el tema de servicio al cliente y calidad total dentro de las tareas de la CLAC. En ese sentido, se trabajó en la elaboración de un proyecto de Resolución sobre criterios y directrices en esta materia, el cual tiene como fin la realización de un trabajo conjunto para que el servicio a los usuarios sea el objetivo principal y permanente de las autoridades y líneas aéreas.

52. En lo que se refiere al control y actualización del presupuesto, así como de las cuotas de contribución, la Secretaría ha cumplido con presentar los respectivos informes en las reuniones del Comité Ejecutivo, conforme lo establece el Estatuto.

55. En cuanto a la “Capacitación Profesional”, cabe señalar que la CLAC ha venido apoyando los impartidos por otros organismos, entre los que destacan: CIPE de Argentina, INDAE de Argentina, IATA, IAC del Brasil, Academia de Aviación Civil de Singapur, entre otros; organismos que, en algunos casos, ofrecieron becas de capacitación para los Estados miembros. En este sentido, cabe destacar que en septiembre se firmó el Anexo 1, en su versión en inglés, al Memorandum de Entendimiento entre la CLAC y la Autoridad Aeronáutica de Singapur, ampliando el espectro de los cursos ofrecidos a la región por la Academia de

Aviación Civil de dicho país. La versión en español se firmará durante la presente Asamblea.

53. Con relación a los estudios que está llevando a cabo la OACI en la esfera del transporte aéreo y, en particular, con el medio ambiente, se constituyó un Grupo *ad hoc* con el propósito de elaborar una “política regional en materia de medio ambiente”. Como producto de su trabajo, se desarrolló un proyecto de Resolución sobre “Declaración de políticas y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente.

54. El Comité Ejecutivo continuó exhortando a los Estados a ratificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo o “Convenio de Montreal de 1999”. En ese sentido, se someterá a consideración de la Asamblea el proyecto de Recomendación “Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos”. De igual manera, continuó apoyando a la OACI en materia de facilitación.

55. Cabe mencionar que la CLAC tuvo una importante participación durante el 33 período de sesiones de la Asamblea de la OACI, realizada en la ciudad de Montreal, del 25 de septiembre al 5 de octubre de 2001; así como en la Conferencia Ministerial sobre seguridad de la aviación, realizada en Montreal, febrero de 2002.

56. Entre otras tareas, el Comité Ejecutivo siguió muy de cerca el trabajo que se viene realizando respecto a los aspectos económicos, jurídicos e institucionales de la implantación de los sistemas CNS/ATM, tal

como lo había venido realizando desde sus inicios. De igual manera, se continuó apoyando la implementación de los Planes de Navegación Aérea en los Estados miembros; y, mediante la participación activa a través de observadores en las reuniones del GREPECAS y sus Subgrupos, apoyó el trabajo de la OACI desde el punto de vista político.

57. La evaluación de los procesos de integración se llevó a cabo mediante la participación directa de representantes de la CLAC en las reuniones de los organismos subregionales a través de observadores de los Estados miembros y de la Secretaría. Esto permitió una importante coordinación que evitó la duplicación de esfuerzos y la difusión de los métodos, procedimientos y directrices promulgados tanto por la OACI como por la CLAC.

58. En cuanto a los nuevos sistemas electrónicos para emisión de billetes de pasajes, y billetes de pasajes electrónicos, el Comité Ejecutivo trabajó en la formulación de una cláusula modelo o directriz a través de dos proyectos de Decisión; “Armonización de disposiciones respecto a la implantación de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos” y “Sistemas de registro electrónico de tarifas”.

59. En materia de seguridad operacional se debe destacar que, en el marco de las reuniones del Organismo Regional, durante el presente período se han llevado a cabo cuatro reuniones ordinarias de la Junta General del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. En ese sentido, durante el presente período, el Sistema inició sus operaciones.

60. En lo que tiene que ver con la seguridad contra actos de interferencia ilícita, se constituyó un Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en esta materia. Este Grupo mantuvo cinco reuniones a lo largo del período. Luego de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, se reordenaron los términos de referencia de este Grupo y, en ese sentido, adquirió carácter de independencia y permanencia, constituyéndose en el Grupo AVSEC de la CLAC, el mismo que continuará trabajando en el próximo período.

61. Cabe destacar que en el período 1999-2000, la realización de paneles durante las reuniones del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) contribuyó substancialmente en la actualización de información y acercamiento con otros organismos regionales, destacándose los paneles de gestión de aeropuertos y sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM.

62. Durante este período se continuó con el trabajo para determinar la posibilidad de armonizar la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación. En ese sentido, se desarrolló un Proyecto de Resolución.

63. Con respecto a la revisión de la política regional en materia de transporte aéreo, se constituyó el Grupo específico de política aérea, el cual mantuvo cinco reuniones a lo largo del período y tuvo como tarea principal la actualización de la Resolución A14-1 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte

aéreo”, el cual también está siendo presentado a consideración de la Asamblea. De igual manera, este Grupo está trabajando en el desarrollo de una Guía de orientación para establecer una posición regional durante la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo que se realizará en marzo de 2003, en Montreal. Al respecto, cabe señalar que como preparación para la citada Conferencia, en octubre de 2002, en la ciudad de Santo Domingo, se llevó a cabo un Seminario sobre liberalización del transporte aéreo en América Latina.

64. En cumplimiento a su tarea, la Secretaría trabajó en la actualización de la información sobre el precio de combustible en la región. Este tema también está siendo desarrollado por el Comité de alto nivel Post-Coloquio. En ese sentido, se presentará a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas”.

65. Como se desprende de lo expuesto en los párrafos precedentes, la Comisión ha examinado diferentes asuntos del quehacer aeronáutico en las reuniones del Comité Ejecutivo y de sus Órganos Subordinados, y ha organizado Paneles sobre diferentes tópicos de interés, que han ayudado a esclarecer conceptos enriqueciendo el conocimiento y el diálogo entre los Estados miembros. Los procedimientos de trabajo implementados han permitido cumplir a cabalidad con las tareas encomendadas por la anterior Asamblea.

Presupuesto de la CLAC

66. En lo que tiene que ver con el presupuesto correspondiente al ejercicio 2001, se debe resaltar que terminó con un pequeño superávit; es decir, con un estado de gastos

equilibrado con relación a lo aprobado por la Asamblea, esto gracias al manejo austero de los fondos y al estricto control de gastos llevado a cabo por la Secretaría. Se espera que, de igual manera, se obtenga para el presente año un adecuado equilibrio entre lo presupuestado y lo gastado.

67. Es importante resaltar la amplia colaboración brindada tanto por las autoridades aeronáuticas como por las líneas aéreas de la región para el otorgamiento de billetes de pasajes libres de cargo para los viajes oficiales del personal de la Secretaría, lo que contribuyó sustancialmente en el trabajo desarrollado por la Comisión.

68. Tomando como base la experiencia de períodos anteriores, la Secretaría elaboró un proyecto de presupuesto para el bienio 2003-2004, manteniendo, como en ocasiones anteriores, una política de control estricto de gastos e implementando medidas que ayuden a disminuir los costos. Este presupuesto fue en principio acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo y no incluye erogación adicional alguna por parte de los Estados, pues se mantiene en los mismos términos que los anteriores.

Contribuciones de los Estados miembros al presupuesto del Organismo Regional

69. La XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) adoptó la Resolución A14-11 sobre el “Prorratio de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras”. En esta Resolución se encarga al Comité Ejecutivo que, entre otras cosas, una vez se disponga de las escalas de cuotas que apruebe la Asamblea de la OACI, adopte las

escalas de porcentajes de contribución de los Estados miembros de la CLAC para el período correspondiente e informe a los Estados miembros sobre las citadas escalas y los respectivos montos.

70. Sobre la base de estas escalas, los Estados han depositado sus cuotas. En la nota de estudio CLAC/A15-NE/15, se presenta un cuadro con las cantidades que han de pagarse en relación a los reembolsos de la CLAC a la OACI correspondientes al ejercicio 2002 y saldos anteriores correspondientes a 1992-2001.

IV. RELACIONES DE LA CLAC CON OTROS ORGANISMOS

71. La CLAC y la OACI continúan trabajando estrechamente en base al *Modus Vivendi* suscrito entre las dos organizaciones, especialmente con el valioso apoyo de las Oficinas Regionales OACI de Lima y México.

72. Es importante destacar también que, de conformidad con el Artículo 7 del Estatuto, la Comisión ha mantenido estrechas relaciones de trabajo con los otros organismos regionales, entiéndase CEAC, CAAC, y CAFAC, con los que se suscribieron Memorándums de Entendimiento. De igual manera, existen estrechos vínculos con organismos que coparticipan del trabajo de la Comisión, como es el caso de ACI/LAC, AENA de España, AITAL, ALADA, ALADI, CAN, COCESNA, FAA de los Estados Unidos, IATA, IFALPA, IPAC, OEA y OIP. El trabajo coordinado a través de la Secretaría con todos los organismos señalados ha contribuido en la fructífera labor llevada a cabo en conjunto.

V. CONCLUSIONES

73. Este informe, que en forma sucinta resume las actividades realizadas por la CLAC durante 2001-2002, nos da la pauta que, no obstante las limitaciones propias del Organismo, se ha cumplido los objetivos establecidos por la XIV Asamblea y se espera que en los próximos años se continúen consolidando las actividades de la aviación civil a nivel regional en el marco de la globalización y la libre competencia.

74. Sobre la base de lo expuesto, se puede concluir que el proceso de liberalización del transporte aéreo en la región sigue su curso, lo que se aprecia en la progresiva liberalización de los servicios de transporte aéreo por parte de la mayoría de los Estados miembros que últimamente han firmado acuerdos más amplios y flexibles que los anteriores; y se espera que en el mediano plazo la región a nivel general disponga de políticas más amplias y se propugne una mayor apertura de los mercados para la libre competencia.

75. Se espera que los procesos de privatización de aeropuertos continúen y la infraestructura aeronáutica pase a ser administrada por el sector privado; asimismo, que los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea se establezcan de forma justa y transparente.

76. Se espera que el tráfico se recupere y que las líneas aéreas de la región vayan modernizando sus flotas con la incorporación de equipos de última generación.

77. Para el próximo período, temas como la seguridad contra actos de

interferencia ilícita, la facilitación, servicio al cliente y calidad total, así como los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM seguirán siendo discutidos en el seno de la Comisión, procurando una eficaz coordinación y armonización de criterios y políticas.

78. El transporte aéreo regional continuará siendo el elemento de punta en los procesos de integración subregional y regional, por tanto se espera que la CLAC siga brindando su apoyo a los diferentes organismos de integración subregional para alcanzar niveles adecuados de intercambio.

