

## **XVI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

(Río de Janeiro, Brasil, 8 al 11 de noviembre de 2004)

### **INFORME**

#### **Lugar y fecha**

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XVI Asamblea Ordinaria en el Salón Nobre del Hotel Gloria, en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, entre los días 8 y 11 de noviembre de 2004; en este importante evento participaron 105 delegados representando a 18 Estados miembros, 3 Estados observadores y 7 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 Brasileiro. 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 Jorge Godinho Barreto Nery, Director General del Departamento de Aviación Civil de Brasil; el doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); el señor César Aguilera Torres, Presidente del Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de la República del Paraguay y Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC; el señor Tshepo Peege, Presidente de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC); el señor Leci Oliveira Peres, Vicedirector de Planeamiento del Departamento de Control del Espacio de Brasil; el señor Allemander Jesús Pereira Filho, Jefe del Subdepartamento de Infraestructura de la DAC de Brasil; el señor Eliezer Negri, Presidente de la Comisión de Estudios Relativos a la Navegación Aérea Internacional (CERNAD); y el señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC.

4. Las actividades de la Asamblea estuvieron presididas por el señor César Aguilera Torres, Presidente del Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de la República del Paraguay y Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC.

#### **Cuestión 1, 2 y 3**

**del Orden del Día:      Apertura de la XVI Asamblea**  
**Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión**  
**Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite**

5. Durante la presentación de estos puntos del Orden del Día se hizo los siguientes discursos: Discurso de bienvenida a cargo del señor Jorge Godinho Barreto Nery, Director General del DAC de Brasil (**Adjunto 3**); y discurso del doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI (**Adjunto 4**).

### **Primera Sesión Plenaria**

#### **Cuestión 4 del**

**Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2003-2004**

*Nota de estudio CLAC/A16-NE/02*

6. El Presidente del Comité Ejecutivo explicó el contenido de su informe sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2003-2004, resaltando los logros más importantes de su mandato y enunciando al mismo tiempo algunos aspectos que debían considerarse en el futuro del transporte aéreo regional. El citado informe se detalla en el documento que se acompaña como **Adjunto 5**.

#### **Cuestión 5 del**

**Orden del Día: Presentación CLAC**

7. El Secretario de la CLAC presentó a la Plenaria un video que resumía el trabajo de la Comisión y rememoraba la gestión realizada durante sus 30 años de existencia, así como su proyección al futuro.

#### **Cuestión 6 del**

**Orden del Día: Adopción del Orden del Día**

*Nota de estudio CLAC/A16-NE/01*

8. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A16-NE/01, aprobándolo por unanimidad tal como aparece en el **Adjunto 6**.

#### **Cuestión 7 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**

*Nota de estudio CLAC/A15-NE/03*

9. El Presidente de la CLAC, 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 9, 10, 11, 13 y 14 del Orden del Día, mientras que el Comité II se encargó de tratar las cuestiones 8, 12, 15, 16 y 17, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A16-NE/03. Asimismo, la Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 14, 25 y 26 fueran examinadas en las sesiones plenarias.

10. La Asamblea eligió al señor Argimiro Ojeda Vives, Jefe de la Delegación de Cuba como Presidente del Comité I y como Vicepresidente al señor Jorge Naranjo, Jefe de la Delegación de Ecuador. De igual manera, el señor José Vilardo, Jefe de la Delegación de Uruguay, fue elegido como Presidente del Comité II y como Vicepresidente, el señor Pedro Cestari, Jefe de la Delegación de Venezuela.

### **Sesiones de trabajo de los Comités I y II**

**Cuestión 8 del  
Orden del Día:**

**Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y  
revisión de las Decisiones de la CLAC.  
Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC**

***Nota de estudio CLAC/A16-NE/04***

11. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A16-NE/04 y pasó revista a nueve Proyectos de Decisión que debían ser modificados y/o derogados debido a cambios producidos en función de su aplicación o porque en su contenido se hacía referencia a documentos que ya no estaban vigentes.

12. En ese sentido, pasó revista a cada uno de los proyectos de Decisión y resolvió la derogación de la Recomendación A6-3 sobre “Reembolsos” y la Declaración de México del 14 de diciembre de 1998; así como la adopción de los siguientes textos, con las modificaciones de forma acordadas. Cabe aclarar que, en lo concerniente a la modificación de la Resolución sobre los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”, la Asamblea encargó al GEPEJTA que las definiciones sobre “Resolución”, Recomendación” y “Conclusión” sean motivo de análisis durante el próximo bienio:

**RECOMENDACIÓN A16-2**

**CLÁUSULA A INTRODUCIR EN ACUERDOS BILATERALES SOBRE TRANSPORTE AÉREO  
PARA ELIMINAR LA DOBLE TRIBUTACIÓN**

CONSIDERANDO que resulta necesario facilitar la explotación de los servicios aéreos de la Región en lo que se refiere a los diversos sistemas de impuestos;

CONSIDERANDO que en tal sentido, la CLAC adoptó a través de sus Asambleas, una política de reducción de la carga impositiva que imponen los Estados a los usuarios del transporte aéreo e incentivar la afectación de dichos fondos a la satisfacción de las necesidades específicas del modo aéreo, con tratamiento independiente de otros modos de transporte;

CONSIDERANDO las dificultades actuales para formalizar un acuerdo multilateral tendiente a evitar la imposición múltiple, por escapar de la competencia específica aeronáutica la cuestión arancelaria, por las diferencias en los métodos comerciales y contables y la legislación comercial, lo que hace aconsejable su negociación sobre bases de bilateralidad.

**LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC**

RECOMIENDA a los Estados miembros que, en las negociaciones que concierten entre sí, lo mismo que respecto de terceros países, se incluyan previsiones en los acuerdos sobre transporte aéreo relativas al compromiso para evitar la múltiple tributación que afecte al transporte aéreo y a sus ganancias, impuestos a las utilidades así como los impuestos sobre bienes muebles y otros gravámenes sobre las aeronaves, de conformidad con las políticas de la OACI en materia de impuestos que gravan el transporte aéreo internacional.

*La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A10-5.*

## **RESOLUCIÓN A16-1**

### **DECLARACIONES DE LA CLAC**

CONSIDERANDO que tanto el Estatuto como el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, en varios de sus artículos, hacen referencia a las Conclusiones, Resoluciones y Recomendaciones como instrumentos de decisiones adoptadas por la Asamblea;

CONSIDERANDO que ni en el Estatuto ni en el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC se hace referencia específica a las Declaraciones;

CONSIDERANDO que, no obstante lo señalado, la Asamblea de la CLAC ha promulgado varias Declaraciones;

CONSIDERANDO la necesidad de definir las referidas Declaraciones.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Definir a la “Declaración” como una manifestación de la CLAC ante determinado asunto, que no implique necesidad alguna de aprobación o de acción individual por parte de los Estados miembros.
2. Esclarecer que, en consecuencia, las Declaraciones no deben integrar el conjunto de Decisiones de la CLAC, debiendo únicamente constar como Anexo, exclusivamente para fines informativos.
3. Establecer que las Declaraciones no recibirán codificación normativa (CON, RES o REC) y como parte de su título deberá constar la ciudad donde fue promulgada y la fecha respectiva.

*La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-5 y a la Declaración de México del 14 de diciembre de 1998.*

## **RESOLUCIÓN A16-3**

### **SISTEMA ESTADÍSTICO DE LA CLAC**

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC, en su Artículo 5, literal c), establece que “*Para el cumplimiento de sus fines, la Comisión desarrollará todas las funciones necesarias, y en particular: Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de los formularios de la OACI y el suministro de otra información estadística que se decida recopilar sobre una base regional*”;

CONSIDERANDO que el avance de la tecnología en el campo de las telecomunicaciones ofrece medios electrónicos expeditos;

CONSIDERANDO que el sistema estadístico de la CLAC ha agilizado el procesamiento de los datos estadísticos;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados de la región dispone de sistemas estadísticos que permiten interconectarse con la Secretaría de la CLAC.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros que envíen, a la Secretaría de la CLAC, la información estadística utilizando el correo electrónico, en un plazo no mayor a 90 días posteriores al vencimiento del período anterior.
2. Invitar a las líneas aéreas que operan en la región y a los organismos que las agrupan (IATA y AITAL) a colaborar para alcanzar los objetivos del Sistema.
3. Encargar a la Secretaría la publicación de los resultados estadísticos a través de los medios que estime pertinente, incluso su página web.
4. Garantizar a los Estados miembros el acceso a toda la base de datos por vía electrónica.

*La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-9.*

## **RESOLUCIÓN A16-5**

### **CURSOS POLÍTICOS DE ACCIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS**

CONSIDERANDO que el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas utiliza para su transporte aeronaves afectadas al servicio aéreo regular, comprometiendo la responsabilidad de los explotadores aéreos de la Región, no obstante la diligencia en la adopción de medidas preventivas;

CONSIDERANDO que dichas acciones delictivas producen la retención de las aeronaves involucradas en el ilícito y la aplicación de severas multas, todo lo cual pone en serio peligro tanto la continuidad del servicio público como la estabilidad económica de las empresas aéreas, traduciéndose a su vez en un grave desmedro del comercio internacional de los países de la Región;

CONSIDERANDO que dicha situación de extrema gravedad para el transporte aéreo regular regional y para su comercio internacional, reclama la adopción de cursos políticos de acción que contemplen negociaciones con las autoridades competentes de los países en donde se aplican tales sanciones, con el objeto de encontrar soluciones que satisfagan tanto el interés de la comunidad internacional en la lucha contra el narcotráfico, como el del servicio público de transporte aéreo regular y el intercambio comercial de la Región.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Conferir mandato al Comité Ejecutivo para que a previa solicitud de uno o varios Estados interesados, coadyuve en la negociación ante las autoridades u organismos pertinentes, tendientes a lograr posibles vías de solución relativas a la retención de aeronaves por actividades de transporte ilícito, dentro del contexto de la Resolución A15-19.
2. Encomendar al Comité Ejecutivo que tome las medidas adecuadas para difundir ante los Estados y Organismos Internacionales, las posiciones de la CLAC, acerca de la retención indebida de aeronaves por actividades de transporte ilícito, tratando que las mismas sean recogidas y apoyadas en instrumentos internacionales adecuados.

*La presente Resolución reemplaza a la Resolución A8-2.*

**RESOLUCIÓN A16-7**

**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); y

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.

LA XVI 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, consciente 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 rehologación, 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.

*La presente Resolución reemplaza a la Resolución A15-17.*

#### **RECOMENDACIÓN A16-4**

##### **ADHESIÓN AL ACUERDO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

CONSIDERANDO que el 32 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A32-11, relativa al establecimiento de un Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, el cual fue puesto en práctica a partir del 1 de enero de 1999;

CONSIDERANDO que la CLAC, en la búsqueda de un elevado patrón de seguridad operacional para la Región, firmó con la OACI en octubre de 1998, en Montreal, un Memorando de Entendimiento para promover el establecimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional;

CONSIDERANDO que para la adopción de las acciones para el establecimiento de ese Sistema fue firmado el Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, por seis Estados miembros de la CLAC, en diciembre de 1998, en la Ciudad de México;

CONSIDERANDO que para el mejor funcionamiento del Sistema, es necesario contar con el mayor número de participantes;

CONSIDERANDO lo que consta en el Artículo Octavo del Acuerdo para la implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional sobre las adhesiones al mismo;

CONSIDERANDO que en el año 2001 fue modificado el nombre del Sistema a “Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional”.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

#### **RECOMIENDA**

1. Exhortar a los Estados miembros de la CLAC que aún no lo han hecho, que promuevan a la brevedad posible, su adhesión al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
2. Encargar al Presidente de la CLAC que se dirija a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y El Caribe, no pertenecientes a la CLAC, para invitarlos a adherirse al referido Acuerdo; y, por tal motivo, hacerles llegar copia de la documentación pertinente.

*La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-6.*



## **RECOMENDACIÓN A16-6**

### **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 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;

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;

CONSIDERANDO que la importancia primordial que representa la adopción de precauciones esenciales de control de estupefacientes no debe circunscribirse únicamente al servicio de transporte aéreo regular;

CONSIDERANDO que las medidas de control más estrictas en el transporte aéreo regular han conducido a una mayor utilización de aeronaves de la aviación general y de los servicios de transporte aéreo no regular en el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas;

CONSIDERANDO que el mayor efecto de dichas medidas es disuasivo válido por tanto para la aviación general y los servicios de transporte aéreo no regular, representados especialmente con las operaciones realizadas con aeronaves de pequeño porte afectadas al transporte no regular de pasajeros, carga y correo, así como a la aviación general.

LA XVI 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 el 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 carreteo 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.

***La presente Recomendación reemplaza a las Recomendaciones A10-3 y A15-12.***

## **RESOLUCIÓN A16-9**

### **APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE LA CLAC EN LOS ESTADOS MIEMBROS Y REVISIÓN DEL ESTADO 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, que estipula que *“podrá ser enmendado por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros”*;

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 importancia de la implementación de las Decisiones de la CLAC en las legislaciones de los Estados y la necesidad de darle seguimiento a dicha aplicación;

CONSIDERANDO la Resolución sobre los *“Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”*.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE lo siguiente:

1. Exhortar a los Estados miembros a tomar en cuenta el marco normativo de la CLAC dentro de sus respectivas legislaciones e informar al Comité Ejecutivo sobre el estado de situación de dicho proceso y la forma en que lo están implementando.
2. Encargar a la Secretaría que, como tarea permanente, realice el seguimiento constante de la implementación de las Decisiones de la CLAC en los Estados miembros y realice un análisis amplio de la situación regional con dicha información.
3. Instar a los Estados a adoptar las medidas necesarias dentro de sus administraciones para acelerar los procesos de aprobación y pronta ratificación de las Resoluciones estatutarias, a fin de que éstas entren en vigor lo antes posible.
4. Encargar a la Secretaría realizar permanentemente una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC a fin de que puedan ser enmendadas, derogadas o actualizadas y presentar un informe de ello al Comité Ejecutivo para su ulterior aprobación por la Asamblea.

### **RESOLUCIÓN A16-11**

#### **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, que estipula que *“podrá ser enmendado por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros”*;

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 XVI 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 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

7.1.1 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.

7.2.2 El tiempo límite para que una Resolución estatutaria permanezca aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para entrar en vigor, será de cinco años. Una vez alcanzado ese tiempo y en caso de que no se haya obtenido el número mínimo de notificaciones, la Secretaría iniciaría el proceso de revocatoria, a través del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo y del Comité Ejecutivo, con miras a que la subsiguiente Asamblea tome la decisión que estime conveniente.

#### 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

7.4.1 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

7.5.1 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 A15-21.***

#### **Cuestión 9 del Orden del Día:**

**Derechos del Usuario. Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total.**

***Tarea Nro. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC***

***Nota de estudio CLAC/A16-NE/05***

13. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A16-NE/5 y pasó revista al Proyecto de Recomendación A16-8 sobre derechos del usuario y el Proyecto de Resolución A16-13 sobre criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total.

14. En lo que respecta al Proyecto de Recomendación A16-8 “Derechos del Usuario”, luego de realizar ciertos cambios de forma, la Asamblea adoptó dicha Recomendación de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

### **RECOMENDACIÓN A16-8**

#### **DERECHOS DEL USUARIO**

CONSIDERANDO que entre los objetivos de la CLAC se encuentra la obtención de un desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que resulta necesario tutelar los derechos del usuario como principal sostén de la industria;

CONSIDERANDO que el reconocimiento de tales derechos debe ser complementado con la confección de una cartilla que los detalle convenientemente.

## LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

## RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Adoptar el siguiente régimen de atención al pasajero cuando se le deniegue el embarque, por razones que no le son imputables, teniendo reserva confirmada:
  - a) Las líneas aéreas deberán utilizar todos los medios a su alcance para proporcionar transporte sustitutivo en el primer vuelo disponible en alguna línea regular o no regular, incluyendo conexiones con espacio confirmado cuando estas últimas sean aceptables para el pasajero. El pasajero, a su elección, podrá optar por el transporte sustitutivo o por el reembolso del importe pagado; sin perjuicio del ejercicio de los restantes derechos previstos en el párrafo 2 de la presente Recomendación.
  - b) Las líneas aéreas proporcionarán al pasajero, como mínimo, los siguientes servicios sin cargo para el mismo:
    - i) Una comunicación al punto de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario.
    - ii) Comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo.
    - iii) Alojamiento en algún hotel del aeropuerto o la ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo exceda las cuatro horas.
    - iv) Transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.
  - c) La línea aérea no está obligada a prestar los servicios indicados en el literal b), cuando la denegación de embarque se deba a razones imputables al pasajero o por orden de autoridad competente, de conformidad a lo establecido en el contrato de transporte.
  - d) Las líneas aéreas y las agencias de viaje estarán obligadas a colocar carteles explicativos en los puntos de emisión de boletos, reservación de espacios y en los mostradores de los aeropuertos, indicando claramente el régimen establecido o aprobado por el gobierno respectivo.
  - e) Los servicios mencionados en el párrafo b) son los mínimos a que tiene derecho un pasajero no embarcado, pudiendo la línea aérea ofrecer otros no especificados por esta Recomendación, de acuerdo con las circunstancias especiales y la condición del pasajero.
2. El régimen de atención al pasajero establecido en el numeral 1, no implica ni supone renuncia por parte del mismo al ejercicio de sus derechos, conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y a la legislación del país donde existió la denegación de embarque.
3. El campo de aplicación de estos principios resulta aplicable a todos los vuelos regulares internacionales que salen del territorio de los Estados miembros de la CLAC, cualquiera sea el país de bandera del explotador y a todos los vuelos del interior, siempre que se trate de pasajeros con

documentos de transporte con conexión directa a un vuelo internacional de salida o llegada.

4. Definición de "espacio previamente confirmado": Especificación del número de vuelo y la anotación "OK" en el lugar apropiado del billete por parte de la línea aérea o su agente autorizado. Siempre que sea posible, dicha anotación irá acompañada del número de referencia de la reserva y/o la identificación de la línea aérea o el agente que haya hecho la misma.
5. Pérdida de un vuelo de conexión: Los servicios mínimos especificados en el párrafo 1, también deberán ser proporcionados por la línea aérea en los puntos de conexión especificados en el billete cuando se pierdan los vuelos de conexión con reserva confirmada indicados en el mismo.
6. Aceptación del transporte sustitutivo: El pasajero podrá rechazar el transporte sustitutivo a que se refiere el párrafo 1, apartado a), cuando no se le ofrezcan condiciones similares a las indicadas en el billete de pasaje.
7. En el billete de pasaje u otro lugar conveniente, se deberá indicar claramente que las cancelaciones tardías y pasajeros no presentados, pueden acarrear penalidades, incluso cancelaciones de los tramos subsiguientes.
8. Las tarifas pagadas por el usuario serán válidas dentro de los plazos y condiciones que especifique el billete.
9. Adoptar los siguientes criterios en materia de documentos de viaje no utilizados o parcialmente utilizados:
  - a) Tipos de reembolsos:
    - i) Reembolso involuntario:  
Se aplica cuando la línea aérea no pueda proporcionar los servicios dentro de las condiciones estipuladas en el documento de viaje respectivo.
    - ii) Reembolso voluntario:  
Se aplica cuando las razones que invoque el pasajero para solicitar el reembolso no son atribuibles a incumplimiento del contrato de transporte por parte de la línea aérea.
    - iii) Reembolso de un billete extraviado o de otro documento de viaje procede previa prueba satisfactoria del extravío.
  - b) Los reembolsos serán efectuados por el transportista que emitió originalmente el documento de viaje o por sus agentes autorizados.
  - c) Los reembolsos se harán en la moneda en que se haya pagado la tarifa o en la moneda del país en el que se realiza el reembolso.
  - d) En los casos de reembolsos involuntarios, éstos se harán en la moneda del país donde se pagó la tarifa o en la moneda del país en que se haga el reembolso, a opción del beneficiario. En ambos casos se aplicará sobre el valor de la tarifa original expresada en dólares, el tipo de

cambio vigente en el momento del reembolso.

- e) En los casos de reembolsos voluntarios y de documentos de viaje extraviados, éstos se harán en la moneda en que se pagó la tarifa, manteniendo el tipo de cambio vigente en el momento en que se adquirió el documento de viaje.
  - f) Cuando los Estados miembros consideren justificado autorizar a las líneas aéreas aplicar recargos o gastos administrativos en relación con los reembolsos, dichos recargos o gastos no se aplicarán en los casos de reembolsos involuntarios y debido a enfermedad o fallecimiento del pasajero.
10. Que, en casos especiales, los pasajeros que requieren de asistencia especial, tengan derecho de embarcar, en primer término, con la debida asistencia y en lo posible disponer de un asiento de mayor comodidad dentro de la clase respectiva.
11. Que adopten la "CARTILLA" que obra en el Anexo de la presente Recomendación, como texto de orientación conteniendo información sobre los derechos de los usuarios, a efectos de su difusión por los medios que resulten pertinentes.

*La presente Recomendación reemplaza las Recomendaciones A6-3 y A14-2.*

**ANEXO**  
**CARTILLA DE DERECHOS DEL USUARIO DEL SERVICIO AÉREO**  
**(Texto de orientación)**

Introducción

El transporte aéreo se basa en un contrato entre el usuario (puede ser usted mismo) y el transportador aéreo aun cuando el primer contacto se haya efectuado a través de la mediación de un agente autorizado. En consecuencia, de ese contrato se derivan derechos y obligaciones para las dos partes, siendo el agente en el caso de haberlo, responsable solidariamente con el transportista. Por esta razón, es necesario conocer los derechos que le asisten, incluidos aquellos relacionados a su seguridad y cuáles los procedimientos que debe seguir para proteger sus intereses.

Los derechos del usuario del transporte aéreo son los siguientes:

1. Vuelos confirmados:
  - a) Si un billete de pasaje está emitido con fecha de salida confirmada y su embarque es denegado por falta de espacio, lo que en el lenguaje aerocomercial se llama "sobreventa" o bien "overbooking", o por cualquier otra razón no imputable al pasajero, el usuario tiene derecho a ser compensado y embarcado en el primer vuelo que parta a su destino. La compensación dependerá de las normas aplicables en el lugar en que se produce la denegación de embarque.
  - b) Tiene derecho a una comunicación a su lugar de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario, comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo, alojamiento en un hotel del aeropuerto o ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo sea superior a 4 horas y al transporte terrestre necesario

desde y hacia el aeropuerto. Dichos derechos le corresponderán únicamente si se presenta con la antelación fijada en el aeropuerto y si además ha cumplido con el requisito de reconfirmar su reserva 72 horas antes de su embarque.

- c) Lo indicado en el punto b), son los mínimos derechos que tiene el usuario. Dependiendo de la política comercial de la empresa, podrá obtener la asignación de otros beneficios complementarios.
- d) Debe tenerse presente que aun aceptando dichos beneficios, no perderá otros derechos conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y la legislación vigente en el país en el que se produjo la sobreventa.
- e) En el caso de que, a raíz de dicha sobreventa o bien de un retraso atribuible al transportista, se pierda una conexión con otro vuelo, se aplicarán los derechos indicados en el punto b).

2. Transporte de pasajeros que requieren de asistencia especial:

En casos de pasajeros que requieren de asistencia especial, tendrán derecho a embarcar en primer término con la debida asistencia y en lo posible, disponer del asiento de mayor comodidad en su clase.

3. Equipaje que pueden transportar:

- a) Como equipaje de mano tiene derecho a llevar un maletín pequeño, un paraguas, y un abrigo o impermeable. Debe considerarse como equipaje, a los artículos, efectos y demás pertenencias personales necesarios o apropiados para vestir, uso, comodidad y conveniencia en relación con el viaje.
- b) Cuando se trate de un equipaje llamado "facturado", es decir, el que va en la bodega de la aeronave, el transportista debe emitir un talón marbete, para habilitar a su reclamo en el lugar de destino.
- c) Debe tenerse presente que no se admitirá como equipaje aquellos artículos que puedan poner en peligro a la aeronave y a las personas, incluyendo explosivos, gases comprimidos, materiales corrosivos, oxidantes, radio-activos o magnéticos, materiales de fácil combustión, venenosos, sustancias dañinas o irritantes y líquidos.
- d) Si el pasajero lleva consigo o incluye entre su equipaje de mano, armas o municiones, éstas deberán ser presentadas al transportista para su inspección previa a la iniciación del viaje. Si el transportista las acepta, podrá exigir su entrega y custodia hasta la llegada del pasajero al edificio del aeropuerto de destino.
- e) El usuario no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores, documentos comerciales, pasaportes y otros documentos de identificación o muestras, ya que el transportador aéreo no se responsabiliza por ellos.
- f) El equipaje debe estar empaquetado en maletas o contenedores similares que garanticen el

transporte seguro, con un tratamiento ordinario.

4. Franquicia de equipaje:

- a) El pasajero tiene derecho al transporte gratuito del equipaje que no exceda las limitaciones que el transportista haya fijado como franquicia en peso o volumen.
- b) Si el equipaje excede del límite de franquicia en la forma que indiquen los reglamentos del transportista, se deberá abonar un recargo de conformidad con la reglamentación que aplique la línea aérea.
- c) Es posible declarar un valor por el equipaje que va a la bodega, corriendo a cargo del usuario los costos correspondientes.

5. Pérdida de equipaje e indemnizaciones:

- a) En el supuesto de pérdida, avería o destrucción de su equipaje facturado, el usuario deberá informar inmediatamente este incidente al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de viaje), exigiendo de éste la entrega de un formulario en el que debe indicar el contenido y la descripción de los artículos transportados y una estimación de su valor. La ausencia de esta protesta, traerá como consecuencia la pérdida del derecho a reclamar judicialmente los daños ocasionados por tal pérdida o daño a su equipaje.
- b) En el caso del equipaje cuya custodia conserva el pasajero, la limitación de la responsabilidad del transportador alcanza la suma de 5000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local. En los países que han adherido al Convenio de Montreal de 1975 dichas cifras han sido expresadas en 17 y 332 Derechos Especiales de Giro (DEG), respectivamente.