79. Desde el punto de vista económico, las perspectivas para la región no son favorables, pues luego de la drástica caída del PBI se posterga la esperada recuperación del crecimiento económico de la región, lo que afectará al transporte aéreo y agudizará la grave crisis por la que enfrentan las líneas aéreas de la región.

80. El acercamiento con otros organismos internacionales continuará fortaleciéndose y se aspira que en transcurso del próximo período se disponga del número suficiente de ratificaciones para que la CLAC pase a desenvolverse como COPAC.

81. En mi calidad de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, considero que esta Asamblea nos brinda la oportunidad de impulsar el trabajo de la CLAC que se ha constituido en el Organismo vértice de la integración y el progreso del transporte aéreo latinoamericano. Tendremos la oportunidad de discutir 19 Proyectos de Decisión que son la esencia del trabajo desarrollado en el presente bienio y de proyectar nuestra labor futura

aprobando el programa de trabajo para los años 2003 y 2004.

82. Estoy seguro que la labor que desarrolla la CLAC en el futuro seguirá el mismo derrotero que hasta ahora y al concluir este Informe, deseo expresar mi reconocimiento a las autoridades del país anfitrión, a los altos dignatarios, delegados y observadores que asisten a este importante evento y a todos los Estados miembros, especialmente a aquellos que conformaron el Comité Ejecutivo y acompañaron a la Presidencia en su gestión, colaborando activamente para llevar a buen término las tareas encomendadas. Deseo también hacer público mi reconocimiento a la OACI, por el permanente apoyo que nos brinda y a la Secretaría de la CLAC por su siempre eficiente labor desarrollada.

TRÁFICO DE PASAJEROS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 2000 - 2001 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2000/2001	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	142170 4.7%	134040 4.6%	222141 5.2%	216194 5.1%	64%	62%	-5.72%	-2.68%
Total Mundial	3017790	2930370	4250408	4246913	71%	69%	-2.90%	-0.08%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2000/2001	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	86570 4.9%	78680 4.6%	127309 5.2%	119212 4.9%	68%	66%	-9.11%	-6.36%
Total Mundial	1778600	1716560	2470278	2452229	72%	70%	-3.49%	-0.73%

Fuente: OACI

TRÁFICO DE CARGA Y TOTAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 2000 - 2001 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Área	Toneladas-Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2000-2001	
	Carga		Total		2000	2001	Carga	Total
	2000	2001	2000	2001				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	4450 3.8%	4130 3.7%	17480 4.4%	16430 4.3%	57.0%	53.0%	-7.2%	-6.0%
Total Mundial	117580	110680	400780	385370	61.0%	59.0%	-5.9%	-3.8%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Toneladas-Km efectuadas (millones)				Coeficiente de de carga total		Variación 2000-2001	
	Carga		Total		2000	2001	Carga	Total
	2000	2001	2000	2001				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	3740 3.7%	3400 3.6%	11880 4.4%	10830 4.2%	61.0%	57.0%	-9.1%	-8.8%
Total Mundial	101080	94870	270950	258550	64.0%	62.0%	-6.1%	-4.6%

Fuente: OACI

**TRÁFICO DE PASAJEROS POR
 ORIGEN Y DESTINO DENTRO DE LATINOAMÉRICA**

(Tráfico en dirección, S - N)

CIUDADES		2000 Pasajeros (N°)	2001 Pasajeros (N°)	Variación 2000-2001 (%)
ASUNCIÓN	(6)	81618	83922	2.82
BARRANQUILLA	(3)	9354	13277	41.94
BOGOTA	(10)	255850	308808	20.70
BUENOS AIRES	(24)	1928149	1695918	-12.04
CALI	(7)	40145	18936	-52.83
CANCUN	(3)	78742	60277	-23.45
CARTAGENA	(5)	17691	19985	12.97
CIUDAD DEL ESTE	(1)	3234	4141	28.05
GUAYAQUIL	(5)	106243	107244	0.94
IQUIQUE	(2)	14098	8397	-40.44
LA PAZ	(3)	31594	21626	-31.55
LIMA	(8)	257706	297659	15.50
MANAGUA	(3)	70751	71700	1.34
MEDELLIN	(9)	40153	43794	9.07
MERIDA	(2)	4068	4020	-1.18
MEXICO	(2)	122490	150686	23.02
PEREIRA	(2)	3836	5923	54.41
QUITO	(5)	188001	232771	23.81
RIO DE JANEIRO	(5)	27905	31878	14.24
SAN JOSE	(9)	220239	213707	-2.97
SAN SALVADOR	(9)	80906	93646	15.75
SANTA CRUZ	(5)	19983	12271	-38.59
SANTIAGO	(23)	990538	962716	-2.81
SANTO DOMINGO	(1)	10093	8153	-19.22
SAO PAULO	(9)	165284	203327	23.02
TOTAL	(157)	4768671	4674782	-1.97

Nota: El número de ciudades en Latinoamérica consideradas en la muestra se indica entre paréntesis

Fuente: Programa ODS CLAC

TRÁFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO
 ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC
 Y LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

(Tráfico en dirección, S-N)

CIUDADES		2000 Pasajeros (N°)	2001 Pasajeros (N°)	Variación 2000-2001 (%)
ASUNCION	(3)	12322	15509	25.86
BARRANQUILLA	(2)	38155	43376	13.68
BOGOTA	(6)	467181	340082	-27.21
BUENOS AIRES	(4)	572138	427822	-25.22
CALI	(4)	103677	94425	-8.92
CARTAGENA	(2)	17857	18506	3.63
GUAYAQUIL	(3)	139061	166355	19.63
LA PAZ	(1)	42979	32622	-24.10
LIMA	(6)	448938	455019	1.35
MANAGUA	(3)	166342	150383	-9.59
MEDELLIN	(4)	84049	80770	-3.90
PEREIRA	(3)	22288	22388	0.45
PUERTO PLATA	(3)	260753	232696	-10.76
PUNTA CANA	(2)	19391	32373	66.95
QUITO	(2)	127544	125704	-1.44
RIO DE JANEIRO	(1)	157796	112558	-28.67
SAO PAULO	(2)	407532	264598	-35.07
SAN JOSE	(5)	552512	493809	-10.62
SAN PEDRO SULA	(2)	79453	94348	18.75
SAN SALVADOR	(9)	464869	469972	1.10
SANTA CRUZ	(1)	43270	51052	17.98
SANTIAGO	(7)	334491	286752	-14.27
SANTO DOMINGO	(2)	800341	527256	-34.12
TEGUCIGALPA	(2)	83153	81210	-2.34
TOTAL	(75)	5446092	4619585	-15.18
ACAPULCO	(8)	74189	81613	10.01
AGUASCALIENTES	(2)	18227	21918	20.25
CANCUN	(20)	922138	1037330	12.49
CHIHUAHUA	(3)	24673	22525	-8.71
COZUMEL	(6)	84055	95004	13.03
DEL BAJIO	(8)	158519	181668	14.60
DURANGO	(2)	11293	18234	61.46
GUADALAJARA	(12)	835971	760501	-9.03
GUAYMAS	(1)	15456	11157	-27.81
HERMOSILLO	(4)	66953	75606	12.92
MANZANILLO	(2)	17704	34687	95.93
MAZATLAN	(7)	86976	146721	68.69
MERIDA	(3)	40377	40450	0.18
MEXICO	(16)	2305537	2053176	-10.95
MONTERREY	(9)	319118	295465	-7.41
MORELIA	(5)	79917	81325	1.76
PTO. VALLARTA	(13)	374103	433947	16.00
SALTILLO	(1)	10261	6985	-31.93
SAN LUIS POTOSI	(3)	11069	13634	23.17
TAMPICO	(2)	17265	15519	-10.11
TORREON	(2)	11815	16359	38.46
VERACRUZ	(1)	14410	11750	-18.46
ZACATECAS	(3)	43514	38648	-11.18
ZIHUATAHEJO	(4)	57562	58374	1.41
TOTAL	(134)	5601102	552596	-0.87

NOTA: Los números entre paréntesis indican la cantidad de ciudades de los Estados Unidos de Norteamérica consideradas en la muestra

FUENTE: ODS CLAC

**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO
 ENTRE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y EUROPA**

(Tráfico en dirección, S-N)

CIUDADES	2000 Pasajeros (N°)	2001 Pasajeros (N°)	Variación 2000-2001 (%)
BOGOTÁ (4)	188295	182336	-3.16
BUENOS AIRES (9)	675251	586486	-13.15
CANCUN (5)	111284	84344	-24.21
FORTALEZA (3)	24803	25300	2.00
GUAYAQUIL (2)	46613	61981	32.97
MÉXICO (1)	54768	74760	36.50
QUITO (2)	83045	100907	21.51
RECIFE (2)	43005	45222	5.16
RIO DE JANEIRO (10)	363017	331980	-8.55
SALVADOR (1)	14684	19480	32.66
SAN JOSE (3)	48127	54977	14.23
SAN SALVADOR (1)	5638	6329	12.26
SANTIAGO (6)	208039	226175	8.72
SAO PAULO (12)	880916	853834	-3.07
TOTAL (61)	2747485	2654111	-3.40

NOTA: Los números entre paréntesis indican la cantidad de ciudades de Europa consideradas en la muestra

FUENTE: ODS CLAC

FLOTA REACCIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS
 (Líneas aéreas regulares que cumplen servicios aéreos internacionales)
 (Diciembre de 2001)

ANEXO 6

TIPO DE AERONAVE	ARGENTINA				ARUBA	BOLIVIA				BRASIL						CHILE	COLOMBIA		COSTA RICA	CUBA	ECUADOR	
	AEROLINEAS ARGENTINAS	SOUTHERN WINDS	DINAR	AUSTRAL	LAPA	AIR ALM	LAB	AEROSUR	VARIG	VASP	TAM MERIDIONAL	TRANS BRASIL	RIO-SUL	NORDESTE	CRUZIERO	LAN CHILE	ACES	AVIANCA	LACSA	CUBANA	ECUATORIANA	TAME
A300										3												
A310-300							1														1	
A319																						
A320																10	4					
A330																						
A340	3															4						
ATR 42-320																	5					
ATR 42-500																	4					
B727-100							3		5													3
B727-200							5	1		2							4				1	5
B727F									7	2												
B737-100																						
B737-200	16			6	6		1		12	22						23						
B737-300							2		36	4		11	2									
B737-400									4			1										
B737-500													16	3								
B737-700					8				5													
B737-800									2													
B737F																1						
B747	4																					
B757-200					2													5				
B767-200									6			3					4					
B767-300					1				6			2				11		2				
B767E									4							4						
B767F																2						
B777-200									2													
CRJ-100		6																				
CV-440							1															
DC-10F									3													
DC-8-71F																4				3	1	
DC-9																						
DC-9-30			2	2																		
DC-9-40			3																			
DC-9-81				2																		
DC-9-82																						
DC-9-83				2																		
DC-9-87																						
DHC-6																	2					
DHC-8-200		6															2					
DHC-8-300						2											2					
EMB145													14	3								
F100																						
F27							1															
F28																						2
F50																						
ILYUSHIN IL62																		2			4	
ILYUSHIN IL76																					1	
MD-11									16													
MD-80	5																					
MD-81			1	1																		
MD-82			1			3																
MD-83				2																		
MD-87																		13				
MD-88	6																					
Yakovlev YAK40								1														
Yakovlev YAK42																						
TOTAL	34	12	7	15	17	5	14	2	105	33	84	17	32	6	0	59	19	26	0	9	3	10

FLOTA REACCIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS
 (Líneas aéreas regulares que cumplen servicios aéreos internacionales)
 (Diciembre de 2001)

ANEXO 6

TIPO DE AERONAVE	EL SALVADOR	JAMAICA		MEXICO			PANAMÁ	PARAGUAY	PERÚ		URUGUAY	VENEZUELA	TOTAL
	TACA	AIR JAMAICA EXPRESS	AIR JAMAICA LIMITED	AEROMEXICO	MEXICANA	AEROMEXPRESS	COPA	TRANSPORTES AEROS DEL MERCOSUR	AERO CONTINENTE	LAN PERU	PLUNA	AVENSA	
A300													3
A310-300													2
A319	5				2								13
A320	22				23								80
A330													7
A340													7
ATR 42-320													5
ATR 42-500													4
B727-100									5				16
B727-200					20								39
B727F						1							10
B737-100									1				1
B737-200	6						1		6	2			101
B737-300	1												56
B737-400													5
B737-500													19
B737-700													13
B737-800													2
B737F													1
B747													4
B757-200				8	8								23
B767-200	1			4									18
B767-300				1						1			24
B767F													2
B767F													2
B777-200													2
CRJ-100													6
CV-440													1
DC-10F													7
DC-8-71F													4
DC-9				12									12
DC-9-30				16									20
DC-9-40													3
DC-9-81													2
DC-9-82				15									15
DC-9-83				9									11
DC-9-87				6									6
DHC-6													2
DHC-8-200													6
DHC-8-300													2
EMB145													17
F100					12			2					64
F27													1
F28									1				3
F50													2
ILYUSHIN IL62													4
ILYUSHIN IL76													1
MD-11													16
MD-80													5
MD-81													2
MD-82				13									17
MD-83				9									24
MD-87				8									8
MD-88				10									16
Yakovlev YAK40													1
Yakovlev YAK42													1
TOTAL	35	0	0	111	65	1	1	2	13	3	0	0	740

TOTAL GENERAL DE FLOTA A REACCIÓN DE 34 LÍNEAS AÉREAS: 740
 TOTAL GENERAL DE FLOTA DE FUSELAJE ANCHO: 66

FUENTE OACI / IATA

**RESULTADOS FINANCIEROS DE LAS LINEAS AEREAS INTERNACIONALES
REGULARES DE LOS ESTADOS DE LA CLAC
(Miles de dólares estadounidenses)**

LINEAS AEREAS	ESTADO	TOTAL DE INGRESOS DE EXPLOTACION		TOTAL DE GASTOS DE EXPLOTACION		RESULTADOS EXPRESADOS EN % DEL TOTAL DE INGRESOS			
		(\$EUA millones)		(\$EUA millones)		DE EXPLOTACION (%)		NETOS (%)	
		2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001
LAPA	ARGENTINA	197785	n.d.	279253	n.d.	-29.17%	n.d.	-43.03%	n.d.
TAPSA AVIACION	ARGENTINA	5926	n.d.	6291	n.d.	-5.80%	n.d.	2.82%	n.d.
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARGENTINA	1100000	1100000	1100000	1100000	0.00%	0.00%	-27.27%	-36.81%
LAB-Lloyd Aéreo Boliviano	BOLIVIA	151590	126320	146410	139690	3.54%	-9.57%	-5.33%	-23.55%
TAM	BRASIL	1048126	n.d.	995529	n.d.	5.28%	n.d.	9.22%	n.d.
TRANSBRASIL	BRASIL	406800	n.d.	441100	n.d.	-7.78%	n.d.	-28.59%	n.d.
VARIG	BRASIL	2908680	2578370	3061980	2947530	-5.01%	-12.52%	-3.35%	-7.92%
VASP	BRASIL	558600	389080	497000	353100	12.39%	10.19%	11.19%	4.00%
LAN CHILE	CHILE	1157432	n.d.	1100855	n.d.	5.14%	n.d.	4.18%	n.d.
ACES	COLOMBIA	193300	193560	192000	197730	0.68%	-2.11%	1.09%	-3.06%
AVIANCA	COLOMBIA	564370	579890	673670	717200	-16.22%	-19.15%	-16.71%	-20.86%
AEROSUCRE S.A.	COLOMBIA	10812	n.d.	10655	n.d.	1.47%	n.d.	-2.21%	n.d.
SURAMERICANAS	COLOMBIA	24334	n.d.	22585	n.d.	7.74%	n.d.	4.66%	n.d.
SAM	COLOMBIA	45019	n.d.	64022	n.d.	-29.68%	n.d.	-52.68%	n.d.
AEROREPUBLICA	COLOMBIA	61065	n.d.	59716	n.d.	2.26%	n.d.	-6.48%	n.d.
TAMPA - COLOMBIA	COLOMBIA	113904	n.d.	115720	n.d.	-1.57%	n.d.	-0.69%	n.d.
LACSA	COSTA RICA	220326	n.d.	231549	n.d.	-4.85%	n.d.	0.12%	n.d.
SANSA	COSTA RICA	5605	n.d.	5558	n.d.	0.85%	n.d.	0.59%	n.d.
ECUATORIANA	ECUADOR	34304	n.d.	41094	n.d.	-16.52%	n.d.	-22.80%	n.d.
TAME	ECUADOR	62127	n.d.	49645	n.d.	25.14%	n.d.	9.06%	n.d.
TACA	EL SALVADOR	347454	n.d.	319751	n.d.	8.66%	n.d.	1.92%	n.d.
AIR JAMAICA	JAMAICA	388484	n.d.	429921	n.d.	-9.64%	n.d.	-12.44%	n.d.
AEROMEXICO	MEXICO	1542480	n.d.	1478250	n.d.	4.35%	n.d.	0.51%	n.d.
L.A. ALLEGRO	MEXICO	151138	n.d.	154110	n.d.	-1.93%	n.d.	-3.40%	n.d.
MEXICANA	MEXICO	1362230	1326700	1331010	1384630	2.35%	-4.18%	0.98%	-6.84%
COPA	PANAMA	280000	289000	280000	289000	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
AEROCONTINENTE PERU	PERU	96626	n.d.	94270	n.d.	2.50%	n.d.	-0.28%	n.d.
AEROCONDOR	PERU	12370	n.d.	8495	n.d.	45.62%	n.d.	1.54%	n.d.
LAN PERU S.A.	PERU	34519	n.d.	40685	n.d.	-15.16%	n.d.	-17.86%	n.d.
AEROPOSTAL	VENEZUELA	210000	360000	210000	360000	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
TOTAL		13295406	6942920	13441124	7488880	-0.01	-0.04	-0.07	-0.11

Fuente OACI / IATA

CLAC/A15-INFORME
ADJUNTO 6

ANEXO 7

A. REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 2001-2002

AÑO 2001

Reunión	Fecha	Lugar
1. • Reunión de coordinación CLAC/OACI/BID/IATA	21 de marzo	Santiago, Chile
2. Séptima reunión del GEPEJTA • Sexta reunión del Grupo <i>ad hoc</i> de Normatividad (Expertos en tarifas) • Primera reunión del Grupo <i>ad hoc</i> encargado de la ampliación del Sistema Estadístico de la CLAC • Primera reunión del Grupo <i>ad hoc</i> encargado de elaborar una política regional en materia de seguridad aeroportuaria	28 al 30 de marzo 27 de marzo 29 de marzo 28 de marzo	La Habana, Cuba
3. LIX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC • Quinta reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional	4 y 5 de julio 3 de julio	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
4. Seminario AVSEC/FAL patrocinado por la OACI con el apoyo de la CLAC	11 al 15 de junio	Asunción, Paraguay
5. Octava reunión del GEPEJTA • Coloquio CLAC/OACI/BID/IATA/AITAL • Segunda reunión del Grupo <i>ad hoc</i> encargado de la ampliación del Sistema Estadístico de la CLAC • Segunda reunión del Grupo <i>ad hoc</i> encargado de elaborar una política en materia de seguridad aeroportuaria • Segunda reunión del Grupo <i>ad hoc</i> encargado de elaborar una política regional en materia de medio ambiente	29 al 31 de agosto 27 y 28 de agosto 30 de agosto 30 de agosto 29 y 30 de agosto	Salvador, Brasil
6. LX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	24 de septiembre	Montreal, Canadá
7. Primera reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio	14 de diciembre	Bogotá, Colombia

CLAC/A15-INFORME
ADJUNTO 6

ANEXO 8

- 2 -

AÑO 2002

Reunión	Fecha	Lugar
1. • Tercera reunión del Grupo <i>ad hoc</i> de seguridad aeroportuaria	17 de febrero	Montreal, Canadá
2. Novena reunión del GEPEJTA • Sexta Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la Seguridad Operacional • Primera Reunión del Grupo específico de política aérea • Segunda reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio • Cuarta reunión del Grupo <i>ad hoc</i> de seguridad aeroportuaria	13 y 14 de marzo 12 de marzo 12 de marzo 13 de marzo 14 de marzo	Asunción, Paraguay
3. • Tercera reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio	2 de abril	Santiago, Chile
4. LXI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC • Cuarta reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio • Segunda Reunión del Grupo específico de política aérea	15 y 16 de mayo 15 de mayo 16 de mayo	Cartagena, Colombia
5. Décima reunión del GEPEJTA • Quinta reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio • Tercera reunión del Grupo específico de política aérea	17 y 18 de julio 17 de julio 18 de julio	México D.F., México
6. • Firma del Anexo 1 al Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la CAAS	2 al 6 de septiembre	Singapur, Singapur
7. LXII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC • Séptima Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la Seguridad Operacional • Sexta reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio	19 y 20 de septiembre 18 de septiembre 19 de septiembre	Lima, Perú
8. • Cuarta reunión del Grupo específico de política aérea • Seminario sobre Liberalización del Transporte Aéreo en América Latina	30 de septiembre 1° al 3 de octubre	Santo Domingo, Rep. Dominicana
9. • IV Conferencia AVSEC “La Seguridad de la Aviación en el Siglo XXI” (organizada por el Gobierno Argentino) • Quinta Reunión Grupo AVSEC de la CLAC	28 al 30 de octubre 31 de octubre - 1 de noviembre	Buenos Aires, Argentina
10. • Reunión Extraoficial de Jefes de Delegación de los Estados miembros de la CLAC, previa a la celebración de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC • XV Asamblea Ordinaria de la CLAC • Segunda Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil • LXIII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC • Quinta reunión del Grupo específico de política aérea	4 de noviembre 4 al 8 de noviembre 6 de noviembre 8 de noviembre 8 de noviembre	Asunción, Paraguay