Tomando en cuenta el Convenio de Montreal de 1999, dicha limitación alcanzará en conjunto al equivalente a 1000 DEG. Para el caso de vuelos nacionales (cabotaje), dichas cifras estarán determinadas por la legislación local.

6. Transporte de animales:

- a) Si se desea transportar una mascota (perro, gato, pájaros y demás animales domésticos), el pasajero deberá disponerlos convenientemente enjaulados y acompañados de los certificados de sanidad y vacunación, con sus permisos de entrada y cualesquiera otro documento exigido por el país de destino o de tránsito.
- b) En estos supuestos, la franquicia de equipaje no incluye el peso de los animales domésticos acompañados, ni tampoco el peso de sus jaulas y alimentos, por lo cual éstos se pagan a la tasa aplicable por exceso de equipaje.
- c) Quedan exentos de tales recaudos, los perros lazarillos, tanto como su comida y jaulas, que se transportan gratis, además de la franquicia normal de equipaje de acuerdo con los reglamentos

del transportista.

7. Extravío de billete de pasaje:

Si se extraviase el billete de pasaje o porción del mismo, el pasajero tiene derecho al reembolso, si acredita suficientemente el extravío y siempre que con anterioridad no haya utilizado el billete extraviado o porción, ni se haya efectuado reembolso o sustitución del mismo libre de costo.

8. Reembolsos:

Si el transportista no le proporciona el transporte comprometido en el contrato o en el caso de cambios voluntarios de su parte, tendrá derecho a exigir un reembolso de la cantidad que corresponda al billete o porción del mismo no utilizado.

9. Comidas a bordo:

El usuario tiene derecho a que le sirvan a bordo las comidas pactadas, cuyas condiciones de higiene y salubridad quedan a cargo del transportista.

10. Seguros del usuario:

a) La responsabilidad del transportador por cada pasajero en el viaje internacional se limita a la suma de 125000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, o bien de 250000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, según que el Estado de destino sea signatario del Convenio de Varsovia o del Protocolo de la Haya, respectivamente.

b) Si el viaje fuese hacia, desde o con un punto de parada convenida en los Estados Unidos de Norteamérica, la responsabilidad del transportador por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal se establece en la suma de 75000 Dólares Estadounidenses, incluidos los honorarios y costas judiciales, salvo que en el reclamo se haya previsto el pago por separado de los honorarios y costas; en este supuesto, el límite de responsabilidad será de 58000 Dólares Estadounidenses, excluidos dichos costos.

c) Tomando en cuenta el Convenio de Montreal de 1999, la responsabilidad del transportador es ilimitada, salvo que éste pruebe que no hubo negligencia de su parte en la producción del daño o que el mismo fue causado por terceros, casos en los cuales, dicha responsabilidad no excederá la suma equivalente a 100000 DEG, en Dólares Estadounidenses o moneda local.

11. Transporte de mercadería:

a) Si el usuario hubiese elegido el transporte aéreo para envío de mercadería, también al momento de hacerlo acordará, ya sea con el transportista o con el agente de carga, un contrato, cuya documentación recibe el nombre de carta de porte aéreo o guía aérea.

b) Si la mercadería llegase averiada o se extraviara, deberá formular por escrito en la misma guía aérea o en carta por separado, dirigida al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de carga), una protesta inmediatamente o al más breve plazo, generalmente no sobrepasando siete días de la fecha prevista de llegada de la mercadería al



lugar del destino, de lo contrario perderá el derecho a reclamar por dicho daño.

- c) En el caso de daño, avería o pérdida de la mercadería, la responsabilidad del transportista está limitada a 250 Francos Oro o su equivalente por cada kilogramo transportado, salvo que se haya efectuado una declaración de valor, en cuyo caso, dicha limitación se desplazará a favor de ésta última estimación.

Tomando en cuenta el Convenio de Montreal de 1999, la responsabilidad del transportador en los supuestos de destrucción, pérdida, avería o retraso de la mercadería, se encuentra limitada a 17 DEG por kilogramo, a menos que el expedidor haya efectuado al entregar el bulto al transportista, una declaración especial de la entrega de este en el lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria si hubiera lugar a ello. En tal caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe declarado, a menos que se pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino.

12. Cumplimiento de leyes:

El usuario deberá cumplir con todas las leyes, reglamentos, órdenes, exigencias y requisitos de viaje de los países desde, sobre y hacia los cuales vuela, así como las reglas e instrucciones del transportista, especialmente las emitidas por el Comandante de la aeronave durante la ejecución del vuelo, en materia de disciplina a bordo, para que pueda disfrutar de su viaje sin ningún inconveniente, o enviar su mercadería sin tropiezos.

13. Seguridad:

En el momento del embarque, deberá el usuario colaborar con las medidas de seguridad imperantes en los aeropuertos. Esto no significa que deba aceptar un trato desconsiderado de las autoridades aduaneras, policiales o de otra índole, pudiendo, en caso necesario, exigir que en oportunidad de efectuarse la revisión de su equipaje se haga en recintos privados y con la presencia de más de una autoridad con competencia en el aeropuerto.

15. De igual manera, la Asamblea resolvió que esta Recomendación continúe siendo analizada en el GEPEJTA y actualizada en función de los cambios que se presenten en el futuro.

16. En lo concerniente al Proyecto de Resolución A16-13 “Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total” luego de un extenso debate, la Asamblea adoptó la siguiente Recomendación y resolvió encargar al GEPEJTA que durante el próximo período continúe analizándola:

### **RECOMENDACIÓN A16-16**

#### **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 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 durante los últimos años, el concepto de la atención al usuario del transporte aéreo ha evolucionado de manera notable en el mundo entero, así como en la región latinoamericana. El interés por la satisfacción del usuario del transporte aéreo, es un asunto de alta importancia para las aerolíneas y las autoridades aeronáuticas, pues atañe directamente con la permanencia y la estabilidad en un mercado altamente competido y afectado en los últimos años por una crisis generalizada del sector;

CONSIDERANDO la necesidad de propender por un servicio de transporte aéreo de óptima calidad, que minimice la insatisfacción del usuario, por tanto se hace imperioso adoptar una acción común para la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo con el fin de garantizar un desarrollo equilibrado para un sector que debe operar en un entorno en plena transformación;

CONSIDERANDO el establecimiento de una serie de normas mínimas comunes en materia de compensación por denegación de embarque contribuirá a consolidar los derechos de los pasajeros y al mismo tiempo a garantizar que el aumento de la competencia en el transporte aéreo no produzca un deterioro de la calidad de los servicios prestados por los transportistas aéreos;

CONSIDERANDO que el régimen de protección aplicable a los pasajeros de vuelos regulares debe extender su ámbito a los vuelos no regulares incluidos los que forman parte de viajes combinados.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Que los Estados miembros apliquen los siguientes criterios y directrices de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios, 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 Decisión, se entenderá por:

1.1.1 Autoridad Nacional Competente: La Autoridad de Aeronáutica Civil de cada País miembro.

1.1.2 Billeto: todo documento válido que dé derecho al transporte, o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado.

1.1.3 Calidad: El conjunto de propiedades, ingredientes, atributos, características y componentes que constituyen, determinan, distinguen o individualizan un bien o servicio y que le confieren la aptitud para satisfacer las necesidades del usuario.

1.1.4 Cancelación: la no-realización de un vuelo programado.

1.1.5 CLAC: Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

1.1.6 Cliente: Persona que compra en un establecimiento o utiliza sus servicios.

1.1.7 Contrato de adhesión: es aquel cuyas cláusulas han sido establecidas unilateralmente por el transportista sin que el usuario haya discutido su contenido.

1.1.8 Denegación de embarque: la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las siguientes condiciones:

- Con reserva confirmada en el vuelo de que se trate y su presentación al registro dentro del plazo y de las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viaje autorizado.
- O bien de no indicarse hora alguna, con una antelación mínima de noventa minutos respecto de la hora de salida anunciada para vuelos nacionales y de ciento cincuenta minutos para vuelos internacionales.
- Hayan sido transbordados por un transportista aéreo u operador turístico del vuelo para el que disponían de una reserva a otro vuelo, independiente de los motivos que haya dado lugar al trasbordo.

Salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados, fuerza mayor o caso fortuito.

1.1.9 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.

1.1.10 Destino final: El destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino que figure en el cupón correspondiente al último vuelo.

1.1.11 Embarque: El acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que se hayan embarcado 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.

1.1.12 Equipaje: Conjunto de artículos de propiedad de pasajeros, entregados mediante etiqueta registrada por el explotador de la aeronave para el mismo trayecto o ruta a utilizar por los pasajeros transportados en una aeronave bajo responsabilidad del explotador y de conformidad a un contrato de transporte aéreo.

1.1.13 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.

1.1.14 Equipaje de transferencia entre explotadores de aeronaves: Equipaje de pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

1.1.15 Equipaje no acompañado: Equipaje transportado mediante guía de carga aérea, a bordo de una aeronave y sobre el cual se han aplicado especiales medidas de seguridad cuando sean transportados en aeronave destinada a pasajeros.

1.1.16 IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

1.1.17 OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

1.1.18 Operador aeroportuario: Es el responsable de la gestión aeroportuaria.

1.1.19 Operador Turístico: El que ofrece productos y/o servicios turísticos, generalmente contratados por él, e integrados por más de uno de los siguientes ítems: transporte, hotelería, traslados, excursiones, etc. Puede ser Operador Mayorista si trabaja exclusivamente con Agencias de Viajes o Mayorista/Minorista en caso de ampliar su oferta al público en general.

1.1.20 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.

1.1.21 Pasajero en transito: Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó.

1.1.22 Pasajero de transferencia: Pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto entre dos vuelos y aeronaves diferentes.

1.1.23 Permiso de operación: El documento emitido por la Autoridad Nacional Competente de un País Miembro, con el que se acredita la autorización otorgada a una línea aérea para realizar un servicio aéreo determinado.

1.1.24 Persona con movilidad reducida: Toda persona cuya movilidad esté reducida a efectos de la utilización de un medio de transporte debido a cualquier deficiencia física (sensorial o de locomoción, permanente o temporal) mental, a su edad o a cualquier otra causa de discapacidad, y cuya situación necesite una atención especial y la adaptación a sus necesidades de los servicios que se colocan a disposición de todos los pasajeros

1.1.25 Pasajeros en condiciones jurídicas especiales: Toda persona privada de la libertad por disposición de la autoridad competente y es transportada, bajo custodia, por funcionarios del Estado, por vía aérea, bien sea en vuelos nacionales, o internacionales en caso de extradición.

1.1.26 Reserva: El hecho que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista o el operador turístico.

1.1.27 Sobreventa (*overbooking*): Cualquier vuelo regular que salga de un aeropuerto de los Estados miembros en el que el número de pasajeros con reserva confirmada y que se hayan presentado para facturación dentro del tiempo límite señalado, sobrepasan el número de plazas de las que dispone el avión.

1.1.28 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.

1.1.29 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.

1.1.30 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.

1.1.31 Sistema de calidad: Conjunto de elementos que están relacionados entre sí, que cuentan con los principios de eficiencia, modernización, seguridad y facilitación, equipos de medición, procedimientos, personal capacitado y atención al usuario.

1.1.32 Tarifa: Se entiende por tarifa internacional el precio en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica que se cobra por el transporte de personas entre un punto del territorio nacional y un punto en el exterior, y comprende las comisiones y condiciones de pago a los operadores turísticos y en general a los intermediarios, y todas las normas y condiciones que configuran o influyen sobre el precio que paga el usuario, así como cualquier beneficio significativo asociado con el transporte; sin perjuicio de lo establecido en los Acuerdos y demás compromisos internacionales en materia aeronáutica.

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

1.1.34 Transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo: Todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero.

1.1.35 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.

1.1.36 Viajes combinados: Un viaje combinado es aquél que está formado por 2 de los tres siguientes elementos: transporte, alojamiento y otros servicios turísticos no accesorios de los anteriores. El viaje debe ofrecerse por un precio global y la prestación tiene que ser superior a las 24 h. o incluir una noche de estancia.

1.1.37 Voluntario: La persona que posea un billete válido, tenga una reserva confirmada, y se haya presentado al registro dentro del plazo y de las condiciones requeridos y acepte la petición efectuada por el transportista aéreo a los pasajeros para que renuncien voluntariamente a su reserva confirmada a cambio de un determinados beneficios.

1.1.38 Vuelos regulares: Los vuelos que se realizan a título oneroso, en una aeronave para el transporte de pasajeros o de pasajeros y carga y/o correo, en condiciones tales que, en cada vuelo, se pongan plazas a disposición del público, ya sea directamente por el transportista aéreo o por sus agentes autorizados; con sujeción a itinerarios y horarios prefijados, y que se ofrecen al público con una frecuencia o regularidad tal que constituyan una serie sistemática evidente. Tales condiciones deben cumplirse en su conjunto

1.1.39 Vuelos no regulares: Los vuelos que se realizan sin sujeción a la conjunción de los elementos que definen los vuelos regulares.

## **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. En caso de código compartido, en todos los casos se incluirá información sobre el nombre del operador actual de cada uno de los tramos del vuelo, así mismo se aplicará esta normativa en caso de “*wet lease*”.
- 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 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.

#### 2.1.1.3.6 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 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 Denegación de Embarque

Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el numeral (2.2.1.11.2 compensaciones al pasajero),

En caso de que el número de voluntarios no sea suficiente para que los restantes pasajeros con reservas puedan ser embarcados en dicho vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá denegar el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos.

En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 2.2.1.11.2 y prestarles asistencia de conformidad con el artículo 2.2.1.11.1.

#### 2.2.1.9 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.

#### 2.2.1.10 Pasajeros con movilidad reducida.

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.

##### 2.2.1.10.1 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 deberá 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.

#### 2.2.1.10.2 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.

#### 2.2.1.10.3 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.

#### 2.2.1.10.4 Exoneraciones

##### 2.2.1.10.4.1 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.

##### 2.2.1.10.4.2 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.

#### 2.2.1.11 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:

#### 2.2.1.11.1 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.

#### 2.2.1.11.2 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 íntegro del pasaje, en el precio que se compró, correspondiente a la parte o partes del viajes no efectuadas y a la parte o parte de viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero junto con, cuando proceda:
- Un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible
  - La conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o bien
  - La conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

En el caso de las ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que ofrezca al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero.

Se sufragarán también 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.

#### 2.2.1.11.3 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.

##### 2.2.1.11.3.1 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.

#### 2.2.1.12 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:

##### 2.2.1.12.1 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).

##### 2.2.1.12.2 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.

2.2.1.13 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.

2.2.1.14 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 2.2.1.10.2 del presente reglamento.

2.2.1.15 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.

2.2.1.15.1 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.

2.2.1.16 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.

2.2.1.17 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 medidas 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 con sistema de peso, el límite será de 40 kilos clase ejecutiva y 30 kilos clase económica y con sistemas de pieza clase ejecutiva 3 piezas con 32 kilos c/u y económica 2 piezas con 32 Kilos c/u. En aeronaves de menor capacidad estos cupos podrán ser reducidos y para los casos de niños e infantes la reglamentación varía de acuerdo a la normatividad interna de cada país.

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, conducirlas 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, avería o destrucción 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, avería, 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 ATENCIÓN 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.

## 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 congestiónamiento.
- 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
<b><u>Pistas, rampas y calles de rodaje</u></b>			
	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
<b><i>Medidas adicionales</i></b>			
	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
<b><u>Terminales</u></b>			
	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
<b><i>Medidas adicionales</i></b>			
	f) Costo de servicio de limpieza por m <sup>2</sup>	Pasajeros	Desempeño del Contratista
	g) Costo O&M de la Terminal por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
<b><u>Terminal de Carga (CTRM)</u></b>			
	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
<b><i>Medidas adicionales</i></b>			

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		
<b><u>Calidad del Servicio</u></b>			
	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
<b><u>Medidas adicionales</u></b>			
	d) Calificación total encuesta anual de pasajeros	Pasajeros	Desempeño del Operador
<b><u>Productividad de la Mano de Obra</u></b>			
	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
<b><u>Desempeño en la Generación de ingresos</u></b>			
	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
<b><u>Actividades Comerciales</u></b>			
	a) Ingreso derivado de las concesiones e ingresos por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso bruto derivado de ventas/m <sup>2</sup>	Pasajeros	Desempeño del Operador

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
	c) Ingreso neto/m <sup>2</sup>	Pasajeros	Desempeño del Operador
<b><u>Otros</u></b>			
	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
<b><u>Administración Financiera</u></b>			
	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

***La presente Recomendación reemplaza a la Resolución A15-7.***

**Cuestión 10 del  
Orden del Día:**

**Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo. Estrategia para desarrollar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo”. Proyecto de cláusula modelo sobre designación y autorización de aerolíneas a ser adoptada por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con la Comunidad Europea.**

***Tarea Nro. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC***

***Nota de estudio CLAC/A16-NE/06***

***Nota de estudio CLAC/A16-NE/20***

17. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A16-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 Estrategia para desarrollar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo”.

18. En lo que respecta al Proyecto de Resolución A16-15 “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo”, la Asamblea, luego de analizar su texto y realizar algunas modificaciones, resolvió adoptar la siguiente Resolución:

### **RESOLUCIÓN A16-15**

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

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC encargó 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, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la facilitación son temas de capital importancia;

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;

CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003.

LA XVI 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

- a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles elevados de seguridad y protección de la aviación y en constante mejora.
- b) 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, respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI.

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 deberán aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación. 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, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio.
- b) 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, adoptarán medidas que precisen 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.

- c) 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.
- d) Los Estados miembros promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo.

### ACCESO A LOS MERCADOS

#### 5. Apertura de tráficos

- a) Los Estados miembros facilitarán, 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, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, 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, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- c) Los Estados miembros promoverán, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para la liberalización y explotación de los servicios aéreos internacionales.
- f) Los Estados miembros continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda.
- g) A efectos de trabajar en los procesos de liberalización, los Estados miembros podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización.

#### 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

- a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno de sana competencia, incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.

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)

- a) Los Estados miembros deberán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la



cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

- b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.
- c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.
- d) La CLAC debería continuar siguiendo la evolución y difundiendo la información al respecto y seguir examinando la eficacia del Código SRC de la OACI.

13. Asignación de turnos (SLOTS)

- a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos congestionados se resuelva en forma rápida y no discriminatoria, considerando los derechos y deberes de los operadores aeroportuarios, en lo que sea pertinente. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA.
- b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

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, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.

16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

Los Estados miembros deberán tomar en cuenta la Resolución A35-1 promulgada durante el 35 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

17. Comercio internacional y carga aérea

- a) 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, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil.
- b) Los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

18. Turismo

Los Estados miembros adoptarán 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, de acuerdo a sus necesidades y objetivos.

ASPECTOS JURÍDICOS

19. Armonización normativa

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización e interpretación jurídica 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.
- c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de la liberalización de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de

servicios aéreos.

- d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de alentar a los Estados miembros a que cumplan con su obligación de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

## 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

- a) 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.
- b) La liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como parte interesada importante en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

## 25. Propiedad y control de los transportistas aéreos

- a) La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados

debería liberalizarse a la discreción y al ritmo de cada Estado, progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación, especialmente respecto a la seguridad y protección de la aviación;

- b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, pueden hacerlo de la manera siguiente:
  - i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
  - ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
  - iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

26. Arrendamiento de aeronaves

- a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo, en los acuerdos de servicios aéreos que suscriban, las disposiciones pertinentes.
- b) Los Estados miembros deberían tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.

27. Solución de controversias

- a) En un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y
- b) Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:
  - i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;
  - ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;
  - iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados

por una controversia; y

- iv) por lo que respecta a las partes interesadas directamente afectadas por la controversia, sea transparente y dé acceso a la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

### ASPECTOS FINANCIEROS

28. Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, se comprometen a realizar todos los esfuerzos necesarios para cumplir con los niveles apropiados de seguridad en el desarrollo del transporte aéreo regional, procurando que los ingresos que provienen de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios.

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 A15-5.***

19. Por otro lado, la Asamblea, al analizar el párrafo concerniente a los sistemas de reserva por computadora (SRC), resolvió incorporar en el Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo bienio, una tarea tendiente a elaborar un código de conducta para la venta de pasajes aéreos por Internet.

20. En lo concerniente al Proyecto de Resolución A16-17 sobre la estrategia para desarrollar un sistema de integración regional del transporte aéreo, la Asamblea también consideró la nota de estudio CLC/A16-NE/20 presentada por Venezuela. De igual forma, al considerar el punto 7 del Apéndice, respecto a la realización de seminarios para los facilitadores, la Asamblea acordó que, para abaratar costos, estos seminarios se realicen en el marco del Coloquio Multilateral que se llevará a cabo durante el primer semestre de 2005 en Cartagena de Indias, Colombia, ya que esto no sería financiado por el presupuesto de la CLAC. En ese orden de ideas, se adoptó la siguiente Resolución:

### **RESOLUCIÓN A16-17**

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

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

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

CONSIDERANDO que la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno reconoció al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones e instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil sobre el

establecimiento de mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable;

CONSIDERANDO que es necesario armonizar el trabajo que venía realizando el Comité Regional de Competitividad del Transporte Aéreo con el Grupo específico de política aérea de la CLAC para desarrollar un “sistema de integración regional del transporte aéreo”;

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

#### LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

#### RESUELVE

1. Encargar al Comité Ejecutivo que, con carácter de alta prioridad, incluya en el programa de trabajo del bienio 2005-2006 el desarrollo de un “Sistema de Integración Regional del Transporte Aéreo” que considere los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, con un objetivo político común y el incremento del tráfico intra-regional en 10%.
2. Pedir que, en el desarrollo de dicho Sistema, se considere todas las actividades propias y conexas al transporte aéreo internacional, así como a los diferentes actores que intervienen en este modo de transporte (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios).
3. Aprobar la estrategia que consta como Apéndice de la presente para el desarrollo de los trabajos, utilizando como primera opción la metodología FODA y/o la técnica de manejo de escenarios.

### APÉNDICE

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

1. Constituir internamente Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y usuarios) a fin de impulsar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo que incluya los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas”, aplicando la metodología FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) y/o la técnica de manejo de escenarios.
2. El trabajo de los Comités locales será liderado por un “facilitador” (autoridad aeronáutica), quien deberá conocer el sector y su entorno para poder trazar un objetivo, es decir, efectuar un análisis interno y externo, teniendo como ingredientes necesarios a las personas involucradas o interesadas en el trabajo para poder manejar el grupo humano y finalmente, ejecutarlo, con la participación de los diferentes entes. Este “facilitador” deberá mantener una comunicación directa y continua con la Secretaría de la CLAC.
3. Los Comités locales se deberán denominar “Comités de integración y competitividad del transporte aéreo” y deberán constituirse al más alto nivel, de conformidad con la estructura

orgánico/funcional de cada Estado y asegurándose que estuviesen constituidos por especialistas en la materia, bajo los siguientes Términos de Referencia:

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

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

- Autodiagnóstico metodológico de las deficiencias y fortalezas, de tal forma que se defina la nueva estrategia de crecimiento, en el marco de una “integración latinoamericana con un enfoque político común”.
- Identificación de los problemas y oportunidades con el objetivo de aclararlos, tratando los problemas domésticos a nivel interno, describiendo la situación y conjugando con objetivos factibles y reales.
- Análisis de los acuerdos de los Ministros frente a la normatividad de cada país, determinando su ejecutividad en el corto y mediano plazo.
- Impulso de la implementación de aquellos acuerdos que puedan llevarse a cabo de manera inmediata, diferenciándolos de aquellos que requieran de mayor tiempo.
- Identificación de los obstáculos que impidan la ejecución de los acuerdos.
- Coordinación con los organismos y/o autoridades pertinentes las soluciones más apropiadas y, en caso de ser necesario, presentación de propuestas específicas de ejecución al Ministro responsable.
- Desarrollo de las condiciones de competitividad para el transporte aéreo, teniendo en consideración los organismos políticos, económicos y regulatorios que en esta instancia existen.

5. Los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo deberán disponer de:

- Miembros permanentes: autoridades de aviación civil, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores aeroportuarios, entes reguladores y usuarios.

- Invitados especiales: participación de autoridades y representantes de otros sectores, en la medida que ello sea atinente a la materia que se trate.
6. Los Comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo serán monitoreados por el Comité Ejecutivo de la CLAC, mediante el trabajo coordinado de la Secretaría y los facilitadores.
7. Con el objetivo de iniciar el trabajo de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo, el Comité Ejecutivo de la CLAC deberá planificar talleres o seminarios de entrenamiento con los facilitadores, con el apoyo de las líneas aéreas, los operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios.
8. Una vez que se reciban los resultados por parte de los facilitadores de cada país, el Comité Ejecutivo de la CLAC los evaluará y los presentará en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.
9. Encargar al Comité Ejecutivo el establecimiento de un cronograma de trabajo, de manera tal, que se pueda evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible.
21. En lo que respecta al Proyecto de Recomendación A16-10 referente al Proyecto de Cláusula Modelo sobre Designación y Autorización de Aerolíneas a ser Utilizada por los Estados Miembros de la CLAC en sus Negociaciones con los Estados Miembros de la Comunidad Europea, la Asamblea, luego de un amplio debate y la modificación al texto presentado por Cuba, adoptó el siguiente texto:

### **RECOMENDACIÓN A16-10**

#### **PROYECTO DE CLÁUSULA MODELO SOBRE DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE AEROLÍNEAS A SER ADOPTADA POR LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC EN SUS NEGOCIACIONES CON LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD EUROPEA**

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

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

CONSIDERANDO el nuevo ordenamiento jurídico de la Comunidad Europea y la conveniencia de asumir una posición regional para las negociaciones de los convenios sobre servicios de transporte aéreo con los países de dicha Comunidad;



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

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que busquen utilizar, en la medida que les sea posible, la siguiente “cláusula modelo” en las negociaciones con Estados miembros de la Comunidad Europea:

## ARTÍCULO

### Designación o autorización

1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.