B. PANELES CELEBRADOS POR LA CLAC

DURANTE 2001 -2002

AÑO 2001

PANEL	LUGAR	FECHA
Panel sobre Gestión de aeropuertos	La Habana, Cuba	28 al 30 de marzo
Panel sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM	Salvador, Brasil	29 al 31 de agosto

**C. REUNIONES/CONFERENCIAS CONVOCADAS POR
OTROS ORGANISMOS DURANTE 2001-2002**

AÑO 2001

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Symposium BID/IATA/AITAL	Santiago, Chile	15 y 16 de marzo
Coloquio sobre los aspectos ambientales de la aviación	Montreal, Canadá	9 al 11 de abril
33° período de sesiones de la Asamblea de la OACI	Montreal, Canadá	25 de septiembre al 5 de octubre
II Conferencia Latinoamericana y del Caribe	Cancún, México	15 al 18 de octubre
12° reunión del Panel AVSEC de la OACI (AVSECP/12)	Montreal, Canadá	4 al 10 de noviembre
Primera reunión de Ministros de Transportes y Autoridades Aeronáuticas de América Latina	Bogotá, Colombia	13 de diciembre

AÑO 2002

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
X reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas	Lima, Perú	5 al 8 de febrero
Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación	Montreal, Canadá	18 al 21 de febrero
Segunda reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina	Santiago, Chile	2 de abril
XII Feria Internacional del Aire y del Espacio FIDAE2002	Santiago, Chile	3 al 7 de abril
Seminario sobre gestión y administración de aeropuertos	Montreal, Canadá	15 al 19 de abril
IV reunión del Grupo de Trabajo Técnico sobre Transporte Aéreo	Cartagena, Colombia	13 y 14 de mayo
X reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza	Cartagena, Colombia	13 y 14 de mayo
Séptima reunión de Directores de Aviación Civil (RAAC/7)	Salvador, Brasil	1° al 3 de julio
Taller “Visión general del transporte aéreo”	Quito, Ecuador	23 de agosto
V reunión del Grupo de Trabajo Técnico sobre Transporte Aéreo	Lima, Perú	16 de septiembre
XI reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza	Lima, Perú	17 de septiembre
XI reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas	Lima, Perú	20 de septiembre
Seminario regional sobre pronósticos de tráfico y planificación económica	Guatemala, Guatemala	18 al 22 de noviembre

Nota: Sólo se consideran las reuniones en los que participan representantes de la CLAC.

D. REUNIONES CONVOCADAS POR LA OACI

DURANTE 2001-2002

AÑO 2001

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Reunión de coordinación CLAC/OACI/BID/IATA	Santiago, Chile	21 de marzo
Coloquio sobre los aspectos ambientales de la aviación	Montreal, Canadá	9 al 11 de abril
Quinta Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	3 de julio
Seminario AVSEC/FAL	Asunción, Paraguay	11 al 15 de junio
Coloquio CLAC/OACI/BID/IATA/AITAL	Salvador, Brasil	27 y 28 de agosto
33° período de sesiones de la Asamblea	Montreal, Canadá	25 de septiembre al 5 de octubre
12° reunión del Panel AVSEC (AVSECP/12)	Montreal, Canadá	4 al 10 de noviembre
Primera reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio	Bogotá, Colombia	14 de diciembre

AÑO 2002

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación	Montreal, Canadá	18 al 21 de febrero
Sexta reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional	Asunción, Paraguay	12 de marzo
Tercera reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio	Santiago, Chile	2 de abril
Seminario sobre gestión y administración de aeropuertos	Montreal, Canadá	15 al 19 de abril
Cuarta reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio	Cartagena, Colombia	15 de mayo
Séptima reunión de Directores de Aviación Civil (RACC/7)	Salvador, Brasil	1° al 3 de julio
Quinta reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio	Ciudad de México, México	17 de julio
Séptima reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional	Lima, Perú	18 de septiembre
Sexta reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio	Lima, Perú	19 de septiembre
Seminario regional sobre pronósticos de tráfico y planificación económica	Guatemala, Guatemala	18 al 22 de noviembre

Nota: Sólo se consideran las reuniones en los que participan representantes de la CLAC.

**E. REUNIONES DE DIRECTORES GENERALES DE
AERONÁUTICA CIVIL DE CENTROAMÉRICA Y PANAMÁ
DURANTE EL BIENIO 2001 - 2002**

AÑO 2001

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
87° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Ciudad de Belice, Belice	22 y 21 de agosto

AÑO 2002

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
88° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Ciudad de México, México	18 al 20 de marzo

F. REUNIONES CONVOCADAS POR AITAL

DURANTE 2001 Y 2002

AÑO 2001

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Comité de implementación de la Cumbre	Miami, Estados Unidos	9 de febrero
Reunión sobre Benchmarking	Bogotá, Colombia	23 de marzo
Taller de seguridad operacional CFIT	Bogotá, Colombia	27 y 28 de marzo
22° reunión del Comité Técnico de Mantenimiento	Punta del Este, Uruguay	25 al 27 de abril
Reunión sobre combustible	Bogotá, Colombia	27 de abril
Reunión Informal de Presidentes	Madrid, España	28 de mayo
Curso sobre Airline Safety Audit	Medellín, Colombia	6 al 9 de agosto
Reunión sobre Latin American Task Force sobre Costos de Infraestructura Aeroportuaria	Bogotá, Colombia	16 de agosto
Curso sobre aplicación de tarifas internacionales y emisión de boletos	Bogotá, Colombia	3 al 14 de septiembre
Taller de seguridad operacional ALAR	Miami, Estados Unidos	11 y 12 de octubre
Asamblea Extraordinaria	Miami, Estados Unidos	11 de octubre
23° reunión del Comité Técnico de Mantenimiento	Cancún, México	1 y 2 de octubre
Curso sobre customer services	San Salvador	29 al 31 de octubre
Curso sobre Customer-Driven Organization	Asunción, Paraguay	5 al 8 de noviembre
21° Asamblea General Anual	Miami, Estados Unidos	29 de noviembre

AÑO 2002

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Reunión sobre acciones conjuntas para reducir costos	Panamá	5 de febrero
Curso sobre Professional Selling Skills	Bogotá, Colombia	25 de marzo
Curso sobre Managing Reservations and Global Distribution Systems	San Salvador	22 al 24 de abril
Curso sobre Airline Security	Ciudad de México, México	29 de mayo
24° Reunión del Comité Técnico de Mantenimiento	Buzios, Brasil	30 de abril
Reunión Informal de Presidentes	Shanghai, China	2 de junio
Reunión sobre Relaciones Laborales	Bogotá, Colombia	5 de agosto
Reunión sobre Costos de Distribución	Bogotá, Colombia	17 de septiembre
Reunión sobre Plan de Asistencia a Familiares	Bogotá, Colombia	30 de septiembre
25° Reunión del Comité Técnico de Mantenimiento	Cusco, Perú	28 y 29 de octubre
22° Asamblea General Anual Ordinaria	Asunción, Paraguay	5 de noviembre

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES
 EN LAS REUNIONES CELEBRADAS POR
 COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
 DURANTE EL BIENIO 2000-2001**

AÑO 2001

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/7)	La Habana, Cuba	28 al 30 de marzo	67	16	3
LIX Reunión del Comité Ejecutivo	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	4 y 5 de julio	83	15	7
Coloquio CLAC/OACI/DIB/IATA/AITAL	Salvador - Bahía, Brasil	27 y 28 de agosto	183	16	9
Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/8)	Salvador, Bahía	29 al 31 de agosto	73	16	8
LX Reunión del Comité Ejecutivo	Montreal, Canadá	24 de septiembre	78	16	2

AÑO 2002

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/9)	Asunción, Paraguay	13 y 14 de marzo	64	12	4
LXI Reunión del Comité Ejecutivo	Cartagena de Indias, Colombia	15 y 16 de mayo	50	15	5
Décima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/10)	Ciudad de México, México	17 y 18 de julio	70	13	7
LXII Reunión del Comité Ejecutivo	Lima, Perú	19 y 20 de septiembre	95	13	5
Seminario sobre Liberalización del Transporte Aéreo en América Latina	Santo Domingo, República Dominicana	1° al 3 de octubre	72	11	8

BIBLIOGRAFÍA

1. "Estudio Económico de América Latina y el Caribe. Síntesis 2002 - Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL. Internet www.eclac.cl
2. "Resumen Ejecutivo", Junio 2002, Comunidad Andina, Secretaría General, Internet www.comunidadandina.org.
3. *El mundo de la Aviación Civil*, años 1999 - 2002 - OACI.
4. *El mundo de la Aviación Civil*, año 2000 - OACI
5. "América Economía", setiembre 2001, febrero 2001, mayo 2001, junio 2001, julio 2001, agosto 2001, septiembre 2001, enero 2002, febrero 2002, mayo 2002, junio 2002, julio 2002, agosto 2002, septiembre 2002.
6. "Airline Business", January 2001, September 2001, April 2002, June 2002, July 2002, August 2002
7. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - Datos preliminares 2000, Servicios regulares internacionales.
8. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - Datos preliminares 2001, Servicios regulares internacionales.
9. Informe de la Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/7) (Ciudad de La Habana, Cuba, marzo de 2001).
10. Informe de la LIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, mayo de 2001).
11. Informe de la Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/8) (Salvador de Bahía, Brasil, agosto de 2001).
12. Informe del Coloquio CLAC/OACI/DIB/IATA/AITAL (Salvador de Bahía, Brasil, agosto de 2001).
13. Informe de la LX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Montreal, Canadá, septiembre de 2001).
14. Informe de la Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/9) (Asunción, Paraguay, marzo de 2002).
15. Informe de la LXI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Cartagena de Indias, Colombia, mayo de 2002).
16. Informe de la Décima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/10) (Ciudad de México, México, julio de 2002).
17. Informe de la LXII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Lima, Perú, septiembre de 2002).
18. Tablas correspondientes a las tareas de la Secretaría y del Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados
19. Informe anual del Consejo de la OACI, año 2000.
20. Informe anual del Consejo de la OACI, año 2001.
21. Estadísticas proporcionadas por IATA (Flota de líneas aéreas latinoamericanas a Diciembre de 2001).
22. Comunicado de prensa "Presentación del Secretario Ejecutivo de la CEPAL", Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2002, Internet www.eclac.cl.
23. Market and Financial Update, IATA, 2002, Internet www.iata.org.
24. Informe del Seminario de Liberalización del Transporte Aéreo (Santo Domingo, República Dominicana, octubre de 2002).

XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002)

ORDEN DEL DÍA

Ceremonia de Apertura

- Himno Nacional de la República de Paraguay.
- 1. Apertura de la XV Asamblea por el Presidente del Consejo de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de la República de Paraguay, Primer Vicepresidente y Presidente en ejercicio del Comité Ejecutivo de la CLAC por delegación, Sr. Ricardo Lloret.
- 2. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite.
- 3. Discurso de Inauguración a cargo del Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay, Dr. José Antonio Moreno Ruffinelli.

Primera sesión Plenaria

- 4. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2001-2002.
- 5. Adopción del Orden del Día.
- 6. Establecimiento de los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.

Sesiones de trabajo de los Comités I y II

- 7. Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 1 del Comité Ejecutivo
- 8. Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 6 de la Secretaría

9. Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo. Armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación. **Proyecto de Resolución y Proyecto de Recomendación.**
Tarea No. 1 del Comité Ejecutivo.
10. Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 9 del Comité Ejecutivo.
11. Armonización de disposiciones respecto a la implantación al nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos. Sistema de registro electrónico de tarifas. **Proyectos de Recomendación.**
Tarea No. 10 del Comité Ejecutivo
12. Régimen tarifario de los pasajeros. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 1 del Comité Ejecutivo.
13. Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 8 de la Secretaría.
14. Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región. Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias. **Proyectos de Resolución.**
Tareas Nos. 6 del Comité Ejecutivo y 17 de la Secretaría.
15. Declaración de las políticas y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 3 del Comité Ejecutivo
16. Actualización de las siguientes Decisiones: Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo. Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo. Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional. Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo. Aplicación de parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil” de la OACI. Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos. **Proyecto de Resolución y Proyectos de Recomendación.**
Tarea No. 1 de la Secretaría
17. Ampliación del tiempo límite para que una Resolución estatutaria permanezca aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para que entre en vigor – Enmienda de la Resolución A14-3 “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.
Tarea No. 1 de la Secretaría

18. Presupuesto de la CLAC para el bienio 2003-2004. (**Sesión a puerta cerrada**)
Tarea No. 3 de la Secretaría.
19. Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2002. Escalas de porcentajes de contribución 2003-2004. (**Sesión a puerta cerrada**)
Tarea No. 4 de la Secretaría.
20. Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 2003 al 31 de diciembre de 2004. **Proyecto de Programa de Reuniones.**

Segunda sesión Plenaria

21. Examen del Informe del Comité I.
22. Examen del Informe del Comité II.
23. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.
24. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.
25. Lugar y fecha de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC.
26. Otros asuntos:
 - Firma del Anexo 1 al Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la CAAS.
27. Clausura de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC.
 - Discurso del Secretario General de la OACI, Sr. Renato Claudio Costa Pereira
 - Discurso del nuevo Presidente de la CLAC

PROGRAMA DE TRABAJO DE LA CLAC PARA EN EL PERÍODO DEL
1° DE ENERO DE 2003 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004
(Aprobado por la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC)

Tarea	Responsables
1 Seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros.	Secretaría
2 Seguimiento a los acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (Comité regional de alto nivel sobre competitividad del transporte aéreo).	Comité Ejecutivo y Secretaría
3 Gestión presupuestaria de la CLAC.	Secretaría
4 Control y actualización del estado de pago de las cuotas de contribución de los Estados miembros.	Secretaría
5 Compilación y difusión de acuerdos y negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo.	Secretaría
6 Seguimiento y coordinación de acciones internacionales y regionales en materia de turismo.	Secretaría
7 Seguimiento sobre la aplicación de Decisión sobre “Servicio al cliente y calidad total” (Sistemas de reserva por computadora).	Secretaría
8 Examen periódico de la evolución del transporte aéreo, de la política aeronáutica y fiscal de los Estados miembros, y la tarea de la OACI en esos ámbitos. <ul style="list-style-type: none"> • Estudio sobre la posibilidad de implementar una política intrarregional más flexible, armonizando las diferentes tendencias (CAN, Acuerdo de Fortaleza, AEC, etc.). 	Comité Ejecutivo y Secretaría
9 Armonización de la política regional de transporte aéreo (Concertación, acceso a los mercados, abuso de posición dominante, medidas extraterritoriales, competencia desleal, aspectos comerciales con la integración, negociaciones con el ALCA, etc.).	Comité Ejecutivo y Secretaría
10 Armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación. <ul style="list-style-type: none"> • Estudio del problema de fletamento o intercambio de aeronaves en la región de los vuelos regulares. 	Comité Ejecutivo y Secretaría
11 Compilación, actualización y difusión de información sobre: tasas y derechos aeroportuarios.	Secretaría
12 Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de los Sistemas de Billetes de Pasajes Electrónicos.	Comité Ejecutivo
13 Evaluación del precio del combustible de aviación en la región.	Comité Ejecutivo y Secretaría

Tarea		Responsables
14	Estadísticas de la CLAC.	Secretaría
15	Seguimiento sobre la implementación del Plan Modelo de la OACI para el establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación en los Estados miembros.	Comité Ejecutivo y Secretaría
16	Política regional en materia de seguridad de la aviación civil (Cooperación intrarregional, identificación del pasajero, capacitación, definición de nivel de amenazas, ratificación de convenios internacionales AVSEC, apoyo a la OACI en la implementación del Plan de Acción, apoyo a los países menos desarrollados, seguro aeronáutico por riesgo de guerra, cargos aeroportuarios sobre seguridad).	Comité Ejecutivo y Secretaría
17	Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos y servicios de navegación aérea. <ul style="list-style-type: none"> • Aplicación de los nuevos manuales de la OACI en la región. 	Comité Ejecutivo y Secretaría
18	Procesos de concesión de aeropuertos (Seguimiento sobre aplicación de modelo).	Comité Ejecutivo y Secretaría
19	Política regional en materia de medio ambiente (Seguimiento de aplicación).	Comité Ejecutivo y Secretaría
20	Compilación y difusión de la legislación aeronáutica internacional.	Secretaría
21	Seguimiento de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.	Comité Ejecutivo y Secretaría
22	Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales.	Comité Ejecutivo y Secretaría
23	Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas.	Secretaría
24	Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.	Comité Ejecutivo
25	Implantación de los sistemas CNS/ATM (Seguimiento de los aspectos económicos, jurídicos e institucionales).	Comité Ejecutivo y Secretaría
26	Realización de cuatro paneles sobre asuntos técnicos, políticos, económicos y jurídicos durante las reuniones del Comité Ejecutivo.	Comité Ejecutivo y Secretaría
27	Organización y coordinación de reuniones de la CLAC.	Secretaría

PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC 2003 - 2004
(Aprobado por la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC)

2003

Reunión	Fecha	Lugar
1. Sexta Reunión del Grupo AVSEC	marzo	Brasil
2. Decimoprimer reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/11).	Primer semestre	Bolivia
3. LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.	Primer semestre	Varadero, Cuba
4. Decimosegunda reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/12).	Segundo semestre	Lima, Perú
5. LXV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.	Segundo semestre	Buenos Aires, Argentina

2004

Reunión	Fecha	Lugar
1. Decimotercera reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13).	Primer semestre	A determinarse
2. LXVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.	Primer semestre	A determinarse
3. Decimocuarta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/14).	Segundo semestre	A determinarse
4. LXVII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.	Segundo semestre	A determinarse
5. <ul style="list-style-type: none"> • Reunión Extraoficial de Jefes de Delegación de los Estados miembros de la CLAC, previa a la celebración de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC. • XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC. • LXVIII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC. 	Segundo semestre	Salvador de Bahía, Brasil

**MINISTERIO DE DEFENSA
COMANDO DE LA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL**

BRASIL



XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

**POSIBLES REPERCUSIONES DE LA ENMIENDA 10 DEL ANEXO 17
SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO DE LATINO AMÉRICA Y EL CARIBE**

Asunción, 06 de noviembre de 2002



Esta exposición presenta las posibles repercusiones de las medidas adicionales de *seguridad de la aviación civil (AVSEC)* y las dificultades de implementación, por los Estados Contratantes de la Convención de Chicago (1944), en particular en los países vías de desarrollo, debido a los costos involucrados, reiterando la preocupación con el Programa Universal de Auditoría de “*Security*”.



ANTECEDENTES

- ❖ RESOLUCIÓN A33-1, DE LA 33ª ASAMBLEA DE LA OACI (25SET-05OCT01)
- ❖ APROBACIÓN DE LA ENMIENDA 10 DEL ANEXO 17–CONSEJO OACI (01DIC01)
 - ❖ Varias modificaciones en los SARP del Anexo 17, así como inserciones de nuevos SARP's;
 - ❖ Fue aumentado el grado de severidad de las disposiciones allí contenidas;
 - ❖ Los costos asociados a las modificaciones en los SARP's no recibieron la atención necesaria;
 - ❖ Prevalció, durante las discusiones, un gran sentimiento de repulsion a los recientes acontecimientos en los EUA.
- ❖ CONFERENCIA MINISTERIAL DE ALTO NIVEL (19-20FEB02)
 - ❖ Consciencia de la necesidad de fortalecer las medidas AVSEC para prevenir todos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil;
 - ❖ Previendo las dificultades de su implementación, debido a los elevados costos involucrados, observó que recursos adicionales, requeridos para perfeccionar las medidas AVSEC, pueden crear una carga financiera indebida sobre los ya limitados recursos de los países en vías de desarrollo.