2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la CLAC podrán autorizar a una o varias línea(s) aérea(s) de otro Estado miembro de la CLAC, para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.

3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:

a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];

(i) tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa, u otro Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que constituye la Comunidad Europea y haya recibido un Permiso de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea;

(ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada;

*[(iii) sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la Comunidad Europea.]*

b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC];

(i) tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa u otro Estado miembro de la CLAC y haya recibido un Permiso de Operación de un Estado miembro de la CLAC;

- (ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la CLAC responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada;

*[(iii) sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la CLAC.]*

## ARTÍCULO

### Revocación o suspensión de la designación o autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:

- a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:
  - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que constituye la Comunidad Europea, o no haya recibido un Permiso de Operación válido, de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea;
  - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación;
  - [(iii) no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la Comunidad Europea;*
  - (iv) ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la CLAC y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad, estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo;*
  - (v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Comunidad y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la CLAC y ese Estado miembro de la Comunidad.]*
- b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:
  - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la CLAC o no haya recibido un Permiso de Operación válido de uno de los países miembros de la CLAC;

- (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la CLAC responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación;
- [(iii) no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la CLAC;*
- (iv) ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la Comunidad y otro Estado miembro de la CLAC y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la CLAC, estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo;*
- (v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la CLAC y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la Comunidad Europea y ese Estado miembros de la CLAC.]*

22. De igual manera, la Asamblea resolvió que, el Grupo de Política Aérea continúe con el seguimiento y análisis de los acontecimientos que se vengán dando en las negociaciones de los Estados miembros de la CLAC con los Estados Miembros de la Comunidad Europea, tomando en cuenta, además, la Decisión 582 de la Comunidad Andina (CAN) y demás documentos pertinentes, a efectos de continuar actualizando la Recomendación.

**Cuestión 11 del**

**Orden del Día:**

**Orientación sobre la aplicación del artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región.**

***Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC***

***Nota de estudio CLAC/A16-NE/07***

23. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A16-NE/07 y pasó revista al Proyecto de Resolución A16-19 referido a la orientación sobre la aplicación del artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región y, sin mayores comentarios, adoptó el texto que se detalla a continuación:

**RESOLUCIÓN A 16-19**

**ORIENTACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 83 BIS DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LOS ACUERDOS DE ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES EN LA REGIÓN**

CONSIDERANDO que una de las prioridades principales de la aviación es el mantenimiento de normas de la seguridad operacional, apegados a las normas establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

CONSIDERANDO que el arrendamiento de aeronaves es una práctica común en la industria de la aviación civil, por lo cual un enfoque armonizado en cuanto a la normativa que les debe regir, tendría como consecuencia beneficios económicos para la industria y los consumidores;

CONSIDERANDO que los arrendamientos no deben ser utilizados como medios para evadir la aplicación de las leyes, reglamentación o acuerdos internacionales aplicables;

CONSIDERANDO que la CLAC ha propiciado una política de armonización en la reglamentación de los Estados miembros, a fin de facilitar los trámites y procedimientos que se realizan en las diversas actividades relativas a la aviación civil;

CONSIDERANDO que la OACI ha estudiado ampliamente el tema del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, determinado que es de interés general para la aviación civil internacional facilitar arreglos de esta naturaleza, máxime si se toma en cuenta que las disposiciones internacionales en vigor no contienen ningún impedimento para arreglos de esta naturaleza;

CONSIDERANDO que la OACI mediante la introducción del artículo 83 bis, que entró en vigencia el 20 de julio de 1997, introdujo una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional en la cual se establece la posibilidad de transferir ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de las aeronaves que sean objeto de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, la que permite que queden claramente establecidas las responsabilidades respecto a la vigilancia de la seguridad operacional, simplifica los procedimientos e intensifica la seguridad operacional;

CONSIDERANDO que para la correcta aplicación del artículo 83 bis, se requiere que los Estados se aseguren que su legislación y políticas se encuentren acorde con los enunciados del referido artículo, y en particular lo que se relaciona con el reconocimiento de la validez de los certificados de aeronavegabilidad, así como de las licencias relativas al equipo de radio y de miembros de la tripulación expedidas o convalidadas por el Estado del explotador, además de los expedidos por el Estado de matrícula;

CONSIDERANDO que una de las tareas de la CLAC ha sido el establecimiento de una política regional en materia de transporte aéreo, la cual se ha venido actualizando de conformidad con los cambios que se suscitan en la actividad, lo que deja ver la necesidad de que se introduzcan los aspectos relacionados con el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves;

CONSIDERANDO que el punto II de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, establece la potestad de 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;

CONSIDERANDO que la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las Conclusiones adoptadas por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003.

#### LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

#### RESUELVE

1. INSTAR a los Estados para que cumplan con las normas de seguridad operacional establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a aquellos Estados que no han ratificado el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 bis), firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980, lo ratifiquen a la brevedad.
2. INSTAR a los Estados de la Región para que revisen su legislación interna con el propósito de que se realicen los ajustes que permitan la correcta aplicación del Artículo 83 bis, para lo cual deberán impartirse cursos que promuevan la correcta aplicación del mismo.
3. RECOMENDAR a los Estados de la Región que cuando concierten acuerdos relativos a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador, como producto de arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, hagan uso de la Circular 295 LE/2 de la OACI, denominada “*Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, publicada en febrero, 2003, y especialmente, que tomen en cuenta las “*Directrices sobre la aplicación del artículo 83 bis*” y el “*Modelo de Acuerdo*” desarrollados en la citada circular.
4. RECOMENDAR a los Estados la aplicación de los siguientes criterios cuando consideren autorizaciones relacionadas con arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves:
  - a) En la aprobación de arrendamiento con tripulación y sin tripulación deberá ir claramente acompañada de las responsabilidades que competen a cada una de las partes respecto a las normas de seguridad operacional asumidas por cada una e las partes en el acuerdo de sus

respectivas áreas de competencia.

- b) Debe de existir equivalencia entre las normas técnicas de aplicación de la Seguridad Operacional se puede tomar como punto de referencia para evaluar dicha equivalencia los resultados de las auditorias realizadas en virtud del programa de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI cuyos informes sumarios están a disposición de los Estados.
- c) Distinguir el tipo de arrendamiento: en el sentido de que no deben de aplicarse las mismas restricciones en caso de tratarse de arrendamientos financieros en cuyo caso pueden ser por tiempo indefinido cuando se trata de un Banco u entidad financiera.
- d) Propulsar la uniformidad de criterio en cuanto al tratamiento de las figuras de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves para facilitar su implementación. En cuanto a seguridad operacional se refiere, que pueda ser adaptable a todas las situaciones.
- e) Dar tratamiento temporal y basado en un estado de necesidad o emergencia a la figura del subfletamento creando una base de datos proporcionada por las líneas aéreas, donde se establezca una lista de transportistas aprobados por las autoridades aeronáuticas nacionales, de la que un transportista pueda utilizar una aeronave con poco tiempo de aviso para suplir dicha necesidad específica bajo condiciones de excepción.
- f) Para fines de garantizar la seguridad operacional y las normas de responsabilidad jurídica y de cumplimiento de las condiciones económicas aplicables, todos los arreglos de arrendamiento concertados por transportistas deberían de recibir una aprobación previa de las autoridades competentes.
- g) Cuando se analicen solicitudes relativas a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves se debe obtener la siguiente información:
  - i. Tipo de arrendamiento
  - ii. Nombre de las partes en el acuerdo
  - iii. Fecha de inicio y duración del arrendamiento
  - iv. Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda
  - v. Pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes
  - vi. Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave
  - vii. Nombre del transportista aéreo con control comercial de la aeronave

5. RECOMENDAR a los Estados miembros que, cuando concierten acuerdos bilaterales o multilaterales, tomen como referencia la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI en los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos (MASA) para una liberalización bilateral, regional o multilateral, dados a conocer durante la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, efectuada en marzo, 2003 en Montreal, Canadá.

**Cuestión 12 del****Orden del Día:**

**Armonización de disposiciones respecto a la implantación en el ámbito regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos.**

**Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC**

**CLAC/A16-NE/08**

24. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A16-NE/08 y pasó revista al proyecto de Recomendación relativa a la “Armonización de disposiciones respecto a la implantación en el ámbito regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos”, la misma que reemplaza a la Resolución A15-4, resaltando lo relativo a las condiciones generales del transporte aéreo.

25. Durante el debate, la Delegada de Brasil propuso algunas modificaciones, las mismas que fueron acogidas favorablemente por el resto de las delegaciones. En ese orden de ideas, la Asamblea adoptó la siguiente Recomendación:

**RECOMENDACIÓN A16-12**

**ARMONIZACIÓN DE DISPOSICIONES RESPECTO A LA IMPLANTACIÓN EN EL ÁMBITO 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, resulta necesario contar con una serie de principios que protejan adecuadamente los derechos de los usuarios del transporte aéreo, como así mismo de los transportadores que utilizan dicha práctica;

CONSIDERANDO el valor probatorio del billete de pasaje, en cuanto a la celebración del contrato de transporte aéreo, las respectivas reglamentaciones de los Estados miembros deberían requerir que el transportador haga entrega al pasajero de la constancia escrita del billete adquirido o de la reserva efectuada por medios electrónicos, en los casos que no se emita el billete papel;

CONSIDERANDO que a los fines de procurar la mayor seguridad jurídica, la emisión electrónica del billete de pasaje, debe cumplir con un conjunto de requisitos que garanticen los derechos de los pasajeros con relación al transporte contratado y una conveniente comercialización de tales billetes por parte de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO que entre tales garantías, el transportador deberá preservar la obligación de confidencialidad de la información sobre los datos personales suministrados por el pasajero, en ocasión de la reserva o adquisición del billete de pasaje, por vía electrónica;

CONSIDERANDO que a los fines de hacer efectivos tales principios, se estima conveniente que los Estados Miembros incluyan en sus respectivas reglamentaciones sobre las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, o disposiciones similares, normas que regulen la venta de billetes de pasajes por medios electrónicos.

#### LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

#### RECOMIENDA

1. Todo billete emitido por medios electrónicos por un transportador autorizado, sus representantes y agentes generales de venta o turísticos, debería tomar como base la normatividad existente para los billetes de papel, en cuanto a los requisitos contenidos en sus respectivas legislaciones, debiendo además garantizarse la confidencialidad de la información proporcionada por el pasajero al transportador, en relación con sus datos personales.
2. La emisión de un billete de pasaje por medios electrónicos, podrá sustituir la emisión del billete en forma escrita, o billete de papel, siempre que se otorgue valor probatorio a la constancia emitida por el transportador en cuanto a la celebración del contrato de transporte aéreo, en los casos que la legislación propia de cada Estado así lo establezca, debiendo además contener los requisitos comerciales mínimos de uso habitual para este tipo de documento, como asimismo la inclusión de las normas en materia de responsabilidad, conforme las convenciones internacionales en vigencia.
3. Los Estados miembros procurarán incluir dentro de sus respectivas regulaciones sobre las Condiciones Generales del Contrato del Transporte Aéreo, normas que reglamenten la emisión de billetes electrónicos y la protección del consumidor.
4. Las legislaciones de los Estados miembros deberían contemplar principios que incluyan la favorable interpretación de los derechos del consumidor en las cláusulas contractuales, como asimismo prever los casos de incumplimiento por errores técnicos en el funcionamiento de equipos electrónicos, en ocasión de la reserva o adquisición de un billete.
5. Las legislaciones de los Estados miembros deberían asegurar además la validez de la emisión electrónica de billetes a los efectos fiscales.
6. A los fines de la efectiva aplicación de la normativa, las autoridades competentes de los Estados miembros, deberían fiscalizar a los transportadores que emitan billetes en forma electrónica, con el objeto de supervisar el correcto desarrollo de estas actividades.
7. 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 y base tarifaria;
- g) cargos e impuestos;
- h) en su caso, clave de la línea aérea que efectuará el transporte, cuando exista convenio de código compartido;
- i) El billete electrónico deberá incluir una observación, informando al usuario del transporte aéreo acerca de las reglas generales de aplicación de tarifas, así como que toda la información con respecto al transporte que sea contratado, estará disponible en el sitio web o a través del servicio de llamadas gratuitas de la empresa aérea o en una cartilla a ser entregada al pasajero en el momento de adquisición del billete.

*Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-4.*

**Cuestión 13 del**

**Orden del Día:            Texto de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especializados en Latinoamérica.**

*Tarea Nro. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC*

*Nota de estudio CLAC/A16-NE/09*

26.            Al analizar la nota de estudio CLAC/A16-NE/09 y pasar revista al Proyecto de Recomendación A16-14 acerca de un “Texto de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especializados en Latinoamérica”, la Asamblea consideró que este Proyecto constituía el primer paso que se daba en esta materia. En este sentido, resolvió que este tema, especialmente lo concerniente a la definición de “trabajos aéreos especializados” y la “posibilidad de propiciar acuerdos de cooperación y transferencia tecnológica entre los Estados miembros” debería continuar analizándose en el seno del GEPEJTA.

27.            Con ciertas modificaciones y sin otros comentarios, la Asamblea adoptó el texto que se detalla a continuación:

**RECOMEDACIÓN A16-14**

**TEXTO DE ORIENTACIÓN PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE TRABAJOS  
AÉREOS ESPECIALES EN LATINOAMÉRICA**

CONSIDERANDO que el concepto de “*aviación específica*” no es lo suficientemente claro y envolvente para abarcar las modalidades de aviación;

CONSIDERANDO la permanente necesidad de nuestros países de operar aeronaves en actividades aéreas con propósitos espaciales dirigidos a apoyar una actividad agropecuaria, industrial o científica principal;

CONSIDERANDO que, no obstante la ejecución de tales trabajos de apoyo o trabajos aéreos especiales, normalmente se requiere el uso de aeronaves especialmente fabricadas o adaptadas a su finalidad, debiendo ser operadas generalmente por empresas y pilotos igualmente especializados y habilitados; resultando extremadamente costosa su adquisición y operación;

CONSIDERANDO que tales equipos generalmente han sido producidos en países industrializados que los ofrecen a un alto costo, sin que durante muchos años haya sido posible su reposición, afectándose severamente el desarrollo de los principales renglones de nuestras economías, dado el deficiente apoyo aéreo que pueden recibir;

CONSIDERANDO que a lo anterior, se suma el hecho que durante los últimos años, los principales fabricantes de estas aeronaves no han desplegado en ellas nuevas tecnologías que aumenten su eficiencia y disminuyan sus costos de operación; en contraste con los grandes avances tecnológicos disponibles en las aeronaves dedicadas al transporte aéreo comercial;

CONSIDERANDO que en la mayoría de los países de la región, existen en ejecución proyectos de investigación y desarrollo tecnológico, dirigidos a lograr mayor eficiencia a más bajo costo de adquisición y de operación en las aeronaves de trabajos aéreos especiales;

CONSIDERANDO que, por todo lo anterior, se hace necesaria la adopción de algunas pautas básicas que permitan a los Estados latinoamericanos suplir las deficiencias de esta modalidad de aviación, en aquellos aspectos que resulten de interés común, respetando los estándares de seguridad tanto de la aeronave como la protección y aislamiento del puesto de pilotaje.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Exhortar a los Estados miembros a adoptar los siguientes lineamientos que constituyen pautas básicas para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica.

### **TEXTO DE ORIENTACIÓN PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES EN LATINOAMERICA**

#### **Definición**

1. Los trabajos aéreos especiales son actividades aéreas, diferentes a las de transporte público, consistentes en quehaceres cuya naturaleza implica que se efectúe en o desde el aire, empleando aeronaves.
2. Tales trabajos pueden incluir, de acuerdo con la legalización interna de cada país:
  - a) Aspersión de insumos agrícolas (aviación agrícola)
  - b) Lanzamiento de agentes extintores sobre incendios forestales (extinción de incendios)

- c) Remolque o exhibición de vallas publicitarias, lanzamiento de hojas volantes y difusión o perifoneo de anuncios sonoros (publicidad aérea)
- d) Toma de fotografías o filmaciones (fotografía – cinematografía aérea)
- e) Construcción de obras civiles de infraestructura con helicópteros (construcción)
- f) Traslado de personas con lesiones o enfermedades, contando con personal médico y equipos especiales para su atención (ambulancia aérea)
- g) Vigilancia u observación de carreteras, oleoductos y otras instalaciones desde el aire, o detección de fenómenos naturales en la superficie (vigilancia aérea)
- h) Cualquier otra actividad similar en la que una aeronave sea utilizada para propósitos especiales diferentes al transporte aéreo
- i) Lanzamiento de paracaidista

### **Aeronaves**

3. Los equipos de vuelo empleados en los trabajos aéreos especiales, serán aeronaves de ala fija o rotatoria, especialmente diseñadas y fabricadas o adaptadas y en todo caso equipadas para la actividad propuesta.

4. Los Estados (miembros de la CLAC) admitirán en sus empresas de aviación dedicadas a los trabajos aéreos especiales, el empleo de aeronaves diseñadas, fabricadas y/o adaptadas en otros Estados miembros, siempre que reúnan los requisitos de aeronavegabilidad y seguridad propios de su modalidad estipulados por los estándares internacionales sobre la materia.

### **Explotadores**

5. Los explotadores de aeronaves dedicadas actividades de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales, deberán ser empresas que cuenten con el correspondiente permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica competente.

6. No obstante, estas actividades podrán ser desarrolladas por personas naturales o jurídicas en el ámbito estrictamente privado, empleándolas en instalaciones de propiedad del explotador de la aeronave, sin que en éste caso les sea permitido hacerlo a favor de terceros.

### **Tripulantes**

7. Se exigirá por parte de los estados, que los tripulantes de las aeronaves operadas en trabajos aéreos especiales sean titulares de una licencia de piloto comercial, entrenados y habilitados para la clase o tipo de aeronave y la modalidad de operación, otorgada por la autoridad aeronáutica competente.

### **Mantenimiento**

8. Se exigirá por parte de los Estados, que el mantenimiento de las aeronaves empleadas en los trabajos

aéreos especiales, sea ejecutado en organizaciones autorizadas (propias o contratadas por el explotador) y contando con personal técnico licenciado.

### **Operación en el Territorio de otros Estados**

9. Los estados miembros de la CLAC permitirán en su territorio la operación de aeronaves y empresas extranjeras dedicadas a los trabajos aéreos espaciales, a condición de reciprocidad.

10. Lo anterior sin perjuicio de que cada Estado constaten previamente la inexistencia de empresas nacionales capacitadas para hacer el trabajo requerido, antes de proceder a autorizar una empresa extranjera.

### **Fomento a la Investigación y Desarrollo Tecnológico**

11. Los Estados fomentarán los proyectos de investigación y desarrollo tecnológico encaminados al diseño, construcción, mantenimiento y operación de aeronaves y demás equipos de trabajos aéreos especiales y a tal propósito se apoyarán mutuamente y trabajarán en lo posible en la flexibilización de exigencias técnicas y económicas que puedan obstruir innecesariamente la ejecución de los trabajos aéreos especiales, respetando los estándares de seguridad, tanto de la aeronave como la protección y aislamiento del puesto de pilotaje.

### **Cooperación y Transferencia Tecnológica**

12. Las autoridades aeronáuticas de los Estados, propiciarán acuerdos de cooperación técnica y de transferencia tecnológica para el desarrollo de nuevas aeronaves o equipos y para el desenvolvimiento operativo de los trabajos aéreos especiales en todas sus modalidades.

#### **Cuestión 14 del**

**Orden del Día: Política regional AVSEC. Informe. (Sesión a puerta cerrada)  
Tarea Nro. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC**

*Nota de estudio CLAC/A16-NE/10  
Nota de estudio CLAC/A16-NI/04*

28. La Asamblea, al pasar revista de la notas CLAC/A16-NE10 y CLAC/A16-NI/04 tomó conocimiento del Informe presentado referente al trabajo que viene desarrollando el Grupo AVSEC de la CLAC, en función de sus objetivos y las tareas asignadas al mismo. De igual manera, pasó revista al Informe presentado por el Secretario del GREPECAS en lo referente al trabajo que viene desarrollando dicho Comité, resaltando la estrecha coordinación que actualmente existe entre el AVSEC/COMM del GREPECAS y el GRUAVSEC de la CLAC.

#### **Cuestión 15 del**

**Orden del Día: Presupuesto de la CLAC para el bienio 2005-2006. (Sesión a puerta cerrada).  
Tarea Nro. 3 del Programa de Trabajo de la CLAC**

*Nota de estudio CLAC/A16-NE/11*

29. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A16-NE/11 y pasó revista al proyecto de presupuesto para el período 2005-2006. 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.

30. Durante el debate, algunos delegados hicieron consultas respecto a este asunto, las mismas que fueron aclaradas por la Secretaría. Acto seguido, la Asamblea aprobó el Presupuesto de Gastos Directos de la CLAC para el período 2005-2006 (**Adjunto 7**); así como la transferencia de fondos entre partidas, a fin de equilibrar ingresos y gastos.

**Cuestión 16 del  
Orden del Día:**

**Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2004. Escalas de porcentajes de contribución 2005-2006. (Sesión a puerta cerrada).  
*Tarea No. 4 del Programa de Trabajo de la CLAC***

***CLAC/A16-NE/12***

31. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A16-NE/12 y pasó revista al estado de pago de las contribuciones del período 1992-2004 y de las fórmulas de pago que se podría aplicar para que los Estados cumplan con el pago de contribuciones atrasadas.

32. De igual manera, analizó el cálculo de las escalas de porcentaje para los años 2005 y 2006 efectuado por la Secretaría, en función a las escalas aprobadas por la OACI en ocasión del 35° Período de Sesiones de su Asamblea (Montreal, Canadá, septiembre/octubre de 2004), y el procedimiento establecido en la Resolución A14-11 de la CLAC; producto de lo cual, acogió favorablemente el estimado correspondiente a los años 2005-2006.

33. Por otro lado, el Delegado de Colombia informó que los motivos por los cuales su país continuaba manteniendo cuotas atrasadas al Presupuesto de la Comisión se originaron por problemas legislativos de su Gobierno, pero que estaban evaluando mecanismos para la cancelación de las mismas, lo antes posible.

34. Sin más comentarios, la Asamblea aprobó las escalas que aparecen en el **Adjunto 8** a este Informe.

**Cuestión 17 del  
Orden del Día:**

**Autonomía de la CLAC. (Sesión a puerta cerrada)  
*Tarea No. 3 del Programa de Trabajo de la CLAC***

***CLAC/A16-NE/13***

35. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A16-NE/13 y pasó revista a los antecedentes sobre el acuerdo del Comité Ejecutivo referente a la autonomía financiera y de gestión de la CLAC, como respuesta a la decisión de la OACI de disminuir el apoyo a las Comisiones Regionales, debido a los problemas financieros que viene atravesando.

36. Sobre la base de lo acordado, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

**RESOLUCIÓN A16-13**

## AUTONOMÍA DE LA CLAC

CONSIDERANDO que la CLAC fue constituida por las autoridades de aviación civil de los Estados participantes de la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, celebrada en México, el 14 de diciembre de 1973, con el objetivo de proporcionar a los Estados Latinoamericanos una estructura adecuada para la discusión y planeamiento de todas las medidas necesarias para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil en la región, dentro de los principios y objetivos establecidos en su Estatuto y en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de diciembre de 1944);

CONSIDERANDO que, desde la fecha de su constitución, la CLAC ha mantenido una estrecha relación con la OACI, transformándose, a lo largo del tiempo, en el referente de la actividad aeronáutica de Latinoamérica y en el más importante instrumento de cooperación y coordinación del transporte aéreo internacional, impulsando la gestión de entes o dependencias que se encargan de aspectos relacionados a la aviación civil;

CONSIDERANDO el Acuerdo de *Modus Vivendi* firmado entre el Presidente del Consejo de la OACI y el Presidente de la CLAC (28 de noviembre de 1978), en el que se reconoce la necesidad de cooperación recíproca de ambas Organizaciones y de mantener estrecho enlace entre sí, de conformidad a lo establecido en la Resolución A18-21 de la OACI y a los Artículos 6 y 27 del Estatuto de la CLAC, con el fin de prestarse cooperación para posibilitar el desempeño de sus respectivas obligaciones;

CONSIDERANDO que, por medio de este Acuerdo de *Modus Vivendi*, la OACI se comprometió a prestar servicios y apoyo a la CLAC en sus actividades; así como que la CLAC, en la ejecución de sus funciones, ha tenido en cuenta las actividades de la OACI, evitando duplicaciones innecesarias y asegurando la armonización y coordinación de sus actividades;

CONSIDERANDO la fructífera labor desarrollada por la CLAC, gracias a la cual ha fortalecido su poder de convocatoria, alcanzando en la actualidad niveles de alto rendimiento y un rol preponderante en el desarrollo del transporte aéreo regional y mundial;

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo de la CLAC, en su LXVI reunión (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1 de julio de 2004), acordó que la CLAC debía disponer de autonomía financiera y de gestión; manteniendo, en todo caso, una estrecha relación con la OACI;

CONSIDERANDO el ofrecimiento de los Estados para brindar apoyo y constituirse sede de la Secretaría de la CLAC;

CONSIDERANDO que la OACI, en su 35° período de sesiones (Montreal, Canadá, septiembre/octubre de 2004), por sus problemas financieros, resolvió disminuir el apoyo a las Comisiones Regionales (CLAC y CAFAC), lo que surtiría efecto a partir del 31 de diciembre de 2006.