CONDICIONES Y CARACTERÍSTICAS ESTADOS DE LA REGIÓN

- ❖ TRÁNSITO AÉREO DE LA REGIÓN:
 - ❖ Extraordinaria diferencia de escala en relación con el tránsito aéreo de otras regiones (CAR/SAM-6%)
- ❖ NECESIDAD DE SE EXAMINAR CON CUIDADO LAS CUESTIONES DE LOS COSTOS SO PENA DE COMPROMETER AÚN MÁS LA “SALUD” ECONOMICA DEL TRANSPORTE AÉREO DE LOS PAÍSES DE LA REGIÓN.
- ❖ HISTÓRICO DE LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA:
 - ❖ No han sido reportados señales de amenazas involucrando la utilización de aeronaves como armas de destrucción/ataque al suelo;
 - ❖ La mayoría se restringe a secuestros de aeronaves de transporte de valores para fines de robo, intereses del narcotráfico y ocurrencias de pasajeros inconvenientes o mentalmente insanos a bordo;
 - ❖ Se hace difícil justificar la aplicación de niveles de alerta elevados, a no ser en una u otra situación de amenaza claramente identificada y evaluada, o, en la atención de solicitudes de países con grados de amenazas más severos;
 - ❖ Sería más justo que el costo incurrido con su implementación fuese cubierto por acuerdos financieros, con responsabilidades proporcionales a las necesidades definidas por el Estado interesado en mejores controles de seguridad.



POSICIÓN DE BRASIL SOBRE LA AVSECConf-02

- ❖ HA REPRESENTADO UN GRAND AVANCE PARA PROMOVER LA MEJORÍA Y EL FORTALECIMIENTO DE LAS MEDIDAS AVSEC
- ❖ SE QUEDARON SIN RESPUESTAS CUESTIONES QUE IRÁN A EXIGIR, DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, UN CUIDADOSO Y PROFUNDO EXAMEN, CONSIDERANDO PRINCIPALMENTE LOS COSTOS Y OTRAS IMPLICACIONES FUTURAS DE SU APLICACIÓN.
- ❖ UNA BUENA PARTE DE LOS ESTADOS E INSTITUCIONES PRESENTES EN LA CONFERÊNCIA PARECE NO HABER PERCEBIDO:
 - ❖ Extensión del impacto economico-financiero de las propuestas discutidas;
 - ❖ Eventual utilización de medidas de la Enmienda 10 y, en el futuro próximo, de la Enmienda 11, como "barreras" al tránsito aéreo, por argumentos de no cumplimiento, o de cumplimiento debajo de los padrones mínimos, de las medidas adicionales AVSEC, incorporadas al Anexo 17, por medio de la Enmienda 10, registrados en las futuras auditorías de la OACI, en el nivel aeroportuario.



POSICIÓN DE BRASIL SOBRE LA AVSECConf-02

- ❖ IP/1
 - ❖ Los impactos derivados de los eventos del 11 de setembre de 2001 sobre la "salud" de la industria del transporte aéreo y la confianza de los usuarios en los viajes aéreos fueron sentidos de manera distinta por los Estados Contratantes. Así, los esfuerzos destinados a restablecer la "salud" y la confianza debem ser también equilibrados para que produzcan realmente los efectos deseados, considerando que la demanda por transporte aéreo presentó comportamiento diferente en los diversos Estados Contratantes y Regiones, en particular en el tránsito aéreo doméstico. Así, en el análisis de esas cuestiones se debe observar, de manera cuidadosa, los diferentes impactos económicos y sociales que incidieran sobre la aviación civil en los Estados Contratantes, garantizando siempre que las medidas adicionales de seguridad sean proporcionales a los niveles de amenaza identificados por la autoridad de aviación civil del Estado Contratante, evitando gastos incompatibles con el nivel de amenaza.



POSICIÓN DE BRASIL SOBRE LA AVSECCConf-02

❖ IP/2

❖ El Plan de Acción de la OACI requiere especial consideración y manifestación formal de los Estados Contratantes debido a la multiplicidad de los aspectos involucrados que traerán diversos impactos, necesitando una apreciación de las sus relaciones con los segmentos de la aviación civil, principalmente en lo que se refiere a las alteraciones en la Enmienda 10 del Anexo 17. En particular, requiere atención la aplicación de este documento a los vuelos domésticos, además de la implementación de otras medidas adicionales de seguridad.

❖ IP/3

❖ La complejidad inherente a la creación de un programa de auditoría de seguridad de la aviación civil, para compatibilizar la metodología existente en diversas organizaciones, en un programa único y consolidado, bajo el marco de la OACI, requiere un proceso gradual de adecuación de los conceptos y procedimientos, com vistas a evitar la multiplicidad de auditorías y esfuerzos de los Estados Contratantes. Así, el programa de auditoría de la OACI, deberá, inicialmente, ser limitado al nivel de la acción del gobierno, en lo que se refiere a la conformidad de los respectivos Programas Nacionales de AVSEC a las normas y recomendaciones del Anexo 17.



POSICIÓN DE BRASIL SOBRE LA AVSECCConf-02

❖ IP/4

❖ La identificación de recursos de personal y financieros adicionales necesarios a la seguridad de la aviación civil requiere que sean consideradas las opciones para la implementación de las actividades previstas por la OACI. Entre las tales opciones están las soluciones regionales y nacionales con posibilidades de racionalizar los costos asociados a los recursos de personal y financieros. Para capacitar los recursos de personal, una de las posibilidades es la utilización de la metodología TRAINAIR en los diversos cursos existentes en los centros regionales de entrenamiento. Como fuente de recursos financieros, existe la posibilidad de aplicarse una tarifa de seguridad correspondiente a los costos relativos a la contratación y entrenamiento de personal y la adquisición de equipamientos e instalaciones requeridos para implantar medidas de seguridad compatibles con los niveles de amenaza, establecidos por la autoridad de aviación civil de cada Estado Contratante, evitando costos excesivos que comprometan el desarrollo del transporte aéreo en aquellas regiones de menor volumen de tránsito de aeronaves, pasajeros y carga.



POSICIÓN DE BRASIL SOBRE LA AVSECConf-02

- ❖ LA POSTURA BRASILEÑA, PRESENTADA EN LA AVSECONF-02, CON RELACIÓN A LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD, BUSCÓ RESALTAR EL ROL SOBERANO DE LOS ESTADOS CONTRATANTES RESPECTO A LA AVALIACIÓN DEL NIVEL DE LAS AMENAZAS A LA AVIACIÓN CIVIL, ASÍ COMO LA DEFINICIÓN DE LAS MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD, QUE DEBERÍAN SER APROPRIADAS Y PROPORCIONALES A LOS NIVELES DE AMENAZA EVALUADOS, PARA RACIONALIZAR LOS COSTOS NECESARIOS A SU IMPLEMENTACIÓN, NORMALMENTE ELEVADOS Y DIFÍCILES DE REDUCIR, CUANDO SE CONSIDERAN LOS NIVELES DE LA DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO DE LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO ANTE LOS PAÍSES DESARROLLADOS.



MEDIDAS DE SEGURIDAD EM LOS PAÍSES DE LA REGIÓN Y LOS SARP'S DE LA ENMIENDA 10

- ❖ ATENCIÓN POR BRASIL, DENTRO DE SUS POSSIBILIDADES, A LAS SOLICITUDES DE LOS EUA QUE SE SEGUIERON A LOS ATENTADOS DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 2001.
 - ❖ Aplicó, en sus aeropuertos internacionales y en los vuelo comerciales con destino a los EUA;
 - ❖ Aplicó, también, varias otras medidas adicionales de seguridad presentadas en las Enmiendas de Emergencia enviadas continuamente por el gobierno norteamericano;
 - ❖ Producieron un fuerte impacto sobre los aeropuertos y las empresas aéreas, debido a los naturales atrasos y largas filas de espera, causados por la duplicación de los controles de comprobación de documentos y de equipajes de mano;
 - ❖ Se puede deducir que los demás países de la Región, probablemente enfrentaron esta misma situación, aplicando en el límite de sus posibilidades las medidas adicionales AVSEC, en atención a la preocupación del gobierno norteamericano.



MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN Y LOS SARP'S DE LA ENMIENDA 10

STANDARD 2.1.3

Aplicación, a las operaciones domésticas, de los principios que rigen las medidas destinadas a salvaguardar la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita .



Difícil de ser cumplida, porque al extenderse los conceptos y medidas de las operaciones internacionales a los aeropuertos domésticos, se crean dificultades relacionadas con la armonización de las evaluaciones de amenazas



Se contrapone a la Cláusula 5, de la Resolución A33-1, que establece como prerrogativa de los Estados adoptar, dentro de sus territorios, medidas adicionales de seguridad de la aviación civil apropiadas a los niveles de las amenazas identificadas



MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN Y LOS SARP'S DE LA ENMIENDA 10

STANDARD 2.3.1

Solicitudes de controles de seguridad especiales de otros Estados para un vuelo específico o vuelos especificados por los operadores del Estado solicitante



Debem ser aseguradas bajo condición de pago, por los Estados solicitantes, los costos adicionales incurridos.



MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN Y LOS SARP'S DE LA ENMIENDA 10

STANDARD 3.4.1

Asegurar que las personas que implementan los controles de seguridad sean sometidas a comprobación de antecedentes y a procedimientos de selección.



La comprobación de antecedentes de los individuos es un punto sensible en varios Estados Contratantes. Por eso, se considera que este "Standard" debería revertirse al "status" anterior de Recomendación, para permitir ajustar su aplicación de manera adecuada.



MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN Y LOS SARP'S DE LA ENMIENDA 10

STANDARD 3.4.4

Requiere que los Estados aseguren el desarrollo, implementación y mantenimiento de programa nacional de control de calidad de AVSEC para garantizar la eficacia del programa nacional de AVSEC.



El desarrollo, la implementación y el mantenimiento de tal programa dependerán de la participación de varias agencias de gobiernos independientes, con una legislación y reglamentación nacionales de carácter complejo, y que podrán dificultar su armonización y consolidación. Además, se configura como indispensable, delante del "status" de este SARP, que la OACI desarrolle material completo de orientación sobre este asunto.



Sería prudente que este "Standard" fuese convertido al "status" de Recomendación.



MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN Y LOS SARP'S DE LA ENMIENDA 10

STANDARDS 2.1.1, 3.2.4, 3.2.5, 3.2.6
RECOMENDACIONES 2.2.1, 2.3.6, 5.3.2
NOTA 1 DA RECOMENDACIÓN 2.1.4
Suspensión sumaria del término “internacional”



Esa condición debe ser mantenida, para estar conforme a los principios básicos de la Convención. Además, como todos los SARP's de los Anexos son de característica internacional, esa suspensión parece destinada a atender a los intereses de las auditorías de AVSEC, previstas por la OACI para realizarse hasta el nivel de aeropuertos domésticos.



MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PAÍSES DE LA REGIÓN Y LOS SARP'S DE LA ENMIENDA 10

STANDARDS 4.4.8
RECOMENDACIONES 4.4.9



Todo el equipaje despachado debe ser inspeccionado, antes de embarcarlo en la aeronave contratada para el transporte aéreo internacional
(Será obligatorio como Standard, a partir de 01 de enero de 2006)



Solamente la automatización del servicio de inspección de equipaje permitirá el mantenimiento de un flujo apropiado a las características del transporte aéreo.