### LA XVI ASAMBLEA RESUELVE

1. Encargar a los miembros del Comité Ejecutivo y a la Secretaría analizar y evaluar todas las propuestas presentadas por los Estados miembros que ofrecieron apoyo y sede para la Secretaría de

la CLAC, así como la información complementaria, cuadros comparativos y demás documentos que estime conveniente; y resolver sobre la mejor alternativa.

2. Encargar al Presidente de la CLAC la negociación y modificación del Acuerdo de *Modus Vivendi* entre la CLAC y la OACI, en el marco de las nuevas condiciones, manteniendo el apoyo mutuo y las estrechas relaciones entre las dos Organizaciones.
3. Encargar al Presidente de la CLAC, de ser el caso, la suscripción del Acuerdo con el Gobierno del Estado miembro escogido como sede de la Secretaría de la CLAC.
4. Fijar el día 31 de marzo de 2005 como fecha límite para que los Estados miembros que deseen apoyar y ofrecer sede para la Secretaría de la CLAC oficialicen sus propuestas.

#### **Cuestión 18 del**

#### **Orden del Día:**

**Panel: CÓMO CONTRIBUIR EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL “SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO”**

#### *Nota de estudio CLAC/A16-NE/18 Corrigendum*

37. Considerando que uno de los temas de alta prioridad, que fuera resuelto por el Comité Ejecutivo, durante su LXVI reunión (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004), era el establecimiento en el mediano plazo de un “Sistema de Integración Regional del Transporte Aéreo” armonizado con un “objetivo común”, durante la Asamblea se llevó a cabo un Panel con la participación de todos los actores de la actividad aeronáutica, a efectos de impulsar este importante proyecto y recoger de todos los involucrados sus comentarios, para lo cual participaron los siguientes expositores:

- Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC (**Adjunto 9**).
- Sr. Eliezer Negri, Presidente de la CERNAI de Brasil, representando a las Autoridades aeronáuticas (**Adjunto 10**).
- Sr. Carlos Grau, Director de Asuntos del Gobierno e Industrias de IATA, representando a las líneas aéreas (**Adjunto 11**).
- Sr. Eduardo Flores, Secretario Regional de ACI/LAC, representando a los Operadores de aeropuerto (**Adjunto 12**).

#### **Cuestión 19 del**

#### **Orden del Día:**

**Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 2005 al 31 de diciembre de 2006. Proyecto de Programa de Reuniones**

#### *Nota de estudio CLAC/A16-NE/14*

38. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A16-NE/14 presentada por el Comité Ejecutivo, a la que se adjuntaba el Proyecto de Programa de Trabajo de la CLAC para el bienio 2005-2006 y el

Programa de Reuniones para el mismo período.

39. En ese orden de ideas, la Asamblea aprobó los Proyectos de Programa de Trabajo y de Reuniones de la CLAC, para el bienio 2005-2006, tal como figuran en los **Adjuntos 13 y 14**, respectivamente.

### **Segunda sesión Plenaria**

#### **Cuestión 20 del**

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

#### *Nota de estudio CLAC/A16-NE/15*

40. El Presidente del Comité I, Sr. Argimiro Ojeda, Jefe de la delegación de Cuba, presentó el informe de las cuestiones examinadas en las sesiones de trabajo de dicho Comité, el mismo que fue aprobado por unanimidad.

#### **Cuestión 21 del**

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

#### *Nota de estudio CLAC/A16-NE/16*

41. El Presidente del Comité II, Sr. José Vilardo, Jefe de la Delegación de Uruguay, 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: Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria**

#### *Nota de estudio CLAC/A16-NE/17*

42. La Secretaría presentó a consideración de la Asamblea el Acta de la Primera Sesión Plenaria en la que se analizaron las cuestiones 4, 5, 6 y 7 del Orden del Día relativas al Informe del Presidente, a la Presentación sobre la CLAC hacia el futuro, 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 23 del**

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

43. 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 2005-2006, quedando constituido de la siguiente manera:

Presidente	Brasil
Primer Vicepresidente	Panamá



Segundo Vicepresidente	Cuba
Tercer Vicepresidente	Venezuela
Cuarto Vicepresidente	República Dominicana

**Cuestión 24 del****Orden del Día: Lugar y fecha de la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC**

44. El Jefe de la Delegación de Panamá ofreció su país como sede para la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC, que se llevaría a efecto durante el cuarto trimestre de 2006, lo que fue recibido con beneplácito por todas las delegaciones.

**Cuestión 26 del****Orden del Día: Otros asuntos**

*Nota informativa CLAC/A16-NI/02*

*Nota de estudio CLAC/A16-NE/19*

*Nota informativa CLAC/A16-NI/03*

45. Durante este punto del Orden del Día, la delegación de Argentina presentó la Nota Informativa CLAC/A16-NI/02, a fin de dar a conocer a los participantes los antecedentes que posibilitaron la creación en el CIPE del Centro Subregional Buenos Aires (ASTC) en la Capacitación de especialistas en Seguridad de la Aviación (AVSEC).

46. Por otro lado, la Asamblea tomó conocimiento de la nota de estudio CLAC/A16-NE/19 presentada también por la Delegación de Argentina, en la que se presentaron las consideraciones sobre la implementación de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) del Proyecto Regional RLA/99/901 en los Estados miembros del sistema. En ese sentido, la Asamblea acordó trasladar el análisis de este tema a la Undécima reunión ordinaria de la Junta general del sistema de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, que se llevaría a cabo el día 12 de noviembre en esa misma sede.

47. Seguidamente, la Delegación de Cuba, a través de la Nota Informativa CLAC/A16-NI/03, puso en conocimiento de la Asamblea una Declaración sobre la Resolución 59/11 de la ONU referente a la "Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos contra Cuba".

**Cuestión 25 del****Orden del Día: Clausura de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC**

48. El Secretario de la CLAC agradeció la colaboración recibida durante el período 2003-2004 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 de la CERNAI de Brasil. Para terminar, agradeció al Comité Ejecutivo anterior y especialmente a los Presidentes que tuvo la CLAC durante el período 2003-2004 por el importante apoyo brindado a la Secretaría.

49. Por su parte, el Sr. Eliezer Negri, Presidente de la CERNAI, 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 XVI 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**.

**XVI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC  
(Rio de Janeiro, Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004)**

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**

**ARGENTINA**

Carlos Esteban Matiak  
Subdirector de Aviación Civil  
Pedro Zanni 250 – Piso 4 – Oficina 461 – Buenos Aires  
Tel.: (5411) 4317 6014 Fax: (5411) 4317-6125  
Correo electrónico: [cmatiak@faa.mil.ar](mailto:cmatiak@faa.mil.ar)

Juan Manuel Baigorria  
Director Nacional da Aeronavegabilidad  
Junin 1060 – Buenos Aires  
Tel.: (5411) 4508-2106  
Correo electrónico: [direccion@dna.org.ar](mailto:direccion@dna.org.ar)

Daniel Basualdo  
Jefe Div. Normas – DNA  
1060 – Buenos Aires  
Tel.: (5411) 4317 6014 Fax: (5411) 4317-6125  
Correo electrónico: [normas@dna.org.ar](mailto:normas@dna.org.ar)

Roberto Cimbaro  
Jefe Departamento OACI  
Pedro Zanni 250 – Buenos Aires  
Tel.: (5411) 4317 6411 Fax: (5411) 4317-6411  
Correo electrónico: [buecroas@faa.mil.ar](mailto:buecroas@faa.mil.ar)

Horacio Knobel  
Encargado Área Legislación y Acuerdos  
Hipólito Yrigoyen 250, Piso 12º - Buenos Aires  
Tel.: (5411) 4349 7306 Fax: (5411) 4349 7206  
Correo electrónico: [hknobe@mecon.gov.ar](mailto:hknobe@mecon.gov.ar)

**BOLIVIA**

Juan Urrutia  
Director de Transporte Aéreo  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil  
Casilla 7172 – La Paz  
Tel.: (591) 2 237 4142  
Correo electrónico: [urrutia@dgac.gov.bo](mailto:urrutia@dgac.gov.bo)

Shirley Mackay Flores  
Inspectora de Facilitación - General de Aeronáutica Civil  
Av Mariscal Santa Cruz – Palacio de Comunicaciones, 4º Piso – La Paz  
Tel.: (591) 2 239 1370 / 211 5515 Fax: (591) 2 211 5515  
Correo electrónico: [smackay@dgac.gov.bo](mailto:smackay@dgac.gov.bo)

Carlos H. Quiroga F.  
Jefe Misión OACI  
Palacio de Comunicaciones 4º Piso - La Paz  
Tel.: (591) 231 2452 Fax: (591) 231 2452  
Correo electrónico: [dgacoaci@caoba.entelnet.bo](mailto:dgacoaci@caoba.entelnet.bo)

Luis Fernando Salinas G.  
Superintendencia de Transportes  
Director de Regulación  
Tel.: (591) 2 279 2333 Fax: (591) 2 279 2333  
Correo electrónico: [lsalinas@suptranp.gov.bo](mailto:lsalinas@suptranp.gov.bo)

Willy Vargas Bascope  
Jefe Depto. Asuntos Internacionales  
Av. G. Kyllmann n° 1691  
Tel.: (591) 4 423 0321 Fax: (591) 4 425 0744  
Correo electrónico: [wvargas@labairlines.com.bo](mailto:wvargas@labairlines.com.bo)

## **BRASIL**

Allemander Jesus Pereira Filho  
Chefe do Subdepartamento de Infraestrutura  
Rua Santa Luzia 651, 5º andar - Castelo – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 3814 6706 / 3814 6736 Fax: (+55 21) 3814 6828  
Correo electrónico: [chsie@dac.gov.br](mailto:chsie@dac.gov.br) [apereira@wnetrj.com.br](mailto:apereira@wnetrj.com.br)

Eliezer Negri  
Presidente de la CERNAI  
Rua Mal. Câmara 233, 12º Piso – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 2240 6748 Fax: (+5521) 2240 6022  
Correo electrónico: [presidente@cernai.gov.br](mailto:presidente@cernai.gov.br)

Normando Araújo de Medeiros  
Asesor da CERNAI  
Rua Mal Câmara 233, 12º Piso – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 2240 6147 Fax: (+5521) 2240 6022  
Correo electrónico: [normando@cernai.gov.br](mailto:normando@cernai.gov.br)

Sérgio Drummond da Fonseca  
Asesor de Transporte Aéreo  
Rua Mal Câmara 233, 12º Piso – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 2240 6798 Fax: (+5521) 2240 6022  
Correo electrónico: [drummond@cernai.gov.br](mailto:drummond@cernai.gov.br)

José Roberto Machado e Silva  
Assistente da CERNAI  
Rua Mal Câmara 233, 12º Piso – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 2240 6322 Fax: (+5521) 2240 6022  
Correo electrónico: [assistente@cernai.gov.br](mailto:assistente@cernai.gov.br)

Guttemberg Pereira  
Assessor da CERNAI  
Rua Mal Câmara 233, 12º Piso – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 2240 6147 Fax: (+5521) 2240 6022  
Correo electrónico: [guttemberg@cernai.gov.br](mailto:guttemberg@cernai.gov.br)

Maria Regina Oliveira de Queiroz  
Asesora da CERNAI  
Rua Mal Câmara 233, 12º Piso – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 2240 6147 Fax: (+5521) 2240 6322  
Correo electrónico: [reginaqueiroz@cernai.gov.br](mailto:reginaqueiroz@cernai.gov.br)

Jorge A. Souza Marques  
Chefe da Assessoria de Segurança do Controle do Espaço Aéreo  
Av. Gen. Justo, 160, 2º andar – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 3814 6275 Fax: (+5521) 3814 6293  
Correo electrónico: [asegcea@decea.gov.br](mailto:asegcea@decea.gov.br)

Robson Fernandes Ramos  
Chefe de Divisão PL-5 DAC  
Tel.: (+5521) 2240 4358 Fax: (+5561) 2544 6900  
Correo electrónico: [chpl5@dac.gov.br](mailto:chpl5@dac.gov.br)

Guilherme Francisco de Freitas Lopes  
Air Traffic Management - Av. Gen. Justo, 160, 2º andar – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 3814 6273 Fax: (+5521) 3814 6088  
Correo electrónico: [datm@decea.gov.br](mailto:datm@decea.gov.br)

Ernesto Henrique Fraga Araújo  
Jefe de la División de Servicios, Inversiones y Asuntos Financieros  
Explanada dos Ministérios – Bloco H – Anexo I – Sala 509  
Brasília – DF  
Tel.: (+55 61) 411-6925 Fax: (+55 61) 223-4758  
Correo electrónico: [earaujo@mre.gov.br](mailto:earaujo@mre.gov.br)

José Pereira Carneiro  
Chefe da Divisão DE  
R. Santa Luzia, 651, 7º andar sala 704 - Centro – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 3814 6712 Fax: (+5521) 2544 8779  
Correo electrónico: [josecarneiro@dac.gov.br](mailto:josecarneiro@dac.gov.br)

Jonas Ferreira Sant'anna  
Assessor DAC  
R. Santa Luzia, 651, 7º andar sala 704 - Centro – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 3814 6727 Fax: (+5521) 3814-6893  
Correo electrónico: [jonas@dac.gov.br](mailto:jonas@dac.gov.br)

Valdir Lemos Padilha  
Chefe da CTAI  
Rua Santa Luzia 651/904 – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 3814 6997 Fax: (+5521) 3814 6779  
Correo electrónico: [padilha@dac.gov.br](mailto:padilha@dac.gov.br)

Adelino de Loureiro Gil  
Chefe PL-4  
Tel.: (+5521) 3814 6715 Fax: (+5521) 3814 6722  
Correo electrónico: [assuntosinternacionais@dac.gov.br](mailto:assuntosinternacionais@dac.gov.br)

Clarice Bertoni L. Rodrigues  
Economista  
Av. Santa Luzia 651, sala 903  
Tel.: (+5521) 3814 6714 Fax: (+5521) 2544 6750  
Correo electrónico: [chpl3@dac.gov.br](mailto:chpl3@dac.gov.br)

Márcia Petiz  
Chefe da Seção de Tarifas Aéreas Internacionais  
Av. Santa Luzia 651, sala 904  
Centro – Rio de Janeiro – RJ  
Tel.: (+5521) 3814 6824 Fax: (+5521) 3814 6997  
Correo electrónico: [mpetiz@dac.gov.br](mailto:mpetiz@dac.gov.br)

Verônica Bessa de Paulo  
Analista de Tarifas Aéreas Internacionais  
Rua Santa Luzia, nº 651/904  
Centro – Rio de Janeiro – RJ  
Tel.: (+5521) 3814 6824 Fax: (+5521) 2547 6997  
Correo electrónico: [veronica@dac.gov.br](mailto:veronica@dac.gov.br)

Denise Santamarina  
Analista de Tarifas Aéreas Internacionais DAC  
Av. Santa Luzia 651, sala 904  
Tel.: (+5521) 3814 6824 Fax: (+5521) 2547 6997  
Correo electrónico: [denise@dac.gov.br](mailto:denise@dac.gov.br)

Alberto Fonseca  
Diplomata  
Ministério das Relações Exteriores  
Tel.: (5561) 411 6374 Fax: (5561) 2234 758  
Correo electrónico: [albertof@mre.gov.br](mailto:albertof@mre.gov.br)

Aldo Antonio dos Santos Alves  
Assessor  
Rua Santa Luzia 214,  
Tel.: (5521) 3814 6772 Fax: (5521) 3814 6930  
Correo electrónico: [asscotac@dac.gov.br](mailto:asscotac@dac.gov.br)

Maria de Fátima FR. Cesar  
Chefe de Seção  
Tel.: (+5521) 2644 1007 Fax: (+5521) 2644 1007  
Correo electrónico: [fatima@dac.gov.br](mailto:fatima@dac.gov.br)

Rubens Ribeiro Cardoso Filho  
Assessor  
R. Visconde de Pirajá 330, Gr-603  
Tel.: (+5521) 2521 1300 Fax: (+5521) 2521 1300  
Correo electrónico: [cardosofilhorr@terra.com.br](mailto:cardosofilhorr@terra.com.br)

Paulo Hegedus  
Diretor Presidente Fundacao SDTP Brasil  
R. Visconde de Pirajá 330, Gr-603 – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 2521 1300 Fax: (+5521) 2521 1300  
Correo electrónico: [sdtp@sdtp.org.br](mailto:sdtp@sdtp.org.br)

Sérgio João Galhardo  
Fundacao SDTP Brasil  
R. Visconde de Pirajá 330, Gr-603 – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 2521 1300 Fax: (+5521) 2521 1300  
Correo electrónico: [sdtp@sdtp.org.br](mailto:sdtp@sdtp.org.br)

Sérgio Kuczynski  
Gerente de Desenvolvimento de Mercado EMBRAER  
Av. Brigadeiro Faria Lima, 2.170 – 12227-901 – São Jose dos Campos – SP  
Tel.: (+5512) 3927 2349 Fax: (+5512) 3927 8444  
Correo electrónico: [kuczynski@embraer.com.br](mailto:kuczynski@embraer.com.br)

Carlos Sergio de Sant'Anna Cesar  
Assessor de Relações Internacionais – Gol Transportes Aéreos  
Av. Franklin Roosevelt 39/1302 – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 2239 0214 Fax: (+5521) 2239 0214  
Correo electrónico: [cesarcss@globo.com](mailto:cesarcss@globo.com)

Luiz Adonis Batista Pinheiro  
Assistente BRASMEX Air Cargo  
Av. Mal. Henrique Lott 180, Bloco 1, ap-1703 – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 3385 8333 Fax: (+5521) 3385 8333  
Correo electrónico: [luizadonis@hotmail.com](mailto:luizadonis@hotmail.com)

Paulo Barbirato  
Gerente Geral Rel. c/a Indústria VARIG  
Av. Alm. Silvio de Noronha 365, sala 410 – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 3814 5608 Fax: (+5521) 3814 5803  
Correo electrónico: [paulo.barbirato@varig.com](mailto:paulo.barbirato@varig.com)

Marcelo Varella  
Gerente de Assuntos Governamentais VARIG  
Av. Alm. Silvio de Noronha 365, 4º andar – Rio de Janeiro  
Tel.: (+5521) 3814 5590 Fax: (+5521) 3814 5803  
Correo electrónico: [marcelo.varella@varig.com](mailto:marcelo.varella@varig.com)

## **CHILE**

Enrique Rosende A.  
Director General  
Miguel Claro 1314 – Providencia – Santiago de Chile  
Tel.: (562) 205 2092 Fax: (562) 209 0532  
Correo electrónico: [director@dgac.cl](mailto:director@dgac.cl)

Christian Gómez M.  
Director de Planificación y Coordinación - DGAC  
Miguel Claro 1314 – Providencia – Santiago de Chile  
Tel.: (562) 410 7515 Fax: (562) 209 0532  
Correo electrónico: [dir.planificacion@dgac.cl](mailto:dir.planificacion@dgac.cl)

David Dueñas  
Asesor Jurídico DGAC  
Miguel Claro 1314 – Providencia, Santiago de Chile  
Tel.: (562) 410 7463 Fax: (562) 410 7488  
Correo electrónico: [dduenas@dgac.cl](mailto:dduenas@dgac.cl)

Luis A. Rossi  
Jefe Oficina Aviación Internacional – DGAC  
Miguel Claro 1314 – Providencia – Santiago de Chile  
Tel.: (562) 410 7443 Fax: (562) 209 0532  
Correo electrónico: [rossi@dgac.cl](mailto:rossi@dgac.cl)

Guillermo Novoa  
Jefe Departamento Legal - Junta de Aeronáutica Civil  
Amunátegui 139-7º piso, Santiago de Chile  
Tel.: (562) 698 6945 / 421 3703 Fax: (562) 698 3148  
Correo electrónico: [gnovoa@mtt.cl](mailto:gnovoa@mtt.cl)

Eduardo Alvarado Cáceres  
Jefe Departamento Técnico-Económico - Junta de Aeronáutica Civil  
Amunátegui 139-7º piso, Santiago de Chile  
Tel.: (562) 673 1021 Fax: (562) 698 3148  
Correo electrónico: [ealvarado@mtt.cl](mailto:ealvarado@mtt.cl)

Ramón Rada  
Asesor Política Aerocomercial – Ministerio de Relaciones Exteriores  
Teatinos 20 – 2º Piso – Santiago de Chile  
Tel.: (562) 565 9353  
Correo electrónico: [rrada@direcon.cl](mailto:rrada@direcon.cl)

## COLOMBIA

Juan Carlos Vélez Uribe  
Director de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional “El Dorado”, Ofic.. 410, Bogotá  
Tel.: (571) 413 9894 Fax: (571) 413 8586  
Correo electrónico: [jvelez@aerocivil.gov.co](mailto:jvelez@aerocivil.gov.co)

Juan Carlos Salazar  
Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo  
Aeropuerto Internacional “El Dorado”, Of. 403, Bogotá  
Tel.: (571) 413 9938 Fax: (571) 266 3779  
Correo electrónico: [jsalazar@aerocivil.gov.co](mailto:jsalazar@aerocivil.gov.co)



Julio Enrique Ortiz Cuenca  
Representante de Colombia ante el Consejo de la OACI  
999 University Street Suite 1555 – Montreal – Québec – Canada H3C5J9  
Tel.: (1-514) 954 8393 Fax: (1-514) 954 6413  
Correo electrónico: [colombia@icao.int](mailto:colombia@icao.int)

## **COSTA RICA**

Roberto Arguedas  
Vice Ministro de Transportes  
Apartado 869-2050, San José  
Tel.: (506) 222-3074 Fax: (506) 233-3272  
Correo electrónico: [rarguedas@mopt.go.cr](mailto:rarguedas@mopt.go.cr)

Álvaro Escalante  
Miembro Consejo Técnico Aviación Civil  
Apartado 1125, San José 1000  
Tel.: (506) 290-0090 Fax: (506) 231-2107  
Correo electrónico: [alesca@costarricense.cr](mailto:alesca@costarricense.cr)

Sagrario Padilla  
Vicepresidente Consejo Técnico Aviación Civil  
Apartado 2134, San José 1000  
Tel.: (506) 290-0090 Fax: (506) 231-2107  
Correo electrónico: [padilla2@racsaco.cr](mailto:padilla2@racsaco.cr)

Ernesto Gutiérrez  
Director Transporte Aéreo Grupo TACA  
Apartado 1531, San José 1000  
Tel.: (506) 231-6064 Fax: (506) 242-1145  
Correo electrónico: [egutierrez@taca.com](mailto:egutierrez@taca.com)

## **CUBA**

Argimiro Ojeda Vives  
Vice Presidente IACC  
Calle 23 n° 64, Vedado Ciudad Habana  
Tel.: (537) 551 145  
Correo electrónico: [vp@iacc.avianet.cu](mailto:vp@iacc.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](mailto:isabel.leon@iacc.avianet.cu)

Nelson Viñas Valdés  
Subdirector Transporte Aéreo  
Calle 23 n° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel.: (537) 551 170 Fax: (514) 824 4577  
Correo electrónico: [nelson.vinas@iacc.avianet.cu](mailto:nelson.vinas@iacc.avianet.cu)

Juan Ayón Alfonso  
Representante de Cuba ante el Consejo de la OACI  
Calle 23 n° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel.: (537) 551 144 / (514) 954 6139 Fax: (514) 954 5844  
Correo electrónico: [juanayon@colba.net](mailto:juanayon@colba.net) / [cuba@icao.int](mailto:cuba@icao.int)

## ECUADOR

Jorge Naranjo  
Presidente Consejo de Aviación Civil  
Buenos Aires y 10 Agosto, Quito  
Tel.: (593 2) 253 1086 Fax: (593 2) 253 1086

Raul Bonilla  
Director General  
Buenos Aires 269 y 10 de Agosto  
Tel.: (593 2) 221 181 Fax: (593 2) 221 181

## EL SALVADOR

Renzo Zaghini  
Director Ejecutivo  
Km 9.5 Carretera Panamericana, Ilopango  
Tel.: (503) 295-0265 Fax:(503) 295-0345  
Correo electrónico: [rzaghini@cac.gob.su](mailto:rzaghini@cac.gob.su)

Jaime Aparicio  
Director Consejo  
Tel.: (503) 295-0265  
Correo electrónico: [aparicio-jaime@solnet.net](mailto:aparicio-jaime@solnet.net)

## GUATEMALA

Luis Montufar  
Jefe Transporte Aéreo  
Aeropuerto Int. la Aurora – Z-13  
Tel.: (502) 2362 0217 Fax: (502) 2331 4846  
Correo electrónico: [montufar\\_1@aeronauticacivil.org.gt](mailto:montufar_1@aeronauticacivil.org.gt)

## MEXICO

Dionisio Méndez  
Representante Alterno de México ante el Consejo de la OACI  
999 University Street, Québec, Canadá H3C 5J9  
Tel.: (514) 954 8284 Fax: (514) 954 5838  
Correo electrónico: [dmendez@icao.int](mailto:dmendez@icao.int)

Jorge Sanchez  
Secretaria de Relaciones Exteriores, Consul General en Rio de Janeiro  
Praia de Botafogo, 242 – 3º andar  
Tel.: (5521) 2553 2059 Fax: (5521) 2551 3247  
Correo electrónico: [comexrio@domain.com.br](mailto:comexrio@domain.com.br)

Salvador Retana Lozano  
Gerente Asuntos de la Industria  
Reforma 445, México – DF  
Tel.: (52) 55 5063 4275 Fax: (52) 55 5063 4608  
Correo electrónico: [sretana@aeromexico.com.mx](mailto:sretana@aeromexico.com.mx)

## NICARAGUA

Julio Sequeira M.  
Director Aeronavegación  
Frente Estadio Nacional Apartado 4936  
Tel.: (505) 222 7333 Fax: (505) 222 7333  
Correo electrónico: [sequeirajc@hotmail.com](mailto:sequeirajc@hotmail.com)

## PANAMA

Tomas Paredes  
Autoridad Aeronáutica Civil – Director General  
Apartado 7501, Panamá 5  
Tel.: (507) 315 0210 Fax: (507) 315 0214  
Correo electrónico: [tparedes@aeronautica.gob.pa](mailto:tparedes@aeronautica.gob.pa)

Ricardo García de Paredes  
Asesor DGAC  
Apartado 7501, Panamá 5  
Tel.: (507) 315 9000 Fax: (507) 315 0214  
Correo electrónico: [rgarciadeparedes@aeronautica.gov.pa](mailto:rgarciadeparedes@aeronautica.gov.pa)

Ernesto Espinoza A.  
SubDirector de Transporte Aéreo  
Apartado 7501, Panamá 5  
Tel.: (507) 315 9074 Fax: (507) 315 9079  
Correo electrónico: [dtta@mail.aeronautica.gov.pa](mailto:dtta@mail.aeronautica.gov.pa)

Moisés Véliz Arosemena  
Vice Presidente COPA Airlines  
Apartado 1571, zona 1  
Tel.: (507) 207 6173 Fax: (507) 207 6179  
Correo electrónico: [mveliz@copair.com](mailto:mveliz@copair.com)

## PARAGUAY

Cesar Aguilera Torres  
Presidente DINAC  
Av. Mcal. López y 22 de Septiembre – Ministerio Defensa Nacional, 2º piso - Asunción  
Tel.: (595-21) 203 615 Fax: (595-21) 213 406  
Correo electrónico: [presiden@dinac.gov.py](mailto:presiden@dinac.gov.py)

Aurora Torres de Rodriguez  
Asesor Presidencia DINAC  
Av. Mcal López y 22 de Septiembre – Ministerio Defensa Nacional, 2º piso - Asunción  
Tel.: (595-21) 203 615 Fax: (595-21) 213 406  
Correo electrónico: [atorres@dinac.gov.py](mailto:atorres@dinac.gov.py)

Alberto Giménez Gauna  
Tercer Secretario  
LA de Herrera con EEUU y Tacuary  
Tel.: (595-21) 495 168 Fax: (595-21) 495 168  
Correo electrónico: [albertogimenezg@hotmail.com](mailto:albertogimenezg@hotmail.com)

## PERÚ

Marco Carrión  
Consul General en Rio de Janeiro  
Tel.: (21) 9919-4200 Fax: (21) 2551-9796

## REPUBLICA DOMINICANA

Luis P. Rodriguez Ariza  
Sub-Director General de Aeronáutica Civil  
Miembro Junta de Aeronáutica Civil  
Av. México, Esq. 30 de Marzo - Santo Domingo  
Tel.: (809) 2217909 ext. 466 y 244 Fax:(809) 689-9145  
Correo electrónico: [lrodriguezariza@hotmail.com](mailto:lrodriguezariza@hotmail.com)

Carlos A. Veras  
Secretario de la Junta de Aeronáutica Civil  
Av. México, Esq. 30 de Marzo - Santo Domingo  
Tel.: (809) 221 7909 ext. 237 Fax:(809) 689 9145  
Correo electrónico: [junta\\_aeronautica@dgac.gov.do](mailto:junta_aeronautica@dgac.gov.do)

Pablo Lister Marín  
Representante Consultor Jurídico Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil  
Av. México esq. Dr. Delgado, Santo Domingo  
Tel.: (809) 695-8042 Fax:(809) 689-9145  
Correo electrónico: [geremias17@hotmail.com](mailto:geremias17@hotmail.com)

## URUGUAY

Jose Luis Vilaro  
Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica  
Camino Carrasco 5519 – Canelones CP 14000  
Tel.: (5982) 604 9044 Fax: (598 2) 604 0408 Int. 4053  
Correo electrónico: [dinacia@adinet.com.uy](mailto:dinacia@adinet.com.uy)

Luis G. Giorello Sancho  
Asesor Jurídico DINACIA  
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 14000  
Tel.: (598 2) 604 0408 int. 4223 Fax: (598 2) 604 0408 int. 4053  
Correo electrónico: [giosan@adinet.com.uy](mailto:giosan@adinet.com.uy)

## VENEZUELA

Pedro Cestari Navarro  
Gerente General de Transporte Aéreo INAC  
Torre Británica, Altamira - Caracas  
Tel.: (58 416) 633 1486  
Correo electrónico: [marabupc@yahoo.com](mailto:marabupc@yahoo.com)

Rubén E. Alvarado  
Representante de Venezuela ante el Consejo de la OACI  
999 University Street, Montreal, Québec Canadá H3C 5J9  
Tel.: (514) 390 7017 Fax: (514) 390 7018  
Correo electrónico: [venezuela@icao.int](mailto:venezuela@icao.int)

Eduardo A. Falcón G.  
Gerente General de Seguridad Aeronáutica  
Tel.: (58212) 355 1550 Fax: (58212) 355 1550  
Correo electrónico: [eduardo\\_falcon@hotmail.com](mailto:eduardo_falcon@hotmail.com)

## **OTROS ESTADOS**

### **ESTADOS UNIDOS**

Joaquín Archilla  
FAA Director Internacional Area Office Latin America/Caribbean  
8600 NW 36th St. Suite 501, Miami FL  
Tel.: (305) 716 3300 ext. 14 Fax: (305) 716 3309  
Correo electrónico: [archie.archilla@faa.gov](mailto:archie.archilla@faa.gov)

Michael Flores  
FAA Flight Standards - International Programs Officer  
800 Independence Ave SW – Washington DC 20591  
Tel.: (202) 385 8138 Fax: (202) 493 5888  
Correo electrónico: [michael.flores@faa.gov](mailto:michael.flores@faa.gov)

Javier Rodriguez  
Manager Flight Standards, International Office for Latin American / Caribbean  
8600 NW 36 ST – Miami – Florida 33166  
Tel.: (305) 716 3500 Fax: (305) 716 3515  
Correo electrónico: [javier.rodriguez@faa.gov](mailto:javier.rodriguez@faa.gov)

### **FRANCIA**

Didier Ounnas  
Representante de la DGAC en Brasil – Misión Económica de Francia  
Rua Rarissa Cintra 94, Jd. Europa - SP  
Tel.: (+5511) 3063 3622 Fax: (+5511) 3063 3811  
Correo electrónico: [didier.ounnas@misioneco.org](mailto:didier.ounnas@misioneco.org)

Marc Dudois  
VP Americas  
Tel.: (0033) 67 10142  
Correo electrónico: [madubois@airfjaver.fr](mailto:madubois@airfjaver.fr)

### **SINGAPUR**

Bong Kim Pin  
Representante de Singapur ante el Consejo de la OACI  
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](mailto:bong_kim_pin@caas.gov.sg)

## **ORGANIZACIONES**

### **OACI**

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

José Miguel Ceppi  
Director Regional de la Oficina Sudamericana  
Edificio CORPAC, Zona Comercial Aeropuerto Intl. Jorge Chávez – 2° Piso, Lima  
Tel.: (511) 575 11476 / 1477 Fax: (511) 575 1479 / 0974  
Correo electrónico: [icaord@lima.icao.int](mailto:icaord@lima.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.: (5255) 5250 3211 Fax: (525) 5203 2757  
Correo electrónico: [icao.nacc@mexico.icao.int](mailto:icao.nacc@mexico.icao.int)

### **CAFAC**

Tshepo Peege  
President  
Suite 10.20, 999 University St. Montreal, Quebec  
Tel.: (514) 954 6683 Fax: (514) 954 6641  
Correo electrónico: [soufthfrica@icao.int](mailto:soufthfrica@icao.int)

### **IATA**

Carlos Grau Tanner  
Director Gov't & Industry Affairs  
IATA 33 Route de L'Aéroport 1215, Geneva  
Tel.: (41) 22 770 2895  
Correo electrónico: [grauc@iata.org](mailto:grauc@iata.org)

Heather MacDonald  
Manager International Affairs  
Av. Luis Thayer Ojeda # 166 of. 304, Santiago  
Tel.: (562) 333-4098 Fax: (562) 334-0459  
Correo electrónico: [macdonaldh@iata.org](mailto:macdonaldh@iata.org)

Paulina Asenjo  
Gerente de Estudios  
Av. Luis Thayer Ojeda # 166 of. 304, Santiago  
Tel.: (562) 333 4098 Fax: (562) 334 0459  
Correo electrónico: [asenjop@iata.org](mailto:asenjop@iata.org)

Constanza Montes L.  
Project Manager LATAM Task Force  
Av. Luis Thayer Ojeda # 166 of. 304, Santiago  
Tel.: (562) 333 4098 Fax: (562) 334 0459  
Correo electrónico: [montesc@iata.org](mailto:montesc@iata.org)

#### **AITAL**

Alex de Gunten  
Director Ejecutivo  
703 Waterford Way, Miami, FL  
Suite 630, 33126  
Tel.: (1-786) 388 0222 Fax: (1-305) 262-2645  
Correo electrónico: [adegunten@aital.org](mailto:adegunten@aital.org)

Francisco J. Mächler  
Asesor  
Ave. Eldorado N° 92-30  
Tel.: (571) 295 7972 Fax: (571) 413 9178  
Correo electrónico: [francisco.machler@aital.org](mailto:francisco.machler@aital.org)

Jose Miguel Bambach  
General Counsel  
Tel.: 565-3953 Fax: 565 3973  
Correo electrónico: [jbambach@lanchile.cl](mailto:jbambach@lanchile.cl)

Salvador Retana Rozano  
Gerente Asuntos de la Industria  
Reforma 445, Mexico DF  
Tel.: (52 55) 5063 4275 Fax: (52 55) 5063 5079  
Correo electrónico: [sretana@aeromexico.com.mx](mailto:sretana@aeromexico.com.mx)

Jaime Escobar  
Gerente Proyectos Especiales  
703 Waterford Way, Suite 630  
Miami, FL 33126  
Tel.: 786 388 0223 Fax: 1-305 262 2645  
Correo electrónico: [jescobar@aital.org](mailto:jescobar@aital.org)

#### **ACI-LAC**

Eduardo A. Flores  
Secretario Regional  
Aeropuerto Internacional de Mérida – México  
Tel.: (52) 999-946 3454 ext. 2216 Fax. (52) 999 946-1364  
Correo electrónico: [acilac\\_secretaria@yahoo.com](mailto:acilac_secretaria@yahoo.com)

M<sup>a</sup> Eugenia Aguilar Jaimes  
Coordinadora  
Mérida, Yuc. México – Apto. de Mérida Km 4.5 Carretera Mérida  
Tel.: (52) 999 946 3454 ext. 221 Fax: (52) 999 946 1364  
Correo electrónico: [maguilar@aci-lac.aero](mailto:maguilar@aci-lac.aero)

**AAALA**

Judith Parada  
VP Aeropostal / Alas de Venezuela  
Torre Polar Oeste, piso 23 - Caracas  
Tel.: (58212) 708 6129 Fax: (58212) 793 1361  
Correo electrónico: [judith.parada@aerpostal.com](mailto:judith.parada@aerpostal.com)

**OIP**

Francisco González Velázquez  
Secretario Técnico  
c/ General Díaz Porlier 49 28001 Madrid – España  
Tel.: (34914) 309 6750 Fax: (34914) 309 6750  
Correo electrónico: [oip@sepla.es](mailto:oip@sepla.es)



CLAC/A16/-INFORME  
**ADJUNTO 2**

**XVI ASAMBLEA DE LA CLAC**

(Rio de Janeiro, Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004)

**RELACIÓN DE NOTAS DE ESTUDIO**

Orden Día	No. de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Tarea No. Programa Trabajo	Presentada por
4	CLAC/A16-NE/02	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2003 - 2004.	Tomar nota	-	Presidente de la CLAC
5		Presentación: La CLAC hacia el futuro.	Tomar nota	-	Secretaría
6	CLAC/A16-NE/01 CLAC/A16-NI/01	Orden del Día Provisional. Relación preliminar de notas de estudio.	Adopción del Orden del Día	-	Comité Ejecutivo
7	CLAC/A16-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
8	CLAC/A16-NE/04	Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión de las Decisiones de la CLAC.	Proyectos de Decisiones	1	Comité Ejecutivo
9	CLAC/A16-NE/05	Derechos del Usuario. Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total.	Proyectos de Recomendación y Resolución	7	Comité Ejecutivo
10	CLAC/A16-NE/06  CLAC/A16-NE/20	Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo. Estrategia para desarrollar un "Sistema de integración regional del transporte aéreo". Proyecto de cláusula modelo sobre designación y autorización de aerolíneas a ser adoptada por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con la Comunidad Europea.  Propuestas acerca de la creación del "Sistema de Integración Regional del Transporte Aéreo Latinoamericano"	Proyectos de Resolución y Recomendación	9	Comité Ejecutivo  Venezuela
11	CLAC/A16-NE/07	Orientación sobre la aplicación del artículo 83 bis del convenio sobre aviación civil internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región.	Proyecto de Resolución	10	Comité Ejecutivo
12	CLAC/A16-NE/08	Armonización de disposiciones respecto a la implantación en el ámbito regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos.	Proyecto de Recomendación	12	Comité Ejecutivo
13	CLAC/A16-NE/09	Texto de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especializados en Latinoamérica.	Proyecto de Recomendación	28	Comité Ejecutivo
14	CLAC/A16-NE/10 CLAC/A16-NI/04	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Política regional AVSEC. <b>(Sesión a puerta cerrada)</b></li> <li>• Presentación sobre Comité AVSEC del GREPECAS</li> </ul>	Proyecto de Resolución	16	Comité Ejecutivo Secretario GREPECAS
15	CLAC/A16-NE/11	Presupuesto de la CLAC para el bienio 2005-2006. <b>(Sesión a puerta cerrada)</b>	Aprobación Presupuesto CLAC 2005-2006	3	Comité Ejecutivo
16	CLAC/A16-NE/12	Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2004. Escalas de porcentajes de contribución 2005-2006. <b>(Sesión a puerta cerrada)</b>	Tomar nota	4	Comité Ejecutivo
17	CLAC/A16-NE/13	Autonomía de la CLAC. <b>(Sesión a puerta cerrada)</b>	Proyecto de Resolución	3	Comité Ejecutivo

Orden Día	No. de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Tarea No. Programa Trabajo	Presentada por
18	CLAC/A16-NE/18	Panel: <b>CÓMO CONTRIBUIR EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL “SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO”</b>	Tomar nota		Brasil IATA ACI/LAC
19	CLAC/A16-NE/14	Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 2005 al 31 de diciembre de 2006. <b>Proyecto de Programa de Reuniones.</b>	Aprobación Programa Trabajo y Reuniones CLAC 2005-2006	-	Comité Ejecutivo
20	CLAC/A16-NE/15	Examen del Informe del Comité I.	Revisión y aprobación	-	Presidente Comité I
21	CLAC/A16-NE/16	Examen del Informe del Comité II.	Revisión y aprobación	-	Presidente Comité II
22	CLAC/A16-NE/17	Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria	Revisión y aprobación	-	Comité Ejecutivo
26	CLAC/A16-NI/02 CLAC/A16-NE/19 CLAC/A16-NI/03	Otros asuntos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE), Centro Subregional Buenos Aires (ASTC) en la capacitación de especialistas en seguridad de la aviación AVSEC.</li> <li>• Adopción de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) por parte de los Estados miembros del Sistema</li> <li>• Declaración de la delegación de la República de Cuba a la XVI Asamblea de la CLAC</li> </ul>	Tomar nota  Revisión, aprobación  Tomar nota	23  24	Argentina  Argentina  Cuba

**XVI ASSEMBLÉIA ORDINÁRIA DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO  
CIVIL – CLAC**

Senhor Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional. Dr. Assad Kotaite  
Senhor Presidente da Comissão Latino Americana de Aviação Civil, Sr. César Aguillera  
Senhores Delegados dos Estados-Membros  
Senhores Observadores,  
Senhoras e Senhores

Ao iniciar os trabalhos da Décima Sexta Assembléia da CLAC, damos as boas vindas, em nome do Governo da República Federativa do Brasil, às Delegações dos países amigos e aos distintos Observadores, que nos honram com suas presenças.

O Brasil se orgulha de recebê-los e estamos certos de que sua estada entre nós trará resultados positivos para o Organismo Regional e satisfação pessoal para todos, ao compartilharmos as experiências adquiridas nos diversos campos da atividade aeronáutica.

O Rio de Janeiro, cujo símbolo de boas vindas é a imagem do Cristo Redentor, lhes recebe de braços abertos, e esperamos que todos possam passar aqui os melhores momentos, nesses próximos dias, combinando o trabalho com o lazer, ambos elementos indispensáveis ao equilíbrio do ser humano.

A Assembléia da CLAC constitui um evento de grande importância para nossa Região, pois permite estreitarmos os laços de amizade da Comunidade de Estados e abre a possibilidade de realizarmos importantes avanços nas questões aeronáuticas, que constituem preocupação de todos nós.

A Comunidade Aeronáutica Mundial tem enfrentado imensos desafios. A questão da segurança do transporte aéreo, vital para sua sobrevivência, passou a exigir atenção redobrada, consumindo recursos e energia criativa, buscando o aperfeiçoamento de antigos procedimentos e o desenvolvimento de novos e mais perfeitos métodos de contenção de possíveis agressões ao sistema de transporte aéreo internacional.

O desgaste de tradicionais e onerosos modelos de prestação dos serviços aéreos, em face de novos procedimentos competitivos, introduzidos pelas empresas denominadas de baixo custo, trouxe grandes dificuldades econômicas a muitas empresas da Região e acentuou as preocupações com a segurança dos serviços, exigindo de todos que nele operam, a busca de maior aperfeiçoamento, na luta pela manutenção da confiança dos usuários.

A continuidade dos serviços aéreos e o constante aperfeiçoamento de sua prestação por empresas de nossos países são desafios postos diante de nós para os quais devemos encontrar soluções que permitam às empresas da Região uma operação mais econômica, sem com isso prejudicar a sua segurança geral e operacional.

O desafio atual é, por parte dos governos, adotar medidas que assegurem às empresas um ambiente competitivo, desburocratizado e economicamente estável, permitindo-lhes planejar e investir no longo prazo.

Às empresas caberá realizar um esforço de reestruturação que lhes permita reduzir custos, sem prejuízo de operações seguras e um serviço que satisfaça aos usuários, visando à recuperação dos mercados.

No Brasil, o Governo vem estudando uma nova política de aviação civil, visando criar condições que facilitem as atividades das empresas aéreas, particularmente na área tributária, com o objetivo de permitir-lhes um processo de recuperação sustentável.

Cabe a nós auxiliar na busca de soluções que tornem o transporte aéreo de nossa Região menos oneroso e mais seguro, sendo desejável que a CLAC possa promover o estudo de alternativas, numa contribuição ao esforço individual de cada uma de nossas empresas, visando à sobrevivência do transporte aéreo latino-americano.

Idéias antigas, como o planejamento conjunto de frotas, assim como o estímulo e o apoio a grandes empreendimentos aeronáuticos regionais de fabricação e manutenção poderiam ser uma vez mais considerados.

A liberalização do transporte aéreo dentro da Região vem merecendo especial atenção e ninguém mais credenciado que esta Comissão para consolidar as diferentes soluções já existentes ou em perspectiva.

Outro desafio importante, que já vem sendo enfrentado pelo Grupo Regional de Planificação e Execução da Região do Caribe e América do Sul – GREPECAS refere-se à instalação dos novos sistemas de controle do espaço aéreo, tema ao qual esta Comissão poderá dar seu apoio, contribuindo assim para as soluções alcançadas no âmbito da OACI em geral, e do GREPECAS em particular.

Esses são alguns aspectos sobre a problemática regional relativa à aviação civil, que julgamos merecer a nossa reflexão, pois à Região não basta que tenhamos apenas alguns casos isolados de sucesso. Necessitamos estudar meios de fortalecer todas as iniciativas, criando com isso um significativo transporte aéreo latino-americano, capaz de competir com os transportadores de fora da Região.

Estes são pontos que julgamos interessante enfatizar, dentre os temas de um permanente processo de exame dos interesses regionais, que estamos seguros, constituem a preocupação de todos.

Com estas palavras, damos por iniciados os trabalhos da 16ª Assembléia Geral da Comissão Latino Americana de Aviação Civil, desejando a todos um trabalho profícuo e bem sucedido.

Maj Brig do Ar JORGE GODINHO BARRETO NERY  
Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil

**Discurso del Presidente del Consejo  
de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI),  
Dr. Assad Kotaite, en la XVI Asamblea ordinaria  
de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)**

(Río de Janeiro, 8 de noviembre de 2004)

Es un honor y un gran placer para mí hacer uso de la palabra en esta sesión inaugural de la XVI Asamblea ordinaria de la CLAC y hacerles llegar a ustedes los saludos y los mejores deseos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Río de Janeiro es una de las ciudades excepcionales del mundo, célebre por sus bellezas naturales y su vida cultural, y también como centro importante de transporte aéreo. Desearía agradecer al Gobierno brasileño por recibir a la Asamblea de la CLAC y expresar nuestro agradecimiento al Presidente y al pueblo del Brasil por la cordial bienvenida y la cálida hospitalidad que nos ha prodigado.

Hace dos años, cuando me dirigí al período anterior de esta Asamblea, en Asunción, comenté la situación del transporte aéreo después de los terribles sucesos del 11 de septiembre de 2001. Hoy quisiera pasar revista a los resultados del 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrada hace pocas semanas en Montreal, a la cual muchos de ustedes concurren y en la cual desempeñaron un papel activo. Me concentraré principalmente en las áreas de la seguridad operacional y la protección de la aviación, y esbozaré mi visión del futuro de la aviación civil.

Pero antes de entrar en el tema, quisiera señalar que el 7 de diciembre la OACI celebrará su 60° aniversario. Durante 60 años, los Estados contratantes de la OACI se han esforzado por alcanzar, a través de su Organización, el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional. En un espíritu de cooperación mundial, hemos logrado mucho. Simbólicamente, el año 2003 fue el más seguro desde la creación de la OACI, una hazaña extraordinaria, dados los 1 600 millones de pasajeros transportados (solamente en los servicios regulares), en comparación con ocho millones en 1945. Después de 60 años, el sistema mundial del transporte aéreo es tan seguro como siempre.

Ustedes recordarán quizás que en mi presentación de los informes anuales del Consejo al 35° período de sesiones de la Asamblea, expuse una visión y planes para que el transporte aéreo siga siendo el modo más seguro y más eficiente de transporte masivo que se haya creado jamás. Esa visión apunta a un marco normativo dinámico que garantizará lo siguiente:

- óptima seguridad operacional y protección de la aviación;
- la continua y progresiva liberalización mundial del transporte aéreo;
- un sistema de gestión del tránsito aéreo interoperable, armonizado y sin discontinuidades a escala mundial;
- la máxima compatibilidad entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente; y
- un mayor desarrollo de un marco jurídico mundial unificado.

El desafío consistirá en alcanzar esos objetivos dentro del contexto de un crecimiento sostenido del tráfico. El tráfico total de pasajeros regulares de las líneas aéreas del mundo ha mostrado últimamente una notable recuperación, con un crecimiento previsto de más del 6% para 2004. Los pronósticos de la OACI indican que el tráfico debería seguir expandiéndose a un ritmo de más del 5%, tanto en 2005 como en 2006. A más largo plazo, suponiendo que continúe la confianza recuperada de los consumidores y un entorno económico y operacional estable, puede preverse que el crecimiento del

tráfico proseguirá a un 4,4% anual hasta el año 2015, próximo al índice promedio registrado durante el período 1992-2002. Ya estamos observando un importante aumento del tráfico de pasajeros y de carga en la región latinoamericana.

El Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI desempeñará un papel clave para mantener el más alto nivel de seguridad de la aviación. La Asamblea aprobó la ampliación del Programa — empezando por las licencias del personal, las operaciones y la aeronavegabilidad — a todas las normas de la OACI relacionadas con la seguridad operacional, en un amplio enfoque sistémico. El enfoque Anexo por Anexo que se había estudiado originalmente habría resultado más caro y habría requerido más tiempo para implantarlo plenamente que el nuevo enfoque sistémico amplio. La ampliación del USOAP se iniciará en enero de 2005 y las primeras auditorías deberían realizarse a fines de mayo y principios de junio. Como su nombre lo implica, un enfoque sistémico requerirá que los Estados estén asociados plenamente en el proceso de auditoría, desde la etapa de planificación hasta la preparación y aplicación de los planes de medidas correctivas.

Debo insistir aquí en que la mayoría de los Estados han actuado rápidamente para resolver las deficiencias identificadas por las auditorías del USOAP. Sin embargo, hasta la fecha unos 36 Estados no han hecho muchos progresos para adoptar medidas correctivas. La OACI ha respondido elaborando una “estrategia unificada” que permite la identificación de los problemas, el análisis de las causas fundamentales y la adopción de soluciones específicas y métodos de aplicación a escala regional, subregional o estatal. Esta nueva “estrategia unificada” se basa en tres principios básicos, a saber: una mayor transparencia, cooperación y asistencia.

La transparencia y la revelación de información sobre seguridad operacional son fundamentales para la gestión de la seguridad. Por ese motivo, cada informe de auditoría realizado en el marco del USOAP ampliado se distribuirá a todos los Estados miembros íntegramente. Además, se hará circular entre los Estados información relativa a la seguridad, tal como los programas de auditoría que no sean de la OACI y los informes sobre incidentes y accidentes. Esta masa crítica de información debería ayudar a las autoridades de aviación civil a identificar mejor las deficiencias en materia de seguridad y adoptar las medidas apropiadas que afecten a determinados explotadores aéreos extranjeros, como la de imponer más condiciones al acceso a su espacio aéreo.