Los costos asociados son muy elevados



REFLEJO DE LAS MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD POST - 11SET2001

- ❖ TRANCURRIDOS MÁS DE NUEVE MESES, DESDE QUE LAS PRIMERAS MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD FUERON PUESTAS EN PRÁCTICA EN LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DEL MUNDO, LA SITUACIÓN PERMANECE INESTABLE Y NO MUY CLARA EN TÉRMINOS DE IMPLEMENTACIÓN
- ❖ AÚNQUE NO HAYA RESPUESTA SATISFACTORIA A LAS PREGUNTAS SOBRE CUÁLES TIPOS DE EQUIPAMIENTOS SERÁN USADOS, Y EN QUÉ AEROPUERTOS SERÁN INSTALADOS, CÓMO MANEJARLOS Y CUAL ES EL COSTO DE SU UTILIZACIÓN

Uncertain World

US airports only know one thing for sure about the new security rules: that they will cost plenty. But just how much, who will pay and how to accommodate the costs and the security devices remains uncertain

Fonte: AIRLINE BUSINESS JUNE 2002



Airports US security
REPORT BY DAVID FIELD IN WASHINGTON

“James Gilliland airport analyst at the Fitch ratings agency believes that this estimate could be too low. It is already clear, he says, that in many cases, parking garages will need to be rebuilt, rental-car facilities relocated and concession space removed. All of these assets represent key revenue producers for airports. Gilliland adds airports with land-side restraints – principally older large-hub airports – will suffer the most.”

Fonte: AIRLINE BUSINESS JUNE 2002



Airports US security
REPORT BY DAVID FIELD IN WASHINGTON

“ The introduction of smaller, lower-cost explosives trace-detection (ETD) machines to the requirements brought a collective sigh of relief. American Association of Airports Executives president Charles Barclay added that even if full screening using ETD technology by the end of the year made sense, it “would not be achievable” by year end. ”

Fonte: AIRLINE BUSINESS JUNE 2002



Airports US security
REPORT BY DAVID FIELD IN WASHINGTON

“Allowing a mix may gain some breathing room, but it is still challenging for each airport to design its preferred blend of technology notes Kevin Cox senior executive vice-president at Dallas Fort Worth. After a \$2 million consultant study, DFW proposed a “in line” blend of 40 EDS machines with its existing baggage-handling system, with 20 backup machines. A price tag of about \$194 million comes with the job of making room for the big machines. ”

Fonte: AIRLINE BUSINESS JUNE 2002



Airports US security
REPORT BY DAVID FIELD IN WASHINGTON

“Even the relatively new Denver facility may have to put out between \$65 and \$85 million, while at Philadelphia, the new requirements would cost about \$85 million this year. Most of this would be spent on rebuilding terminal areas to accommodate EDS machines and \$5 million in added personal costs, mostly for police overtime. ”

Fonte: AIRLINE BUSINESS JUNE 2002



RECOMENDACIONES AL PLENARIO

- ❖ Orientar sus representantes en el Consejo de la OACI para que, en las decisiones sobre esta materia, actúen en conjunto en la defensa de los intereses de la aviación civil de la región, que podrán ser relativamente comprometidos con la aplicación de la Enmienda 10, a partir del 01 JUL 02;
- ❖ Redoblar la atención con el Programa Universal de Auditoría de “Security”, cuya actividad debería limitarse al nivel de acción gubernamental de las autoridades del Estado, dejando a estos el ejercicio de los controles en sus territorios, preservando el espíritu de la Convención de Aviación Civil Internacional; y
- ❖ Posicionarse de manera firme y conjunta en las discusiones sobre seguridad de la aviación civil, buscando el equilibrio entre las medidas de seguridad y las reales amenazas existentes, para evitar costos adicionales a los usuarios y empresas de transporte aéreo en la Región.

DIRECCIÓN:

SUBDEPARTAMENTO DE INFRA-ESTRUTURA

Jefe: **Brig.-Eng. – ALLEMANDER J. PEREIRA FILHO**

Rua Santa Luzia 651, 5º andar
Castelo – Rio de Janeiro – RJ
CEP 20.030-040

TELEFONES: (55) (21) 3814-6706 / 3814-6736
FAX : (55) (21) 3814-6903

E-MAIL: chsie@dac.gov.br
Site de la Aviación Civil Brasileña: <http://www.dac.gov.br>





ASISTENCIA EN MATERIA DE SEGURO AERONÁUTICO POR RIESGO DE GUERRA

José Miguel Ceppi
Director Regional OACI



Introducción

- Antecedentes
- Medidas adoptadas por la OACI
- Grupo especial sobre el seguro aeronáutico por riesgo de guerra (SGWI)
- Esquema del mecanismo
- Grupo de estudio del Consejo (CGWI)
- Conclusiones del CGWI
- Situación actual



11 de septiembre de 2001

- **Cancelación con aviso de siete días por parte de los proveedores de seguro**
 - de la cobertura por riesgo de guerra (el resto de la cobertura no resultó afectada)
 - el 17 de septiembre, con efecto el 24 de septiembre de 2001
 - por primera vez una cancelación general a escala mundial

2



11 de septiembre de 2001

- **Más tarde, la cobertura por riesgo de guerra fue restablecida parcialmente:**
 - máximo de \$50 millones EUA para terceros por lesiones corporales y daños materiales (póliza con vigencia de 12 meses)
 - capacidad adicional limitada a un costo muy alto
- **La industria del seguro no está dispuesta a volver a la cobertura anterior**

3



Medidas de la OACI

- Resolución A33-20 de la Asamblea, del 5 de octubre de 2001
 - *Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra*
 - Creación del Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra (SGWI)
- Comunicaciones a los Estados enviadas por el Presidente, de fecha 21 de septiembre, 25 de octubre y 14 de diciembre de 2001 y 18 de marzo de 2002
 - Los Estados cubrirán los riesgos que han quedado sin cobertura hasta que se establezcan los mercados

4

Grupo Especial sobre el Seguro Aeronáutico por Riesgo de Guerra (SGWI)





SGWI - Establecimiento

- Decisión del Consejo, del 22 de octubre de 2001 (164/1)
- Elaborar recomendaciones
 - para mecanismos de ayuda
 - para activar cuando sea necesario
 - en caso de que el mercado no proporcione suficiente cobertura
- 15 Estados y 6 organizaciones observadoras
- 2 reuniones (6 – 7 de diciembre de 2001 y 28 – 30 de enero de 2002)

6



SGWI - Recomendaciones

- Recomendación para el largo plazo:
 - Convenio para limitar la responsabilidad civil de terceros – enfocado al riesgo de guerra
 - Ver asunto 4 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico (Modernización del Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras)

7



SGWI - Recomendaciones

- **Corto y mediano plazo:**
 - establecer un plan de seguro para llenar lagunas en la cobertura por riesgo de guerra respecto a terceros
 - mecanismo internacional con cobertura ofrecida por una entidad sin fines de lucro
 - con respaldo gubernamental multilateral durante los primeros años

8



Esquema del mecanismo

- **Establecimiento de una entidad sin fines de lucro**
 - para cobertura de líneas aéreas, aeropuertos y otros elementos de la aviación de los Estados participantes
 - cobertura no cancelable para el excedente de \$50 millones EUA (en virtud de la cláusula AVN52 – que se aumentará con el tiempo)
 - hasta \$1 500 millones EUA
- **Primas**
 - se cobrarán por períodos vencidos para establecer un fondo común
 - el objetivo es \$850 millones EUA el primer año (p. ej. 50 centavos por pasajero)
- **Reclamaciones**
 - se pagarán con las primas recaudadas
 - si no hay fondos suficientes, con las garantías de los Estados

9



Esquema del mecanismo

- **Estados participantes**
 - garantes como último recurso (mecanismo de reembolso)
 - grado de control considerable de la entidad (Junta directiva)
- **Garantías de respaldo de los Estados**
 - Prorrateadas, basadas en un porcentaje de la escala de cuotas de la OACI (A33-26)
 - límite: exposición al riesgo, máximo total de \$15 000 millones (para una participación de 100%)
 - la exposición de cada Estado es constante
- **Comienzo**
 - si la participación es de al menos el 51% de las cuotas de la OACI

10



Esquema del mecanismo

- **Compromiso inicial**
 - 3 años
 - un aviso de 12 meses para retirarse al final del segundo año
 - posibilidad de retirarse en cualquier momento dando 90 días de aviso cuando se haya alcanzado el límite total
- **Revisión después de 5 años**
 - cambio en las condiciones del seguro en el mercado
 - repercusiones de un nuevo Convenio

11



Esquema del mecanismo

- **Establecimiento**
 - a través de los buenos oficios de OACI
 - con participación formal de los Estados
 - Junta directiva: Estados, industria, miembros independientes
- **Capitalización**
 - según lo requiera la ley del lugar en que esté situada la entidad
 - por los participantes de la industria de la aviación
 - no hay participación estatal

12

Grupo de Estudio del Consejo sobre Seguro Aeronáutico por Riesgo de Guerra (CGWI)





CGWI - Establecimiento

- Consejo, 165º período de sesiones, 4 de marzo de 2002
 - aceptación de una recomendación para el largo plazo (modernización del Convenio de Roma de 1952)
 - mejoramiento de la recomendación para el corto y mediano plazo
- Establecimiento del Grupo de estudio del Consejo sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra (CGWI)
 - 9 miembros del Consejo trabajarán con la Secretaría
 - 2 reuniones (16 y 24 de abril de 2002)

14



CGWI - Conclusiones

- Cobertura
 - \$1 500 millones EUA por encima del límite primario de 50 millones
 - cumple los requisitos de la reglamentación
 - no tiene cancelación de siete días
 - para todo el sector de la aviación

15



CGWI - Conclusiones

- Fijación del precio
 - participación voluntaria doble
 - no se pagan derechos, pero sí cargos
 - principalmente una prima por pasajero (50 centavos)
- Repercusiones en el mercado
 - para cubrir una necesidad
 - ajuste del umbral inferior de la cobertura

16



CGWI - Conclusiones

- Estados – Garantes
 - porcentaje de contribución a la OACI en los \$15 000 millones EUA
 - acuerdo de participación (proyecto) o bien *ad hoc*
 - renuncia a la inmunidad/arbitraje
 - grado de control considerable
- ICAO – Facilitador
 - provisión de la garantía de los Estados
 - conclusión del acuerdo de participación
 - representación de los Estados en la Junta directiva de la entidad aseguradora
 - informe anual de la entidad aseguradora al Consejo

17



Consejo – Aprobación

- 166º período de sesiones, 27 de mayo de 2002
- Plan mundial aprobado en principio (SGWI/2)
- Comunicación a los Estados de fecha 6 de junio de 2002
 - se pide a los Estados que expresen la intención de participar
- Secretaría y Grupo oficioso de expertos finalizarán el Acuerdo de participación
- 51%, firma del Acuerdo de participación – composición de la Junta directiva

18



Seguimiento

- Las intenciones deben expresarse para el 14 de febrero de 2003
- Establecimiento de la entidad aseguradora: lugar (?)
- Conclusión del acuerdo de participación
- 51% de firmas para que la entidad aseguradora comience a funcionar

19



Situación actual

- Hasta la fecha hay 40.28% de intenciones de participación

20



**DISCURSO DEL SECRETARIO GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN
CIVIL INTERNACIONAL (OACI) DURANTE LA CLAUSURA DE LA XV ASAMBLEA
ORDINARIA DE LA CLAC**
(Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002)

Estoy muy feliz de haber participado en la 15ª Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y deseo agradecer al Sr. Marco Ospina por la oportunidad de encontrar tantos de mis amigos y colegas aeronáuticos.

Esta ha sido una Asamblea muy productiva. Como siempre, ustedes han mostrado visión y pragmatismo en tratar con una multitud de temas críticos, desde los aspectos económicos del transporte aéreo a la protección del medio ambiente, la calidad de los servicios a la clientela y varios asuntos de política relativos a la seguridad y protección de la aviación. También deseo felicitarles por haber adoptado muchas decisiones tan valientes como adelantadas que promoverán el desarrollo del transporte aéreo en Latinoamérica.

Estas decisiones serán fundamentales para alcanzar el crecimiento proyectado del transporte aéreo que la OACI ha pronosticado para Latinoamérica. Recordarán ustedes que el pronóstico de la OACI sobre tráfico mundial de pasajeros por vía aérea publicado en septiembre indicó un crecimiento del 2% en el tráfico para esta región en 2002. Parece un crecimiento modesto pero es considerablemente superior tanto al de Norteamérica como al de Europa, que tendrían un crecimiento negativo proyectado del -2,3 y -1,2% respectivamente. Para 2003, el pronóstico de la OACI para Latinoamérica es de un crecimiento del 7,5% y, para 2004, un retorno a la pauta normal de crecimiento a largo plazo de antes de 2001, es decir un 4,9%.

Efectivamente, el futuro es prometedor y la OACI está para trabajar con ustedes y alcanzar muchos de sus objetivos estratégicos. Por ejemplo, en el sector de la seguridad operacional el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, USOAP, ha sido todo un éxito. Desde su lanzamiento en enero de 1999, el USOAP ha sido particularmente productivo en esta región para identificar y corregir deficiencias y para sensibilizar a los gobiernos con respecto al valor de mecanismos efectivos de vigilancia de la seguridad operacional. Nuestro desafío colectivo actual es ampliar el programa para incluir el Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo, el Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación y el Anexo 14 — Aeródromos. Las auditorías en estos sectores se iniciarán en 2004. Aprovecho esta oportunidad para indicar mi reconocimiento a los Estados miembros de la CLAC por su sólido compromiso para con el USOAP y la seguridad de que puedo contar con su pleno apoyo durante la etapa de ampliación del programa.

Por lo que respecta a la seguridad de la aviación, estamos unidos en la respuesta decisiva al brutal despertar del 11 de septiembre. Como dije en la IV Conferencia AVSEC para los países de Latinoamérica y el Caribe la semana pasada, hemos hecho considerables progresos en todas las esferas de la seguridad de la aviación en los 13 meses transcurridos desde esos terribles sucesos. Con el apoyo de ustedes y de otros Estados miembros, respondimos rápidamente a la

Resolución A33-1 de la Asamblea de la OACI del otoño pasado fortaleciendo el Anexo 17 sobre seguridad, examinando los reglamentos existentes en esa materia y adoptando muchas nuevas normas, entre ellas el mejoramiento de la seguridad en torno al puesto de pilotaje.

También convocamos una Conferencia ministerial de alto nivel en febrero de este año y establecimos el *Plan de acción de la OACI para el fortalecimiento de la seguridad de la aviación*. Como ustedes saben, un componente importante del Plan es un programa de auditorías de la seguridad de la aviación en los 188 Estados contratantes de la OACI. Me complace decir que el programa ya está en marcha. Se han realizado cursos de instrucción en África y la primera auditoría se realizará también allí en noviembre. En Latinoamérica, se brindará instrucción en el excelente centro de instrucción de Quito, a partir del año próximo.

Estas son todas medidas a corto y mediano plazo. También debemos implantar medidas de seguridad a largo plazo. Una es evaluar rápidamente las amenazas nuevas y emergentes a la seguridad de la aviación para elaborar una capacidad de iniciar medidas preventivas. En segundo lugar, debemos vigilar y actualizar continuamente los procesos de seguridad existentes para asegurar que alcanzan el nivel de la amenaza identificada. Y en tercer lugar debemos acelerar la tramitación de pasajeros manteniendo al mismo tiempo el mayor nivel posible de seguridad, principalmente aplicando nuevas tecnologías como la de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM) y la identificación biométrica.

De todas las medidas adoptadas hasta el momento, deseo destacar la nueva norma sobre control de calidad incluida en el Capítulo 3 del Anexo 17. La Norma 3.4.4 dice que “cada Estado contratante exigirá a la autoridad competente que se asegure de la elaboración, ejecución y actualización de un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para garantizar la eficacia de su programa nacional de seguridad de la aviación civil”.

La importancia de esta nueva norma es doble. No sólo reconoce que el control de calidad resulta esencial para mejorar la seguridad de la aviación, sino que también sugiere que un proceso sistemático de vigilancia puede conducir a mejoras en otros aspectos de la aviación. Después de todo, la aviación es por definición sistémica. La seguridad y la eficiencia de la aviación dependen del debido funcionamiento de miles de sistemas y procedimientos, desde el diseño de una aeronave a la gestión del tránsito aéreo. Todos estos sistemas dependen de la calidad de las personas y de las máquinas y de la eficacia con que interactúan unas con otras.

En el sector comercial, el concepto de control de calidad se conoce como sistemas de gestión de calidad o QMS. Las organizaciones comerciales han reconocido desde hace tiempo que un sistema de gestión de calidad constituye la forma más eficaz de mejorar un producto, aumentar la satisfacción del cliente y mejorar en general el resultado final. En la aviación, el objetivo podría ser mayor seguridad, protección o eficiencia, pero el proceso puede ser igualmente productivo.

En la OACI, ya hemos aplicado con éxito el concepto de sistemas de gestión de calidad a las actividades de vigilancia de la seguridad operacional en forma de sistemas de gestión de la seguridad operacional. Esto ha dado como resultado un proceso sistemático explícito y completo para gestionar los riesgos de seguridad. Si los QMS han sido eficaces con la seguridad operacional, no hay razón para que no sean igualmente eficaces con la seguridad de la aviación así como con otras funciones aeronáuticas.

Otra forma en que podemos mejorar nuestra eficacia y eficiencia como organizaciones de reglamentación es utilizando cada vez más la tecnología de la información. En la OACI, la acelerada integración de la tecnología de computadoras en nuestros procesos de administración ha alineado considerablemente las funciones administrativas y de comunicaciones. Desde la perspectiva de ustedes, el trabajo dentro de los procesos de la OACI es ahora más fácil y más significativo, más acorde con la velocidad y profundidad de los cambios de la aviación. En mi función de Secretario General, estoy dedicado a hacer que la OACI responda en forma más coherente a las necesidades de los Estados contratantes para cumplir con sus responsabilidades en el marco del Convenio de Chicago en cuanto a la seguridad y protección de la aviación civil.

Amigos míos, aprecio la oportunidad que me han dado de compartir unos pocos pensamientos sobre algunos de los principales desafíos que enfrentamos. Estoy seguro de que tendremos muchas más ocasiones para ampliar estos temas de vital importancia para el futuro del transporte aéreo. Hasta entonces, y para terminar, desearía reiterar la invitación que les formulara el Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite en su discurso inaugural ante esta Asamblea. En marzo del año próximo, la Conferencia mundial de transporte aéreo de la OACI, ATConf/5, reunirá a todos los miembros de la comunidad aeronáutica mundial para examinar la formulación de un marco para la progresiva liberalización del transporte aéreo internacional. Les exhorto a todos a participar activamente en esta conferencia mundial. Estoy seguro de que los resultados de la Asamblea que acaban de concluir aquí hoy y sus comentarios sobre las notas de estudio preparadas para la Conferencia constituirán una contribución significativa al éxito de esa reunión tan crucial como oportuna.

Espero verles allí y les agradezco una vez más por la cálida y generosa hospitalidad que me han demostrado esta semana.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY Y PRESIDENTE DE LA CLAC DURANTE LA CLAUSURA DE LA XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC
(Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002)

Señor Presidente del Consejo de la OACI, Doctor Assad Kotaite.

Señor secretario General de la OACI, Don Renato Costa Pereira.

Señores Directores Regionales de la OACI y de las oficinas de México y Lima-Perú.

Señor Secretario de la CLAC.

Señores delgados.

Señores observadores.

Quiero expresar en esta ocasión mi inmensa satisfacción al dirigirle las primeras palabras en mi carácter de Presidente del Comité de Ejecutivo de la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil (CLAC) por decisión unánime de su Decimoquinta Asamblea Ordinaria que ahora llega a su término. Somos absolutamente conscientes de la gran responsabilidad que asumimos, trataremos de hacer lo mejor de nuestro alcance para honrar la confianza depositada en la República de Paraguay. Sabemos que nos espera compromisos muy importantes para la Región en el presente bienio con la elección del Secretario General de la OACI, la Quinta Conferencia Mundial de Transporté Aéreo, la Asamblea Extraordinaria para llenar las vacancias en el Consejo de la OACI, entre otras.

Todo ello lo sabremos llevar a buen destino en beneficio de la Aviación Civil de la Región con la estrecha cooperación de los Vicepresidentes, de nuestro dinámico Secretario de la CLAC, como de los señores Directores de la Aviación Civil de los Estados miembros.

Quiero reiterarles las palabras pronunciadas por el Señor Ministro de Relaciones Exteriores de nuestro país, sobre la alta prioridad que el gobierno de la República de Paraguay concede al desarrollo de la aviación civil y al transporte aéreo de la región, por el simple hecho de considerarlo como medio más rápido, directo y seguro de poner en contacto a nuestros pueblos.

Por último, nada más me resta decirles un sincero deseo de retorno a vuestros hogares con un pronto retorno a nuestra querida tierra Guaraní, muchas Gracias.