Una mayor transparencia también debería ser útil para los Estados que deseen suministrar asistencia a otros Estados que tropiezan con dificultades. Esto puede hacerse en forma individual o mediante grupos de Estados que compartan expertos para desempeñar tareas de vigilancia de la seguridad. Un ejemplo es el Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) elaborado por la Dirección de cooperación técnica de la OACI. Debido al carácter mundial de la seguridad aeronáutica, deberían estudiarse las asociaciones con la industria y otros interesados directos e instituciones financieras.

El Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) fue creado por el Consejo de la OACI el 4 de diciembre de 2002 para satisfacer esta necesidad. Comenzó a funcionar en 2003 y brinda más asistencia a los Estados contratantes financiando proyectos relacionados con la seguridad vinculados con el USOAP y para los cuales los Estados no pueden aportar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios.

Como la seguridad operacional de la aviación, la protección de la aviación es crítica para la decisión del público de volar. Las dos están inextricablemente ligadas. El 35º período de sesiones de la Asamblea puso de relieve que la seguridad de la aviación debe seguir tratándose como asunto de

máxima prioridad, a través de una mayor cooperación mundial para salvaguardar la aviación civil internacional de la interferencia ilícita.

La piedra fundamental de nuestra estrategia es el Plan de acción sobre seguridad de la aviación de la OACI adoptado por el Consejo en junio de 2002, tras la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada pocos meses antes. El Plan incluye un programa de auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas (USAP) para permitir la evaluación de la seguridad de la aviación sobre el terreno en todos los Estados contratantes y un programa de seguimiento para asistir en la rectificación de las deficiencias identificadas. Se han llevado a cabo 54 auditorías desde el inicio del USAP en noviembre de 2002, comprendidos nueve Estados miembros de la CLAC<sup>1</sup>. Hay otros seis<sup>2</sup> que recibirán auditorías en lo que falta de 2004 y en 2005.

El Plan incluye también muchos otros elementos como la identificación, el análisis y la preparación de una respuesta mundial efectiva a las amenazas nuevas y emergentes. La mayor de esas amenazas a la seguridad de la aviación es el uso por los terroristas de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y de sistemas de proyectiles tierra-aire. Por más de 30 años, ha habido MANPADS en manos de grupos y personas tanto estatales como no estatales. Se dice que el inventario mundial podría ser de más de 500 000 unidades. La amenaza que plantean los MANPADS es planetaria y deben adoptarse medidas en coordinación con los órganos apropiados de las Naciones Unidas, para aplicarlas a escala mundial y no unilateralmente. En una resolución adoptada el mes pasado sobre los MANPADS, la Asamblea de la OACI insta a todos los Estados a adoptar las medidas necesarias para ejercer controles estrictos y efectivos sobre los MANPADS y los exhorta a asegurar la destrucción de los MANPADS no autorizados en sus territorios.

La labor concentrada en los MANPADS es un ejemplo del compromiso a largo plazo de la OACI para seguir supervisando y mejorando los procesos de seguridad existentes con el fin de garantizar que sean compatibles con el nivel de amenaza identificado. Otras amenazas importantes incluyen los ataques biológicos y químicos, los ataques electrónicos o por computadora sobre las redes de control de tránsito o las aeronaves, y métodos semejantes de destrucción masiva de personas e instalaciones. La Asamblea reconoció que los terroristas pueden golpear en cualquier parte, en cualquier momento, cuando adoptó la Resolución A35-1 — *Actos de terrorismo y destrucción de aeronaves civiles rusas que ocasionaron la muerte de 90 personas – pasajeros y miembros de la tripulación*.

Pasando a las cuestiones de transporte aéreo, la Asamblea avaló los resultados de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, celebrada con mucho éxito en marzo de 2003. Esa reunión estableció un firme consenso acerca de un marco para la liberalización económica de la industria del transporte aéreo y apoyó plenamente una Declaración de principios mundiales para “crear un contexto en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de una forma estable, eficiente y económica, sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales”.

No hay ninguna duda que la liberalización es ahora un rasgo permanente en el paisaje del transporte aéreo y que la vía que se presenta por delante recurre a un sistema normativo más abierto basado en un proceso evolutivo. En esta región, dos tercios de los miembros de la CLAC han firmado uno o más acuerdos de “cielos abiertos” y cuatro de esos acuerdos se han concertado entre miembros de la CLAC. Continúan los progresos en los niveles subregional y regional para alcanzar un mayor grado

---

<sup>1</sup> Bolivia, Cuba, El Salvador, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay y Perú.

<sup>2</sup> Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala y Venezuela.

aún de integración sobre cuestiones normativas. En realidad, la CLAC ha hecho importantes progresos para establecer un “sistema de integración regional del transporte aéreo y latinoamericano”, acorde con las recomendaciones de la conferencia.

En su función de prestar asistencia a los Estados, la OACI organizó uno de sus primeros seminarios posteriores a la Conferencia acerca de la implantación de la liberalización, en Puerto España, para los Estados de la subregión caribeña de Centroamérica, en abril de este año. En el futuro, la OACI seguirá actuando como centro mundial para la preparación de orientación sobre políticas y asistencia a los Estados en el proceso de liberalización.

Con respecto a la navegación aérea, la Asamblea avaló los resultados de la 11ª Conferencia de navegación aérea, que se celebró también con éxito en septiembre de 2003. Esta reunión marcó un hito, llevando a la formulación de una estrategia para establecer un sistema de navegación aérea mundialmente armonizado y sin discontinuidades, basado en un concepto operacional para garantizar una seguridad operacional y eficiencia óptimas del sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM), ya que la demanda de capacidad en el espacio aéreo aumentará en los próximos años.

En materia de medio ambiente, la Asamblea reconoció los considerables adelantos alcanzados en la reducción del ruido y de las emisiones de gases desde la Asamblea de 2001 y destacó la función de liderazgo de la OACI en todos los asuntos relativos a la aviación y la protección del medio ambiente.

La Asamblea reconoció asimismo que la salud de los pasajeros y de los tripulantes en los vuelos internacionales es un elemento integral de los viajes aéreos seguros. Se aprobó una resolución para revisar las normas relativas a cuestiones sanitarias, crear otras nuevas cuando corresponda y apoyar nuevas investigaciones sobre las consecuencias del transporte aéreo para la salud.

Por último, la Asamblea tomó nota del éxito del programa de cooperación técnica de la OACI. Las actividades de cooperación técnica, especialmente en la región CAR/SAM, han aumentado constantemente en los últimos años gracias a una considerable cantidad de proyectos de cooperación técnica nacionales y regionales. La mayoría de las actividades están orientadas a fortalecer la estructura de la aviación civil, la vigilancia de la seguridad operacional de vuelo, la seguridad de la aviación y por supuesto la correspondiente instrucción necesaria.

Se ha establecido un proyecto regional con mucho éxito en virtud de un acuerdo firmado con la CLAC, para crear un órgano regional de vigilancia de la seguridad operacional, llamado “Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional”.

Antes de concluir mis palabras, desearía mencionar la excelente relación entre la OACI y la CLAC. Su Presidente me ha señalado las inquietudes de la CLAC con respecto al futuro apoyo de la OACI a los órganos regionales de aviación civil, así como la necesidad de reforzar las oficinas regionales de la OACI. En respuesta, deseo destacar que la política de la OACI es la de continuar fortaleciendo su relación con los órganos regionales de aviación civil. La OACI se compromete a asistir y apoyar la labor de la CLAC de conformidad con la política general establecida por la Asamblea y las prácticas de la OACI con relación a los órganos regionales semejantes de aviación civil. Teniendo en cuenta las dificultades presupuestarias que afronta la OACI, sin embargo, el Consejo y la Asamblea han decidido el retiro gradual de apoyo de personal a los órganos regionales de aviación civil. Esta decisión ha sido difícil, pero no debería ser mal interpretada. La OACI continuará cooperando estrechamente con la CLAC, con miras a coordinar nuestros programas de trabajo, evitar la duplicación y hacerlos más



efectivos. Es indispensable que se preserven en los años futuros las estrechas relaciones y la cooperación mutua que existe entre nuestras dos organizaciones.

En conclusión, el crecimiento futuro del transporte aéreo seguirá dependiendo principalmente del crecimiento económico y comercial del mundo, así como de la evolución de los costos para las líneas aéreas, que dependen considerablemente, a su vez, de los precios del combustible. El crecimiento también se verá afectado por la medida en que la industria afrontará desafíos importantes, como los factores de miedo y rencillas que influyen en la confianza de los consumidores, la congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo, la protección del medio ambiente y las crecientes necesidades de inversión de capital. La forma y el tamaño del sistema de transporte aéreo también se verán afectados por las decisiones gubernamentales, sobre todo las que determinan el tipo y extensión de la reglamentación económica de las líneas aéreas. Como siempre, el futuro del transporte aéreo mundial se basa en el compromiso y la estrecha colaboración de todas las partes interesadas.

**INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC**  
**DURANTE EL BIENIO 2003-2004**

**I. ECONOMÍA REGIONAL EN 2003 Y PERSPECTIVAS PARA 2004**

1. Luego de un ciclo recesivo que se inició en 2001, la aviación civil regional en el año 2003, se desarrolló en un entorno de crecimiento moderado cercano al 2% a nivel regional. Con la caída de 0,6% en 2002 la región completó "media década perdida". La mitad de los países han tenido una contracción del Producto Interno Bruto (PIB) per cápita en los últimos cinco años y los procesos de rápido crecimiento que se podían observar en algunas economías individuales se han detenido. A nivel mundial, pese a la incidencia negativa de la crisis de Irak y del brote del SARS, la economía mundial mostró una recuperación del orden del 3.9%.

2. El crecimiento cercano al 2,0% del PIB regional para 2003 posibilita una modesta mejora en la situación social de la región, apoyado en una mejoría de la situación del comercio externo y del acceso al financiamiento. Otro factor de consideración es el mejoramiento observable en la economía Argentina, donde las presiones inflacionarias disminuyeron.

3. Brasil, en tanto, mantuvo un crecimiento del PIB muy similar al año anterior, pasando de 1,5% en 2002 a 1,8% en 2003. Este crecimiento también se observó en Chile (3,5%), Colombia (2,0%) y México (2,4%). Argentina y Perú serían las economías con mayor crecimiento en América Latina (4,0%) en 2003, mientras que Venezuela se mantendría con una fuerte contracción de 10,0%, levemente superior a la caída de 8,9% anotada en 2002.

4. En la región del Caribe, en tanto, Trinidad y Tabago lograría un notable crecimiento de 4,0%, seguido por la República Dominicana (2,5%) y Granada, Jamaica y San Kittis y Nevis, todos con un alza de 2,0%.

5. Sin embargo, existen todavía elementos de incertidumbre, tanto en el ámbito político como económico. Los cambios en el precio del petróleo y las perspectivas de crecimiento económico de los principales socios comerciales de la región determinan un cuadro incierto para el comercio internacional.

6. A nivel mundial, se prevé que el crecimiento estaría dentro de un rango que va desde 3,7% a 4,6%, con un valor esperado de 4%, pese a que permanece vigente la inestabilidad en Oriente Medio. La aceleración de la actividad al nivel global ha sido acompañada de un sostenido incremento del comercio mundial, siendo la demanda externa el principal motor de recuperación en muchos países al impulsar los precios de varios de los productos primarios, entre los cuales se incluye también el petróleo.

7. Estas perspectivas de crecimiento internacional han repercutido positivamente en las expectativas en cuanto al resultado que pueda alcanzar América Latina en 2004. El pronóstico de crecimiento promedio de la región se sitúa alrededor de 4%, en el que destacan las exportaciones en la mayor parte de los países, situación que se ha percibido de manera intensa durante el primer trimestre de 2004.

8. Los procesos de integración de 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. Las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico continúan avanzando impulsados por autoridades aeronáuticas y de comercio, como es el caso del Acuerdo de Fortaleza, la Comunidad Andina (CAN), y la Asociación de Estados del Caribe (AEC). Estos organismos subregionales vienen trabajando con el objetivo de armonizar políticas para flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

## II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL EN EL PERÍODO 2002-2003

### *Desarrollo general del tráfico regional (2002-2003) (Anexos 1 y 2)*

9. En 2003, las líneas aéreas matriculadas en los Estados de América Latina y el Caribe transportaron un total de 16 750 millones de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo, 2.4% más de lo transportado en 2002.

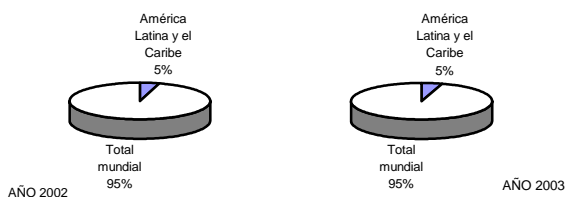
10. Los niveles de crecimiento de los pasajeros-kilómetros efectuados por las empresas aéreas regionales en sus servicios regulares aumentaron con relación al período 2000-2001, ya que la tasa promedio anual de crecimiento fue positiva en el orden del 3.72%, ubicándose por encima del promedio mundial situado en 1.67%. 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 2002 con 2003 se observa un incremento del 3.6%. Parecería que dicho aumento responde a la recuperación económica posterior a los sucesos del 11 de septiembre de 2001.

11. La capacidad ofrecida en asientos-kilómetros disponibles en el último bienio disminuyó en 2.66%. Este índice de decremento fue ligeramente menor al de pasajeros-kilómetros, ubicándose los coeficientes de carga en 61% para 2002 y 65% para 2003, en ambos casos por debajo del porcentaje de ocupación en el ámbito mundial, que se ubicó en 71% en ambos años.

12. La participación de la región respecto al total mundial en el tráfico de pasajeros, tomando en cuenta los servicios regulares, fue de 4.5% en 2002 y 4.6% en 2001, manteniendo valores constantes con respecto al período anterior.

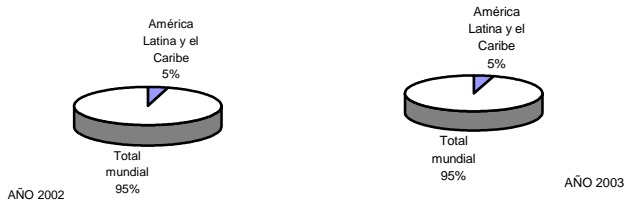
### **Gráfico Nro. 1**

#### **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 de pasajeros salidos de la región (2002-2003)***  
***(Anexo 3)***

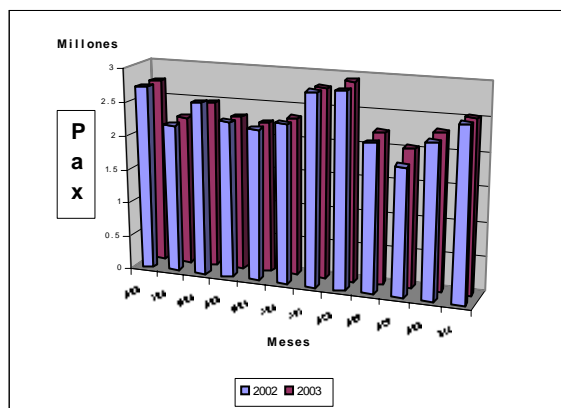
13. En el año 2003, el tráfico de pasajeros salidos de 90 ciudades de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en 0.02% con respecto al año 2002, como consecuencia de la recuperación de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, que afectaron gravemente a la industria aérea. El pronóstico de acuerdo a la OACI es de un crecimiento del orden del 1.5%.

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. Aun así, se observa que los meses de enero, julio y agosto, siguen siendo los de mayor tráfico, en tanto que octubre 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.

### Gráfico Nro. 5

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



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, ha permitido que algunas líneas aéreas se mantengan en el mercado. El precio del combustible de aviación también ha incidido en los altos costos de explotación de las líneas aéreas.

17. En materia de 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 captar tráficos utilizando estrategias de penetración a través de la adquisición de capitales en terceros Estados.

#### ***Tráfico de pasajeros intrarregional (2002-2003)*** ***(Anexo 4)***

18. En el año 2003, el tráfico de pasajeros intrarregional de 65 de ciudades de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en 8.352% con respecto al año 2002, como consecuencia de un mayor intercambio comercial en la región.

***Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y otras regiones (2003-2003)***  
***(Anexo 5)***

**CLAC - Estados Unidos de Norteamérica**

19. Al analizar el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos de Norteamérica en el período 2002-2003, tomando una muestra de los 29 ciudades de los Estados miembros de la CLAC, se aprecia en promedio un incremento del orden del 0.62%. Esto se explica por las limitaciones de un buen número de líneas aéreas latinoamericanas para acceder al mercado desde y hacia los Estados Unidos, principalmente por las medidas de seguridad.

**CLAC - Europa**

20. El tráfico de pasajeros entre América y Europa, considerando 27 ciudades de los Estados miembros de la CLAC hacia 24 ciudades de Europa experimentó disminución del orden del 2.91% entre 2002 y 2003, debido principalmente a la suspensión de las frecuencias de operadores europeos.

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.

**CLAC - África, Asia y Oceanía**

22. Cabe destacar en este período el crecimiento del tráfico de pasajeros salidos de la región hacia los países de África, Asia y Oceanía, el mismo que se ha incrementado en un 15.29%.

***Flota de las líneas aéreas de la región (2002)***  
***(Anexo 6)***

23. En diciembre de 2002, el número de aeronaves a reacción de 34 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC ascendía a 646. Con respecto a aeronaves de este tipo, disponibles al finalizar el año 2002, se aprecia una disminución de la flota.

24. Cabe destacar que, pese a algunos códigos de quiebras que han actuado de forma indirecta como asistencia a las líneas aéreas, durante este período, muchos transportistas cesaron en sus operaciones.

***Resultados financieros de las aerolíneas de la región (2002)***  
***(Anexo 7)***

25. 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, aunque en menor proporción que el período anterior, en los ingresos de explotación con relación a los gastos del orden del 4.3%. 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*

26. Durante 2003 y lo que va de 2004, prosiguió consolidándose el movimiento integracionista entre los países que conforman nuestras subregiones, Estos organismos subregionales vienen trabajando, con el objetivo de armonizar políticas para flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

27. Al respecto, y conforme al encargo de la XV Asamblea Ordinaria (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002), 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**

28. Dentro de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), se tiene previsto continuar con la consolidación y ajuste del Sistema de Información de Transporte ALADI (SIT-A) y validación de la información, incluyendo normativa, estudios, terminales, empresas, flotas, estadísticas y demás, de todos los modos de transporte, entre ellos, el aéreo. Durante este período, continuaron concentrando sus actividades vinculadas al transporte aéreo, en la consolidación y ajustes del proyecto piloto “Sistema de Información sobre Transporte de la ALADI (SIT-A)”, que incluye todos los modos de transporte.

29. Por otro lado, la ALADI celebró el histórico compromiso asumido por los países de la Comunidad Andina y el MERCOSUR, lo que constituye un paso trascendente en la ampliación y profundización del proceso de integración regional, razón de ser principal de dicha asociación. Al mismo tiempo, representa un hito significativo en los esfuerzos que se vienen realizando para conformar un espacio de libre comercio en la región.

30. Dichos esfuerzos reflejan la voluntad política de los gobiernos por alcanzar, en el corto plazo, los objetivos y aspiraciones que en materia de integración económica se propusieron al crear dicha Asociación. Este paso fortalecerá la posición de la región en las negociaciones que se vienen desarrollando para conformar el ALCA y las que se llevan a cabo en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio.

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

31. En el marco de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), se ha adoptado una Resolución sobre “Criterios de Política Común sobre Transporte Aerocomercial en la AEC”; asimismo, continúan los esfuerzos para desarrollar un documento vinculante que permita “unir al Caribe por aire por mar”, y se ha firmado un Acuerdo de Transporte Aéreo (ATA), mediante el cual, se flexibiliza los derechos de tráfico con el otorgamiento de las cinco libertades del aire. Hasta el momento, lo han firmado siete países (Cuba, Nicaragua, República Dominicana, Panamá, Venezuela, Surinam y Barbados) y se contempla que entrará en vigor cuando nueve países lo hayan ratificado. De igual manera, en la AEC también se viene trabajando en la armonización de los requisitos para obtener permisos de operación.

**MERCOSUR**  
**(Acuerdo de Fortaleza)**

32. Con relación al Acuerdo de Servicios Aéreos Subregionales en el marco del Acuerdo de Fortaleza, se continúa impulsando la homologación en materia de otorgamiento de permisos de operación de todos los vuelos subregionales. En cuanto al avance respecto al tema de los derechos de tráfico, se está considerando eliminar la superposición de dos marcos regulatorios, el de los acuerdos bilaterales y el del sistema subregional. Dicho Acuerdo se aplica exclusivamente a aquellas rutas que no estaban siendo operadas en función de los acuerdos bilaterales. Asimismo, se ha establecido un grupo de trabajo que pretende modificar el Acuerdo, de manera tal, de convertirlo en un convenio atractivo para los países y compañías aéreas de la subregión y propender a la liberalización.

**Comunidad Andina de Naciones**  
**(CAN)**

33. La Comunidad Andina (CAN), con base en el principio de “cielos abiertos”, ha venido desarrollando un transporte aéreo intrasubregional de libre acceso por parte de las líneas aéreas de sus Estados miembros. El Comité de Autoridades Aeronáuticas de la Comunidad Andina unificó las Decisiones 320, 360 y 361, habiendo promulgado la Decisión 582 relativa al “transporte aéreo en la Comunidad Andina”, considerada muy importante para el proceso de integración económica, ya que consolida en una única norma las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea, actualizándolas en consideración a las exigencias de los cambios socio-económicos, tecnológicos y de organización empresarial, registrados en los últimos años.

34. En términos generales, la Comunidad Andina, desde hace algún tiempo, ha liberalizado su transporte aéreo intrarregional. Por otro lado, también se ha avanzado en el estudio de un reglamento común para obtener los permisos de operación. Asimismo, se está explorando la posibilidad de negociar como grupo con el MERCOSUR (Acuerdo de Fortaleza) para ampliar el ámbito de flexibilización en el otorgamiento de derechos aerocomerciales a la región sudamericana.

***Conclusión***

35. Como se puede apreciar en este período, en la región se viene observando una marcada tendencia a la integración en materia de comercio y se camina hacia un mercado más amplio y económicamente más flexible. Siendo el transporte aéreo una importante herramienta de la integración comercial y del desarrollo económico, social y político, se espera que en el mediano plazo se liberalice la política de transporte aéreo.

36. La CLAC, como organismo especializado, impulsa los procesos señalados anteriormente, desempeñando un rol de armonización y coordinación, permitiendo el amalgamamiento de políticas y el desarrollo del transporte aéreo, de tal forma que satisfaga los intereses de la región latinoamericana, no sólo de los países desarrollados, sino principalmente salvaguardando el interés de los países de menor desarrollo. El trabajo desarrollado por la CLAC en esta materia ha sido intenso. Los pasos que se han dado para fortalecer el transporte aéreo regional y la coordinación que debe existir entre los diferentes actores en este nuevo escenario, han sido muy fructíferos.



III. **ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL ORGANISMO REGIONAL EN EL BIENIO 2003-2004**

*Reuniones CLAC y Organismos conexos  
(Anexos 8 y 9)*

37. En los **Anexos 8 y 9** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2003-2004, 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, tomando en cuenta que esta Comisión realiza un seguimiento general de los asuntos del quehacer aeronáutico regional.

*Principales asuntos examinados por la CLAC (2003-2004)*

38. De acuerdo con el Programa de Actividades aprobado por la XV 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.

39. 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. Así, 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.

40. 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.

41. 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 continuó con el seguimiento a la aplicación por parte de los Estados a las Resoluciones desarrolladas durante el período anterior.

42. Respecto al seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC, la Secretaría ha realizado un seguimiento constante de la implementación de las Decisiones de la CLAC en los Estados miembros y ha realizado un análisis amplio de la situación regional con dicha información. En ese sentido, con el fin de que los Estados tomen en cuenta el marco normativo de la CLAC dentro de sus respectivas legislaciones y que informen al Comité Ejecutivo sobre el estado de situación de dicho proceso y la forma en que lo están implementando se ha elaborado un proyecto de Resolución sobre la “aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión de las Decisiones de la CLAC”.

43. Por otro lado, con el propósito de instar a los Estados a adoptar las medidas necesarias dentro de sus administraciones para acelerar los procesos de aprobación y pronta ratificación de las Resoluciones estatutarias, y a fin de que éstas entren en vigor lo antes posible se está sugiriendo a la Asamblea el reestablecimiento del proceso revocatorio e incorporar nuevamente el párrafo en el que se considere un tiempo límite para que una Resolución estatutaria entre en vigor desde su adopción.

44. En el marco de los acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, el Comité regional de competitividad del transporte aéreo, así como el Grupo específico de política aérea, trabajaron en el desarrollo de una Resolución en la que se encarga al Comité Ejecutivo y sus Grupos de Expertos que se trabaje en el desarrollo del “Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo”, sobre la base de los acuerdos de los Ministros, un objetivo común y el incremento del tráfico intrarregional en 10%.

45. Con respecto a la revisión de la política regional en materia de transporte aéreo, el Grupo específico de política aérea, tuvo como tarea principal la actualización de la Resolución A15-5 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 trabajó en el desarrollo de una cláusula modelo sobre designación y autorización de aerolíneas a ser adoptada por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con los Estados miembros de la Comunidad Europea, la misma que está siendo presentada también a consideración de la Asamblea mediante un proyecto de Recomendación.

46. 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.

47. 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. En ese sentido, durante el próximo período se trabajará en el desarrollo de una encuesta sobre el nivel de inversión de los Estados y cargos por seguridad; así como en una publicación periódica de información conjuntamente con IATA/AITAL y ACI/LAC.

48. Durante este período, se trabajó en la actualización de la Recomendación A14-2 “Derechos del usuario” y Resolución A15-7 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.

49. 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.

50. En cuanto a la “Capacitación Profesional”, cabe señalar que la CLAC ha venido apoyando los cursos impartidos por otros organismos, entre los que destacan: CIPE e INDAE de Argentina, IATA, el Instituto de Aviación Civil de Brasil, Centro de Capacitación Aeronáutica (CCA) de la Corporación de la Aviación Cubana S.A. (CACSA), el “Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica” (ICCAE) de COCESNA, la 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 junio se firmó el Anexo 2 del Memorándum 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.

51. Durante este período se incorporó el tema sobre el estudio del problema de fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves en la región y, como producto del trabajo del Grupo *ad hoc* encargado de este estudio, se está sometiendo a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución que incluye una guía de orientación sobre la aplicación del Artículo 83bis del Convenio sobre aviación

civil internacional en los acuerdos sobre este tema.

52. Con relación al tema de medio ambiente, se acordó que el delegado en el CAEP (Brasil) informará sobre el tema y sólo en caso necesario se convocará al Grupo *ad hoc* para que trabaje en un tema en particular.

53. Cabe mencionar que la CLAC tuvo una importante participación durante el 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, realizada en la ciudad de Montreal, septiembre/octubre de 2004; así como en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (Montreal, Canadá, marzo de 2003) y en la Décimo segunda reunión departamental de Facilitación de la OACI (El Cairo, Egipto, marzo/abril de 2004).

54. 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.

55. 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.

56. En cuanto a los nuevos sistemas electrónicos para emisión de billetes de pasajes, y billetes de pasajes electrónicos, se trabajó en la actualización y replanteamiento de la Resolución A15-4 de la CLAC “Armonización de disposiciones respecto a la implantación en la región de los sistemas de billetes de pasajes electrónicos”, resaltando lo relativo a las condiciones generales del transporte aéreo.

57. 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 de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

58. Cabe destacar que, en el período 2003-2004, la realización de paneles durante las reuniones del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) y del Comité Ejecutivo contribuyó substancialmente en la actualización de información y acercamiento con otros organismos regionales, destacándose los paneles de deficiencias en los servicios de navegación aérea en la región y aviación específica (trabajos aéreos especializados).

59. De igual manera, con motivo de la LXV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, noviembre de 2003) se llevó a cabo un programa especial con motivo de la conmemoración de los 30 años de la CLAC; así como un seminario sobre “Privatización de Aeropuertos”, en coordinación con ACI/LAC.

60. Durante este período se incorporó una tarea relativa al tema sobre aviación específica (trabajos aéreos especializados). En ese sentido se conformó un Grupo *ad hoc* para desarrollar el tema y, como producto de su trabajo, se elaboró un proyecto de Recomendación, el mismo que incluye un texto de orientación para el desarrollo de este tipo de trabajos.

61. En cumplimiento a su tarea, la Secretaría trabajó en la actualización de la información sobre el precio de combustible en la región, en coordinación con el Comité regional de competitividad del transporte aéreo y con IATA/AITAL. De igual manera, se acordó que, con miras a promover un continuo análisis del tema e impulsar la Decisión de la CLAC, durante el próximo período se lleve a cabo un seminario o taller, con la participación de todos los actores a fin de divulgar la experiencia de los Estados de la región y lograr una reducción en el precio de los combustibles de aviación.

62. Con relación al tema sobre la seguridad de la aviación, tal como lo acordara el Comité Ejecutivo, durante su LXII reunión (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002), dos Expertos de Brasil integrantes de la Comisión Técnica AVSEC (Sistema de detección de explosivos), visitaron en dos oportunidades el trabajo que viene realizando Argentina con respecto al desarrollo de un “sistema para la detección de explosivos por resonancia cuadrupolar”. Asimismo, el Grupo AVSEC de la CLAC trabajó la elaboración de un proyecto de Resolución sobre una política regional en la materia.

63. Finalmente, dado que la OACI, en su 35° período de sesiones (Montreal, Canadá, septiembre/octubre de 2004), por sus problemas financieros, resolvió disminuir el apoyo a las Comisiones Regionales, lo que surtiría efecto a partir del 31 de diciembre de 2006, el Comité Ejecutivo de la CLAC, en su LXVI reunión (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1 de julio de 2004), acordó que la CLAC debía disponer de autonomía financiera y de gestión; manteniendo, en todo caso, una estrecha relación con la OACI. En ese sentido, se está sometiendo a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución sobre la autonomía de la CLAC.

64. 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*

65. En lo que tiene que ver con el presupuesto correspondiente al ejercicio 2003, 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.

66. 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.

67. Tomando como base la experiencia de períodos anteriores, la Secretaría elaboró un proyecto de presupuesto para el bienio 2005-2006, manteniendo, como en ocasiones anteriores, una política de control estricto de gastos e implementando medidas que ayuden a disminuir los costos. Este presupuesto 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*

68. 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.

69. En función de lo expresado, los Estados han depositado sus cuotas. Asimismo, en la nota de estudio CLAC/A16-NE/12, 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 2004 y saldos anteriores correspondientes a 1992-2003; así como información sobre las escalas de porcentajes de contribución por parte de los Estados para los años 2005-2006, considerando que no habría incremento en el presupuesto durante dicho período.

#### IV. RELACIONES DE LA CLAC CON OTROS ORGANISMOS

70. 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.

71. 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, ALADI, CAN, COCESNA, FAA de los Estados Unidos, IATA, IFALPA, 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

72. Este informe, que en forma sucinta resume las actividades realizadas por la CLAC durante 2003-2004, nos da la pauta que, no obstante las limitaciones propias del Organismo, se ha cumplido los objetivos establecidos por la XV 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.

73. 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 marcada tendencia a la integración en materia de comercio y se camina hacia un mercado más amplio y económicamente más flexible. Siendo el transporte aéreo una importante herramienta de la integración comercial y del desarrollo económico, social y político, se espera que en el mediano plazo se liberalice la política de transporte aéreo.

74. 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.

75. De igual manera, se espera que el tráfico continúe recuperándose y que las líneas aéreas de la región vayan modernizando sus flotas con la incorporación de equipos de última generación.

76. 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. Asimismo, se incorporarán nuevos temas el relacionado a la gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas.

77. 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.

78. Durante este período cabe destacar que el paso más importante en lo que respecta al tema de la flexibilización, no sólo de los derechos de tráfico, ha sido la existencia de la voluntad política de lo Estados de consolidar el camino hacia la integración del transporte aéreo latinoamericano.

79. Desde el punto de vista económico, las perspectivas para la región son favorables, pues luego del incremento de PBI se espera la recuperación del crecimiento económico de la región, lo que se estima impulse al transporte aéreo y ayude a la región a salir de la grave crisis por la que enfrentan las líneas aéreas de la región.

80. 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 2005 y 2006.

81. 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 2002 - 2003 (SERVICIOS REGULARES)**

**OPERACIONES TOTALES**

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2002/2003	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	132330 4.5%	137250 4.6%	216934 5.2%	211154 5.0%	61%	65%	3.72%	-2.66%
<b>Total Mundial</b>	<b>2942410</b>	<b>2991620</b>	<b>4144239</b>	<b>4213549.3</b>	<b>71%</b>	<b>71%</b>	<b>1.67%</b>	<b>1.67%</b>

**OPERACIONES INTERNACIONALES**

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2002/2003	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	77380 4.5%	82180 4.7%	119046 5.0%	120853 5.0%	65%	68%	6.20%	1.52%
<b>Total Mundial</b>	<b>1732160</b>	<b>1734370</b>	<b>2372822</b>	<b>2408847</b>	<b>73%</b>	<b>72%</b>	<b>0.13%</b>	<b>1.52%</b>

Fuente: OACI Doc 9814 y Doc 9826

TRÁFICO DE CARGA Y TOTAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE  
 AÑOS 2002 - 2003 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Área	Toneladas- Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2002-2003	
	Carga		Total		2002	2003	Carga	Total
	2002	2003	2002	2003				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	3940 3.4%	4080 3.3%	16360 4.2%	16750 4.1%	53.0%	53.0%	3.6%	2.4%
Total Mundial	116630	125240	391790	404310	61.0%	60.0%	7.4%	3.2%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Toneladas-Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2002-2003	
	Carga		Total		2002	2003	Carga	Total
	2002	2003	2002	2003				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	3080 3.1%	3190 3.1%	10540 4.0%	10890 4.1%	57.0%	56.0%	3.6%	3.3%
Total Mundial	100590	103730	265650	267790	65.0%	63.0%	3.1%	0.8%

Fuente: OACI



<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DE LOS PAISES MIEMBROS DE LA CLAC</b>				
<b>Ciudad Origen</b>	<b>Numero Ciudades</b>	<b>PASAJEROS 2002</b>	<b>PASAJEROS 2003</b>	<b>Variación %</b>
ARICA	(1)	3635	3042	-16.31
ASUNCION	(11)	205990	153324	-25.57
BARILOCHE	(5)	2538	6986	175.26
BARRANQUILLA	(25)	67844	58273	-14.11
BELEM	(3)	11955	13262	10.93
BELO HORIZONTE	(7)	15579	16723	7.34
BOA VISTA	(2)	1699	1838	8.18
BOGOTA	(38)	974064	801066	-17.76
BRASILIA	(5)	3388	3388	0.00
BUCARAMANGA	(18)	8368	8707	4.05
BUENOS AIRES	(43)	2182061	2532939	16.08
CALI	(30)	155777	147023	-5.62
CARACAS	(28)	994409	887362	-10.76
CARTAGENA	(24)	51744	50641	-2.13
CIUDAD DEL ESTE	(1)	4337	1882	-56.61
Ciudades de México	(78)	7750884	7851645	1.30
COCHABAMBA	(7)	15073	15964	5.91
CORDOBA	(13)	4541	12136	167.25
CUCUTA	(17)	3231	2852	-11.73
CURITIBA	(6)	5065	5199	2.65
FLORIANOPOLIS	(6)	23282	23705	1.82
FORTALEZA	(6)	28161	30659	8.87
FOZ DO IGUACU	(2)	1065	1186	11.36
GUAYAQUIL	(8)	187567	453249	141.65
IQUIQUE	(2)	4756	4729	-0.57
ISLA DE PASCUA	(1)	5951	6799	14.25
LA HABANA	(29)	278303	369356	32.72
LA PAZ	(8)	115191	105027	-8.82
LA ROMANA	(6)	96281	74202	-22.93
LIMA	(22)	1104718	1115069	0.94
MACAPA	(2)	3126	3402	8.83
MANAUS	(6)	11363	12221	7.55
MARACAIBO	(4)	45501	28229	-37.96
MEDELLIN	(29)	144589	146994	1.66
MENDOZA	(2)	4173	1984	-52.46
NATAL	(4)	4907	5705	16.26
PARAGUANA	(1)	5797	8538	47.28
PEREIRA	(18)	30175	25969	-13.94
PORLAMAR	(2)	1023	3174	210.26
PORTO ALEGRE	(9)	52936	57111	7.89
PORTO SEGURO	(3)	3356	3524	5.01
PUERTO PLATA	(12)	489031	255639	-47.73
PUNTA ARENAS	(4)	2631	2421	-7.98
PUNTA CANA	(24)	487327	477410	-2.03

<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DE LOS PAISES MIEMBROS DE LA CLAC</b>				
<b>Ciudad Origen</b>	<b>Numero Ciudades</b>	<b>PASAJEROS 2002</b>	<b>PASAJEROS 2003</b>	<b>Variación %</b>
QUITO	(5)	273861	493192	80.09
RECIFE	(6)	48736	53346	9.46
RIO DE JANEIRO	(36)	682178	733726	7.56
ROSARIO	(2)	736	1583	115.08
SALTA	(10)	3345	3822	14.26
SALVADOR	(9)	48676	54106	11.16
SAN ANDRES	(17)	12196	11322	-7.17
SAN JOSE	(25)	1098748	1187919	8.12
SAN SALVADOR	(21)	419404	503081	19.95
SANTA CRUZ	(14)	244911	283172	15.62
SANTA MARTA	(15)	801	1578	97.00
SANTIAGO	(62)	1526653	1704315	11.64
SANTIAGO(REP DOM)	(4)	136415	301894	121.31
SANTO DOMINGO	(21)	1756272	1104914	-37.09
SAO PAULO (GRU)	(48)	2263577	2423266	7.05
VALENCIA (VEN)	(3)	44698	55968	25.21
<b>T O T A L</b>		<b>24154599</b>	<b>24707758.49</b>	<b>0.02</b>

<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y DESTINO CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC</b>				
<b>Ciudad Origen</b>	<b>Numero Ciudades</b>	<b>PASAJEROS 2002</b>	<b>PASAJEROS 2003</b>	<b>Variación %</b>
ARICA	(1)	3635	3042	-16.31
ASUNCION	(11)	205990	153324	-25.57
BARILOCHE	(5)	2538	6986	175.26
BARRANQUILLA	(18)	23858	20248	-15.13
BOGOTA	(24)	478278	398284	-16.73
BRASILIA	(2)	1997	1997	0.00
BUCARAMANGA	(13)	4260	4334	1.74
BUENOS AIRES	(25)	1318795	1564023	18.59
CALI	(21)	59445	54731	-7.93
CARACAS	(19)	468883	464351	-0.97
CARTAGENA	(17)	30280	29298	-3.24
CIUDAD DEL ESTE	(1)	4337	1882	-56.61
Ciudades de México	(18)	693697	702715	1.30
COCHABAMBA	(6)	15051	15534	3.21
CORDOBA	(12)	4367	11782	169.80
CUCUTA	(12)	2220	1863	-16.08
CURITIBA	(3)	1722	1725	0.17
FLORIANOPOLIS	(6)	23282	23705	1.82
GUAYAQUIL	(7)	187308	451128	140.85
IQUIQUE	(2)	4756	4729	-0.57
LA HABANA	(16)	121075	139342	15.09
LA PAZ	(7)	87414	80768	-7.60
LIMA	(15)	599158	607767	1.44
MANAUS	(5)	5764	6281	8.97
MARACAIBO	(2)	19912	11701	-41.24
MEDELLIN	(20)	57917	58381	0.80
MENDOZA	(2)	4173	1984	-52.46
PARAGUANA	(1)	5797	8538	47.28
PEREIRA	(13)	6812	4365	-35.92
PORTO ALEGRE	(6)	47981	51655	7.66
PORTO SEGURO	(2)	2622	2622	0.00
PUNTA ARENAS	(3)	1827	1590	-12.97
PUNTA CANA	(3)	55152	7921	-85.64
RECIFE	(2)	1093	1093	0.00
RIO DE JANEIRO	(17)	177371	192763	8.68
ROSARIO	(2)	736	1583	115.08
SALTA	(9)	3098	3382	9.17
SALVADOR	(3)	6802	7543	10.89
SAN ANDRES	(12)	10748	10461	-2.67
SAN JOSE	(12)	441849	471707	6.76
SAN SALVADOR	(11)	161228	209195	29.75
SANTA CRUZ	(13)	204105	244763	19.92
SANTA MARTA	(11)	542	1035	90.96
SANTIAGO	(41)	991496	1181135	19.13
SANTO DOMINGO	(6)	214108	104204	-51.33
SAO PAULO (GRU)	(23)	699470	751844	7.49
VALENCIA (VEN)	(1)	2292	18656	713.96
<b>TOTAL</b>		<b>7465241</b>	<b>8097960</b>	<b>8.35</b>

<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y DESTINO CIUDADES DE ESTADOS UNIDOS</b>				
<b>Ciudad Origen</b>	<b>Numero Ciudades</b>	<b>PASAJEROS 2002</b>	<b>PASAJEROS 2003</b>	<b>Variación %</b>
BARRANQUILLA	(2)	38528	33706	-12.52
BELEM	(1)	1295	1444	11.51
BELO HORIZONTE	(3)	14651	15792	7.79
BOGOTA	(6)	333560	266717	-20.04
BRASILIA	(1)	1127	1127	0.00
BUCARAMANGA	(1)	2743	2263	-17.50
BUENOS AIRES	(3)	283771	322068	13.50
CALI	(4)	86356	79407	-8.05
CARACAS	(5)	437987	367043	-16.20
CARTAGENA	(2)	18234	18399	0.90
Ciudades de México	(43)	6102241	6181570	1.30
LA PAZ	(1)	27777	24259	-12.67
LA ROMANA	(1)	29983	23563	-21.41
LIMA	(4)	353108	343716	-2.66
MANAUS	(1)	5599	5940	6.09
MARACAIBO	(1)	21315	14668	-31.18
MEDELLIN	(4)	80549	81740	1.48
PEREIRA	(2)	18951	14887	-21.44
PUERTO PLATA	(4)	251258	124771	-50.34
PUNTA CANA	(8)	28708	158522	452.19
QUITO	(3)	177315	353314	99.26
RIO DE JANEIRO	(6)	201543	212264	5.32
SAN JOSE	(9)	598033	632093	5.70
SAN SALVADOR	(7)	243831	279970	14.82
SANTA CRUZ	(1)	40806	38409	-5.87
SANTIAGO	(8)	277968	257621	-7.32
SANTIAGO(REP DOM)	(3)	110878	282079	154.40
SANTO DOMINGO	(5)	875160	611250	-30.16
SAO PAULO (GRU)	(9)	627592	661986	5.48
VALENCIA (VEN)	(1)	26623	18656	-29.93
<b>TOTAL</b>		<b>11317490</b>	<b>11429244</b>	<b>0.62</b>

<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y DESTINO CIUDADES DE EUROPA</b>				
<b>Ciudad Origen</b>	<b>Numero Ciudades</b>	<b>PASAJEROS 2002</b>	<b>PASAJEROS 2003</b>	<b>Variación %</b>
BOGOTA	(3)	145117	129257	-10.93
BUENOS AIRES	(9)	537989	597969	11.15
CALI	(1)	6217	9178	47.63
CARTAGENA	(1)	1983	1690	-14.78
Ciudades de México	(78)	795112	805448	1.30
CURITIBA	(2)	2850	2850	0.00
FORTALEZA	(2)	27376	29808	8.88
LA HABANA	(7)	77679	143710	85.00
LA ROMANA	(2)	46138	30143	-34.67
LIMA	(2)	152242	159455	4.74
MEDELLIN	(1)	2582	3366	30.36
NATAL	(2)	4698	5433	15.64
PEREIRA	(1)	3772	5682	50.64
PORTO ALEGRE	(2)	4875	5376	10.28
PUERTO PLATA	(6)	215242	108547	-49.57
PUNTA CANA	(11)	347404	256278	-26.23
QUITO	(2)	96546	139878	44.88
RECIFE	(1)	46336	50946	9.95
RIO DE JANEIRO	(9)	291377	315550	8.30
SALVADOR	(5)	41586	46275	11.28
SAN JOSE	(2)	57845	78171	35.14
SAN SALVADOR	(1)	5998	5714	-4.73
SANTIAGO	(5)	227832	218988	-3.88
SANTO DOMINGO	(6)	374152	176330	-52.87
SAO PAULO (GRU)	(10)	814742	886223	8.77
<b>TOTAL</b>		<b>4327690</b>	<b>4212265</b>	<b>-2.91</b>

<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y DESTINO CIUDADES DE AFRICA, ASIA Y OCEANIA</b>				
<b>Ciudad Origen</b>	<b>Numero Ciudades</b>	<b>PASAJEROS 2002</b>	<b>PASAJEROS 2003</b>	<b>Variación %</b>
BUENOS AIRES	(5)	36714	46863	27.64
ISLA DE PASCUA	(1)	5951	6799	14.25
MEXICO	(1)	16469	16683	1.30
RIO DE JANEIRO	(3)	11841	13103	10.66
SANTIAGO	(3)	23466	42229	79.96
SAO PAULO (GRU)	(3)	113891	114731	0.74
<b>TOTAL</b>		<b>208332</b>	<b>240408</b>	<b>15.29</b>

**FLOTA A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**  
 (Lineas aereas regulares que cumplen servicios internacionales)  
 AÑO 2002

Argentina	<b>A.Argentinas</b>		Colombia	<b>ACES</b>		
	AIRBUS A310	1		AIRBUS A320	5	
	AIRBUS A340 200	4		ATR ATR42	9	
	BOENING 737	16				
	BOENING 747	4		<b>AEROREPUBLICA</b>		
	MD88	6		DC9 30	5	
			DC9 81	5		
Bolivia	<b>Aerosur</b>			<b>AEROSUCRE</b>		
	AIRBUS A320	2		BOEING 727 100	2	
	BOEING 727 100	1		BOEING 727 200	1	
	BOEING 727 200	3		BOEING 737 200	2	
				DC8 60F	4	
	<b>LAB</b>			<b>AVIANCA</b>		
	AIRBUS A310	1		BOEING 757 200	6	
	BOEING 727 100	3		BOEING 767 200	4	
	BOEING 727 200	5		BOEING 767 300	2	
	BOEING 737 300	2		FOKKER F27	6	
	BOEING 767 300R	1		DC9 83	13	
	FOKKER F27	1				
				<b>SAM</b>		
				FOKKER F27	4	
				DC9 83	2	
Brasil	<b>ABSA</b>			<b>SUDAMERICANAS</b>		
	BOEING 767 300	1		BOEING 727 100	4	
	DC8 60F	1		BOEING 727 200	4	
				DC9 10	4	
	<b>TAM</b>			<b>TAMPA</b>		
	AIRBUS A319	13		DC8 70F	4	
	AIRBUS A320	31	Costa Rica	<b>LACSA</b>		
	AIRBUS A330	9		AIRBUS A320	4	
	ATR ATR42					
	FOKKER F28	48		<b>SANSA</b>		
				CESSNA 208	7	
	<b>VARIG</b>					
	BOEING 727 100C	4		Cuba	<b>CUBANA</b>	
	BOEING 727 200F	2			AIRBUS A320	2
	BOEING 737 200	10			ANTONOV AN24	6
	BOEING 737 300	30			ILYUSHIN IL62	4
	BOEING 737 800	2	ILYUSHIN IL76		1	
	BOEING 767 200	6	DC10 10		3	
	BOEING 767 300	6	YAKOLEV YAK42		2	
	BOEING 777 200	2				
	DC10 30	3				
	MD 11	14				
	<b>VASP</b>					
	AIRBUS A300	3				
	BOEING 727 200	2				
	BOEING 737 200	20				
BOEING 737 200	2					
BOEING 737 300	4					

**ANEXO 6**

El Salvador	<b>TACA</b>		Ecuador	<b>TAME</b>	
	AIRBUS A319	2		BOEING 727 100	2
	AIRBUS A320	14		BOEING 727 200	5
	ATR ATR42	2		FOKKER F28	2
	BOEING 737 200	6			
	BOEING 737 300	1			
México	BOEING 767 200	1	Venezuela	<b>ALAS DE VENEZUELA</b>	
				BOEING 727 200	6
				DC9 20	2
				DC9 30	7
	<b>AEROMEXICO</b>		DC9 50	12	
	BOEING 757 200	8			
	BOEING 767 200	4	<b>ASERCA</b>		
	BOEING 767 300	1	DC9 10	6	
	DC9 30	12			
	DC9 82	11	<b>AVENSA</b>		
	DC9 83	9	BOEING 727	1	
	DC9 87	12	BOEING 727 200	4	
	MD88	10	BOEING 737 200	3	
			DC10 30	2	
		DC9 30	1		
		<b>SANTA BARBARA</b>			
		ATR ATR42	8		
		CESSNA 208	3		
Perú	<b>AERO CONTINENTE</b>		<b>SERVIVENSA</b>		
	BOEING 727 100	6	BOEING 727 200	5	
	BOEING 737 100	1	DC3	4	
	BOEING 737 200	15	EMBRAER EMB120	1	
	BOEING 767 200	6	DC9 30	1	
	FOKKER F27	1	DC9 50	1	
	FOKKER F28	2			
	<b>CIELOS DEL PERU</b>				
	DC10	3			
	<b>LAN PERU</b>				
	BOEING 767 300	1			
	<b>TACA PERU</b>				
	AIRBUS A319	1			
	AIRBUS A320	1			

RESULTADOS FINANCIEROS DE LAS LINEAS AEREAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC  
(Líneas aéreas regulares que cumplen servicios internacionales)

**ANEXO 7**

AEROLINEA	ESTADO	Total de ingresos de explotación		Total de gastos de explotación		Resultado de explotación		Resultado Neto		Resultado de explotación en % del total de Ingresos		Resultado neto expresado en % del total de Ingresos	
		2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
A. ARGENTINAS	Argentina	393965	552232	533359	551455	-139394	777	11585	27732	-35.38%	0.14%	2.94%	5.02%
ABSA	Brasil	34224	42290	36562	41068	-2338	1222	n.d.	n.d.	-6.83%	2.98%	n.d.	n.d.
ACES	Colombia	175370	n.d.	177060	n.d.	-1690	n.d.	436	n.d.	-0.96%	n.d.	0.25%	n.d.
AEROCONTINENTE	Perú	126810	104219	121998	106369	4812	-2150	-13285	-392	3.79%	-2.02%	-10.48%	-0.38%
AEROMEXICO	México	1256516	n.d.	1304805	n.d.	-48289	n.d.	-11769	n.d.	-3.84%	n.d.	-0.94%	n.d.
AEROREPUBLICA	Colombia	85813	n.d.	76692	n.d.	9121	n.d.	-529	n.d.	10.63%	n.d.	-0.62%	n.d.
AEROSUCRE	Colombia	11551	n.d.	10869	n.d.	682	n.d.	282	n.d.	5.90%	n.d.	2.44%	n.d.
AEROSUR	Bolivia	20676	23969	11536	17761	9140	6208	-2577	-3936	44.21%	34.95%	-12.46%	-16.42%
AERO VIP	Argentina	6364	n.d.	7437	n.d.	-1073	n.d.	-371	n.d.	-16.86%	n.d.	-5.83%	n.d.
ALAS DE VENEZUELA	Venezuela	187166	n.d.	220834	n.d.	-33668	n.d.	-34570	n.d.	-17.99%	n.d.	-18.47%	n.d.
ASERCA	Venezuela	38911	n.d.	45533	n.d.	-6622	n.d.	-1584	n.d.	-17.02%	n.d.	-4.07%	n.d.
AVIACSA	México	283196	n.d.	268510	n.d.	14686	n.d.	9682	n.d.	5.19%	n.d.	3.42%	n.d.
AVIANCA	Colombia	569827	n.d.	673160	n.d.	-103333	n.d.	-41335	n.d.	-18.13%	n.d.	-7.25%	n.d.
CIELOS DEL PERU	Perú	67171	96750	66263	99712	908	-2962	306	632	1.35%	-2.97%	0.46%	0.65%
CUBANA	Cuba	165348	157885	175481	169184	-10133	-11299	-10133	-11299	-6.13%	-6.68%	-6.13%	-7.16%
LAB	Bolivia	107091	131483	87452	106623	19639	24860	-4581	-4850	18.34%	23.32%	-4.28%	-3.69%
LACSA	Costa Rica	170219	156020	163020	147877	7199	8143	613	3491	4.23%	5.51%	0.36%	2.24%
LAN PERU	Perú	64484	75214	63996	73943	488	1271	544	425	0.76%	1.72%	0.84%	0.57%
META	Brasil	4494	5611	5028	5772	-534	-161	n.d.	n.d.	-11.88%	-2.79%	n.d.	n.d.
MEXICANA	México	1195579	n.d.	1243336	n.d.	-47757	n.d.	-106616	n.d.	-3.99%	n.d.	-8.92%	n.d.
PENTA	Brasil	5751	6554	6944	6766	-1193	-212	n.d.	n.d.	-20.74%	-3.13%	n.d.	n.d.
SAM	Colombia	56099	n.d.	54487	n.d.	1612	n.d.	9180	n.d.	2.87%	n.d.	16.36%	n.d.
SANSA	Costa Rica	5236	6278	5937	6288	-701	-10	-807	-123	-13.39%	-0.16%	-15.41%	-1.96%
SANTA BARBARA	Venezuela	43481	n.d.	41081	n.d.	2400	n.d.	-597	n.d.	5.52%	n.d.	-1.37%	n.d.
SERVIVENSA	Venezuela	5399	n.d.	7871	n.d.	-2472	n.d.	-3349	n.d.	-45.79%	n.d.	-62.03%	n.d.
SUDAMERICANAS	Colombia	21652	n.d.	20668	n.d.	984	n.d.	1370	n.d.	4.54%	n.d.	6.33%	n.d.
TACA	El Salvador	371495	n.d.	330815	n.d.	40680	n.d.	8751	n.d.	10.95%	n.d.	2.36%	n.d.
TACA PERU	Perú	74571	n.d.	73224	n.d.	1347	n.d.	1335	n.d.	1.81%	n.d.	1.79%	n.d.
TAM	Brasil	1092578	1131943	1261038	1176259	-168460	-44316	n.d.	n.d.	-15.42%	-3.77%	n.d.	n.d.
TAME	Ecuador	76793	69293	56095	65117	20698	4176	2815	4015	26.95%	6.41%	3.67%	5.79%
TAMPA	Colombia	96621	n.d.	94686	n.d.	1935	n.d.	1829	n.d.	2.00%	n.d.	1.89%	n.d.
TANS PERU	Perú	20426	n.d.	22154	n.d.	-1728	n.d.	-1728	n.d.	-8.46%	n.d.	-8.46%	n.d.
VARIG	Brasil	2173577	2247679	2197545	2098989	-23968	148690	-1014127	n.d.	-1.10%	7.08%	-46.66%	n.d.
<b>T O T A L</b>		<b>9008454</b>	<b>4807420</b>	<b>9465476</b>	<b>4673183</b>	<b>-457022</b>	<b>134237</b>	<b>-1199230</b>	<b>15695</b>	<b>-0.95</b>	<b>0.61</b>	<b>-1.70</b>	<b>-0.15</b>

Cifras expresadas en miles de dolares americanos (000)



**A. REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC**

**DURANTE EL BIENIO 2003-2004**

**AÑO 2003**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Lugar</b>
1. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Undécima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/11)</li> <li>• Sexta Reunión del Grupo Específico de Política Aérea</li> </ul>	25 al 27 de febrero  24 de febrero	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
2. Sexta reunión del Grupo AVSEC	10 y 11 de marzo	Río de Janeiro, Brasil
3. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seminario preparatorio oficioso para la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización</li> <li>• Reunión de coordinación CLAC previa a la Conferencia</li> <li>• Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización y sesiones matutinas CLAC</li> <li>• Asamblea Extraordinaria OACI</li> </ul>	22 y 23 de marzo  23 de marzo 24 al 29 de marzo  31 de marzo- 1 de abril	Montreal, Canadá
4. <ul style="list-style-type: none"> <li>• LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> <li>• Primera reunión Comité regional de competitividad del transporte aéreo</li> <li>• Octava reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional</li> </ul>	18 y 19 de junio 18 de junio  17 de junio	Varadero, Cuba
5. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duodécima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/12)</li> <li>• Séptima Reunión del Grupo específico de política aérea</li> <li>• Primera reunión del Grupo de alto nivel para analizar las negociaciones con la Unión Europea</li> <li>• Segunda reunión de expertos jurídicos para ala “revisión de las enmiendas a los documentos del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional”</li> </ul>	2 al 4 septiembre  1° de septiembre  1° de septiembre  2 de septiembre	Lima, Perú
6. Séptima reunión del Grupo AVSEC	14-16 octubre	Quito, Ecuador
7. <ul style="list-style-type: none"> <li>• LXV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> <li>• Novena reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional</li> <li>• Seminario sobre privatización de aeropuertos</li> <li>• Segunda reunión del Comité regional de competitividad del transporte aéreo</li> </ul>	5 y 6 de noviembre 4 de noviembre AM  3 de noviembre 5 de noviembre PM	Buenos Aires, Argentina

**AÑO 2004**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Lugar</b>
1. Primera reunión del “Petit Comité” de Competitividad	27 y 28 de enero	Rio, Brasil
2. VIII reunión del Grupo AVSEC de la CLAC	1 al 3 de marzo	Santiago, Chile
3. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Decimotercera reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13)</li> <li>• Octava reunión del Grupo Específico de Política Aérea</li> <li>• Segunda reunión del “Petit Comité” de Competitividad</li> </ul>	9 al 11 de marzo  8 de marzo 10 de marzo	Santiago, Chile
4. <ul style="list-style-type: none"> <li>• LXVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> <li>• Tercera reunión del Comité regional de competitividad</li> <li>• Novena reunión del Grupo Específico de Política Aérea</li> <li>• Décima reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional</li> </ul>	30 junio-01 julio 30 de junio 29 de junio 29 de junio	Medellín, Colombia
5. IX reunión Grupo AVSEC	13 al 15 de julio	Costa Rica
6. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Decimocuarta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/14)</li> <li>• Décima reunión del Grupo específico de política aérea</li> </ul>	24 al 26 de agosto  23 de agosto	Caracas, Venezuela
7. LXVII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	26 y 27 de septiembre	Montreal, Canadá
8. <ul style="list-style-type: none"> <li>• XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Reunión Extraoficial Jefes Delegación Estados miembros de la CLAC, previa a la celebración de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC</li> <li>○ XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC</li> <li>○ LXVIII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> <li>▪ Undécima reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional</li> </ul> </li> </ul>	Semana del 8 al 12 de noviembre  11 de noviembre 12 de noviembre	Rio, Brasil

**B. PANELES CELEBRADOS POR LA CLAC**

**DURANTE 2003 -2004**

**AÑO 2003**

<b>Panel</b>	<b>Lugar</b>	<b>Fecha</b>
Panel sobre “Deficiencias en los servicios de navegación aérea en la región”	Varadero, Cuba	18 de junio

**AÑO 2004**

<b>Panel</b>	<b>Lugar</b>	<b>Fecha</b>
Panel sobre “Aviación específica / trabajos aéreos especializados (aviación agrícola y extinción de incendios)”	Santiago, Chile	9 de marzo

**C. REUNIONES/CONFERENCIAS CONVOCADAS POR**

**OTROS ORGANISMOS DURANTE 2003-2004**

**AÑO 2003**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Lugar</b>
1. Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización.	24 al 29 de marzo	Montreal, Canadá
2. 34° período de sesiones de la Asamblea Extraordinaria de la CLAC.	31 de marzo al 1 de abril	Montreal, Canadá
3. Segunda reunión del Comité AVSEC del GREPECAS	7 al 10 de abril	Mérida, México
4. Octava reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/8)	23 al 25 de abril	Buenos Aires, Argentina
5. I Simposio sobre política aerocomercial de transporte aéreo	21 y 22 de agosto	Medellín, Colombia
6. IX Reunión Comité Técnico de la Asociación de Estados del Caribe	9 y 10 de octubre	Panamá, Panamá
7. Seminario sobre privatización de aeropuertos CLAC/ACI-LAC	3 de noviembre	Buenos Aires, Argentina
8. II Seminario Internacional de Derecho Aeronáutico	20 y 21 de noviembre	Bogotá, Colombia

Nota: Sólo se consideran las reuniones en los que participan representantes de la CLAC.

**AÑO 2004**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Lugar</b>
1. Reunión del Grupo de Trabajo del Panel AVSEC	19 al 23 de enero	Montreal
2. Subgrupo Comité Regional de Transporte Aéreo	27 al 29 de enero	Rio de Janeiro, Brasil
3. Asian Aerospace 2004	22 al 26 de febrero	Singapur
4. AVSEC/COM OACI	4 al 6 de marzo	Chile
5. Reunión Departamental de Facilitación (OACI)	22 de marzo al 2 de abril	El Cairo, Egipto
6. FIDAE	30 marzo-1 abril	Santiago, Chile
7. Seminario sobre Política de Reglamentación: “Política de Liberalización e Implantación”	27-29 de abril	Trinidad & Tabago
8. 16 AVSEC Panel	10 al 14 de mayo	Montreal, Canadá
9. 35° Período de sesiones de la Asamblea de la OACI	28 de septiembre al 8 de octubre	Montreal, Canadá
10. Seminario AVSEC	26 al 29 de octubre	Mérida, México
12. Asamblea ACI	1 al 3 de noviembre	Trinidad & Tabago

Nota: Sólo se consideran las reuniones en los que participan representantes de la CLAC.

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES  
 EN LAS REUNIONES CELEBRADAS POR  
 COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL  
 DURANTE EL BIENIO 2003-2004**

**AÑO 2003**

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Undécima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/11)	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	25 al 27 de febrero	56	11	6
LXIV Reunión del Comité Ejecutivo	Varadero, Cuba	19 al 19 de junio	95	15	10
Duodécima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/12)	Lima, Perú	2 al 4 de septiembre	77	14	8
LXV Reunión del Comité Ejecutivo	Buenos Aires, Argentina	5 al 6 de noviembre	106	16	13
Seminario sobre privatización de aeropuertos CLAC-ACI/LAC	Buenos Aires, Argentina	3 de noviembre	120	14	12

**AÑO 2004**

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Décimo tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13)	Santiago, Chile	9 al 11 de marzo	76	15	4
LXVI Reunión del Comité Ejecutivo	Medellín, Colombia	30 de junio y 1 de julio	105	16	7
Décimo cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/14)	Caracas, Venezuela	24 al 26 de agosto	67	11	6
LXVII Reunión del Comité Ejecutivo	Montreal, Canadá	26 y 27 de septiembre	62	15	0

**XVI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

(Rio de Janeiro, Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004)

**ORDEN DEL DÍA**

1. Apertura de la XVI Asamblea.
2. Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión.
3. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite.
4. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2003-2004.
5. Presentación CLAC.
6. Adopción del Orden del Día.
7. Establecimiento de los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.
8. Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión de las Decisiones de la CLAC. **Proyectos de Decisiones.**  
*Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC*
9. Derechos del Usuario. Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total. **Proyectos de Recomendación y Resolución.**  
*Tarea Nro. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC*
10. Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo. Estrategia para desarrollar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo”. Proyecto de cláusula modelo sobre designación y autorización de aerolíneas a ser adoptada por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con la Comunidad Europea. **Proyectos de Resolución y Recomendación.**  
*Tarea Nro. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC*
11. Orientación sobre la aplicación del artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región. **Proyecto de Resolución.**  
*Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC*
12. Armonización de disposiciones respecto a la implantación en el ámbito regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos. **Proyecto de Recomendación.**  
*Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC*

13. Texto de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especializados en Latinoamérica. **Proyecto de Recomendación.**  
*Tarea Nro. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC*
14. Política regional AVSEC. Informe. **(Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea Nro. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC*
15. Presupuesto de la CLAC para el bienio 2005-2006. **(Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 3 del Programa de Trabajo de la CLAC*
16. Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2004. Escalas de porcentajes de contribución 2005-2006. **(Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 4 del Programa de Trabajo de la CLAC*
17. Autonomía de la CLAC. **Proyecto de Resolución. (Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 3 del Programa de Trabajo de la CLAC*
18. Panel: CÓMO CONTRIBUIR EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL “SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO”
19. Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 2005 al 31 de diciembre de 2006. **Proyecto de Programa de Reuniones.**
20. Examen del Informe del Comité I.
21. Examen del Informe del Comité II.
22. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.
23. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.
24. Lugar y fecha de la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC.
25. Clausura de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC.
  - Discurso del nuevo Presidente de la CLAC
26. Otros asuntos.





**CLAC**

## **ASAMBLEA CLAC**

### **“SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA LATINA”**

*MARCO OSPINA Y.  
Secretario CLAC y RO/AT OACI*

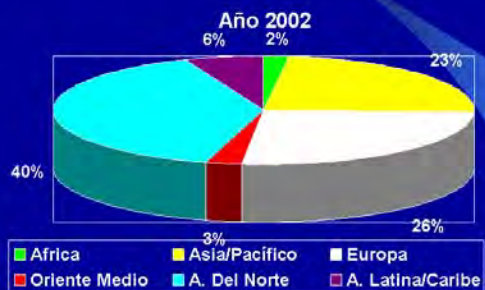
## **PRESENTACIÓN**

- INTRODUCCIÓN**
- COMERCIO E INTEGRACIÓN**
- SISTEMA REGIONAL CLAC**
- CONCLUSIÓN**

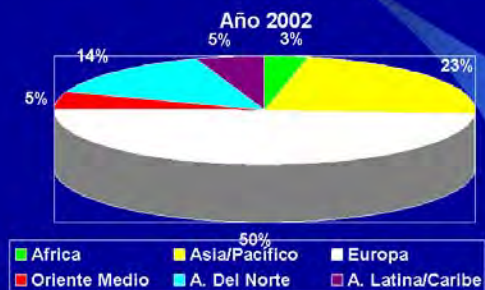
**“PROCESO DE INTEGRACIÓN REGIONAL /  
POTENCIAL IMPACTO DEL  
TRANSPORTE AÉREO”**

## **INTRODUCCIÓN**

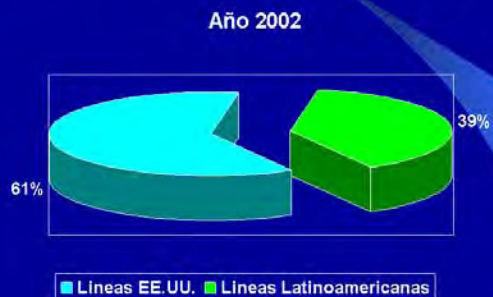
**Pasajeros transportados en los servicios (internacionales e interiores) de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI**



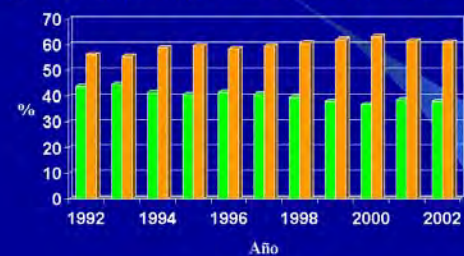
**Pasajeros transportados en los servicios internacionales de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI**



**Flujo de tráfico de pasajeros salidos desde los Estados miembros de la CLAC hacia EE.UU.**



**Evolución de la participación de las líneas Latinoamericanas y de EE.UU. en el tráfico salido desde los Estados miembros de la CLAC hacia EE.UU.**



Año	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Líneas Latinas (%)	43.8	44.5	41.3	40.5	41.6	40.6	39.5	38.0	36.9	38.5	39.0
Líneas de EE.UU. (%)	56.2	55.5	58.7	59.5	58.4	59.4	60.5	62.0	63.1	61.5	61.0

## EL EFECTO MULTIPLICADOR DEL TRANSPORTE AÉREO

- desde que se inventó el avión, el sistema económico mundial creció substancial y rápidamente
- el comercio y la industria aumentó
- otros sectores se expandieron paralelamente



Las actividades conexas, el turismo, la gestión empresarial, etc... se favorecieron de la dinámica del modo aéreo

## INCIDENCIA ECONÓMICA

ECONOMÍA



TRANSPORTE AÉREO



EL CRECIMIENTO DEL TRÁFICO AÉREO TRADICIONALMENTE HA SIDO SUPERIOR AL DE LA ECONOMÍA, SIN EMBARGO LA DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO DEPENDE PRINCIPALMENTE DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE LOS ESTADOS.

“INTEGRACIÓN REGIONAL / POTENCIAL IMPACTO EN EL TRANSPORTE AÉREO”

# COMERCIO E INTEGRACIÓN

## RELACIÓN COMERCIO / TRANSPORTE AÉREO

MAYOR INCIDENCIA EN LA ECONOMÍA DE LOS ESTADOS

COMERCIO



TRANSPORTE AÉREO



DÉCADA DE LOS 90

LOS ACELERADOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN E INTERCAMBIO COMERCIAL INDUCEN A LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

## COMERCIO E INTEGRACIÓN

Todo proceso de integración atraviesa por diferentes etapas que se diferencian entre si por la **profundidad de los compromisos asumidos** por los países miembros. Estas son:

- **ZONA DE LIBRE COMERCIO:** apertura recíproca de mercados nacionales, eliminado aranceles y restricciones al comercio
- **UNIÓN ADUANERA:** se añade la adopción de un arancel externo común, uniforme aplicable a las importaciones provenientes de los no socios
- **MERCADO COMÚN:** se agrega a la liberación del comercio de bienes y servicios, la de los factores productivos (capital y trabajo)

## COMERCIO E INTEGRACIÓN



## LIBERALIZACIÓN

CREAR CONDICIONES APROPIADAS PARA LA LIBRE CIRCULACIÓN DE:

- **BIENES:** constituir territorio único aduanero, donde las mercancías originadas en un país socio no paguen impuestos de importación y circulen libremente
- **SERVICIOS:** que personas naturales y jurídicas ofrezcan sus servicios desde el territorio de un país miembro al consumidor o territorio de otro país miembro (Ej. Empresas de turismo, transporte y comunicaciones)
- **CAPITALES:** hacer operativa la libre circulación de bienes, servicios y personas (Liberalizar operaciones de inversión, movimiento de capital de las personas, acceso a crédito comercial, transferencia de pólizas, compra y venta de valores, etc...)
- **PERSONAS:** moverse libremente y/o establecerse en cualquier país miembro (Ej. Trabajo, estudio, inversión, jubilado, etc...)

## CARACTERÍSTICAS DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO



- ➔ LIBERTAD DE ACCESO A LOS MERCADOS
- ➔ LIBERTAD DE OFERTA
- ➔ LIBERTAD DE TARIFAS

## AREA DE LIBRE COMERCIO DE LAS AMÉRICAS (ALCA)



- 34 Países
- Mercado de mas de 800 millones de personas
- 12.3 mil billones de USD \$ de PIB
- 22% de exportaciones mundiales de bienes

## CRONOGRAMA DEL ALCA



- 1994: inicio del proceso
- 1998: inicio de las negociaciones
- 2001: 1er. Borrador de texto
- 2002: 2do. Borrador de texto
- 2005: término de negociaciones (enero)
- 2005: entrada en vigor (diciembre)

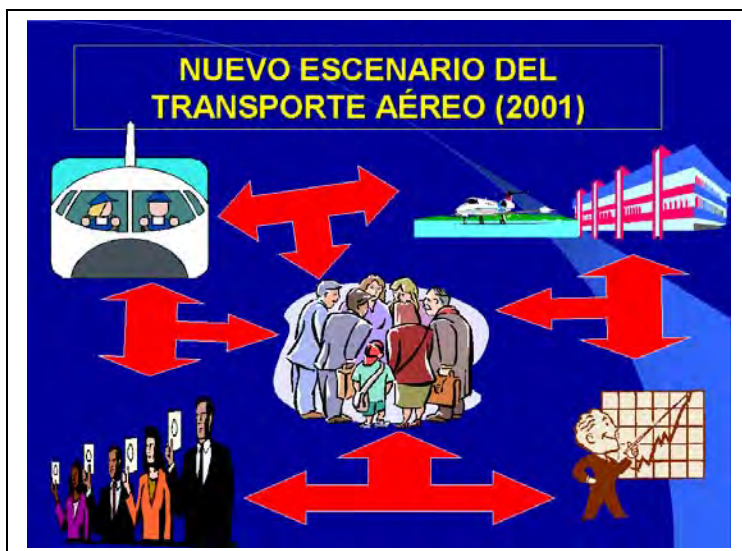
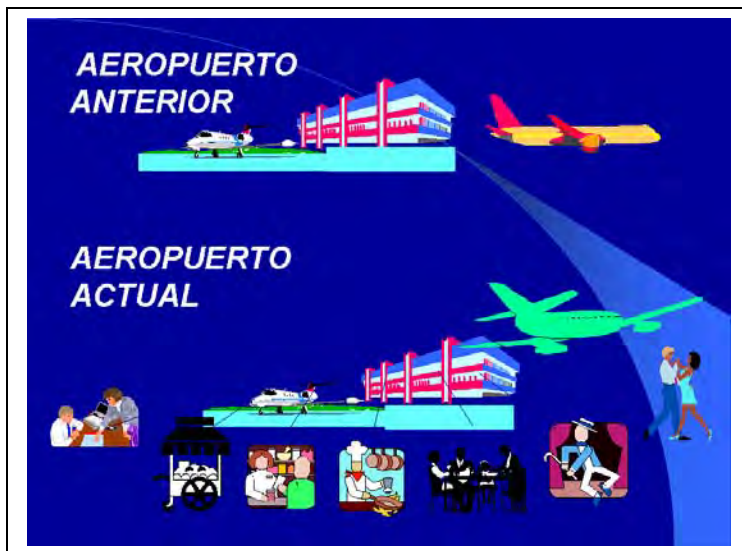
## ¿QUE SE NEGOCIA EN EL ALCA?



- ACCESO A: agricultura / bienes industriales / servicios / compras públicas / inversiones
- REGLAS: antidumping / subvenciones / medidas compensatorias; solución de controversias; política de competencia; propiedad intelectual
- EL TRANSPORTE AÉREO ESTA FUERA

“INTEGRACIÓN REGIONAL / POTENCIAL  
IMPACTO EN EL TRANSPORTE AÉREO”

**SISTEMA  
REGIONAL  
CLAC**



## "SISTEMA REGIONAL DE INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO"



→ OBJETIVO COMÚN / INCREMENTO DEL 10% DEL TRÁFICO / OPTIMIZAR COMPETITIVIDAD

EN EL CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO SE ESPERA QUE:

- El sistema incluya todas las actividades propias y conexas del transporte aéreo
- Se integre, armonice y homologue: derechos de tráfico, industria, legislación, procedimientos, centros de instrucción, programas, alianzas estratégicas, negociación en bloque, racionalizar impuestos y aranceles, servicios de navegación, etc ...
- Se trabaje con un esquema de "Comités nacionales de competitividad" y un "Comité regional" que se encargará de monitoriar y armonizar el proceso
- Se aplicará la metodología FODA y la de ESCENARIOS para determinar fortalezas, oportunidades, debilidades, amenazas y proyectar los acuerdos regionales pertinentes

## "GESTIÓN Y DESAFÍOS DE DEL MAÑANA"

# CONCLUSIÓN

## LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA LATINA

Sólo la estrecha coordinación y cooperación entre los "actores del transporte aéreo" permitirá enfrentar el futuro, alcanzando niveles apropiados de servicio, en un marco de sana competencia.

**"LA UNIÓN HACE LA FUERZA"**

MUCHAS GRACIAS



**CLAC**

Integração do Transporte Aéreo Latino-  
Americano



Brig Ar ELIEZER NEGRI  
Presidente da CERNAI  
Novembro 2004

Integração do Transporte Aéreo  
Latino-Americano



- Aspectos Institucionais
- Integração Regional
- Estratégia do Brasil
- Ações Recomendadas



# Integração do Transporte Aéreo Latino-Americano



- Aspectos Institucionais
- Integração Regional
- Estratégia do Brasil
- Ações Recomendadas

## Aspectos Institucionais

- Elemento motivador brasileiro

### CONSTITUIÇÃO BRASILEIRA

Desde 5 de outubro de 1988, o Brasil adotou em sua Carta Magna o seguinte Objetivo Nacional Permanente:

*" A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações."*

## Aspectos Institucionais

- Instrumento Fundamental – Estatuto da CLAC  
14 de dezembro de 1973

Artículo 1 ... en las deliberaciones de la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, celebrada em México, em diciembre de 1973, establecen por el presente instrumento la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, a fin de alcanzar la más amplia colaboración para resolver los problemas de aviación civil en el área geográfica indicada en el Artículo 2.

## Integração do Transporte Aéreo Latino-Americano



- Aspectos Institucionais
- Integração Regional
- Estratégia do Brasil
- Ações Recomendadas

## Integração Regional

### ➤ Algumas Iniciativas Sub-Regionais

#### ➔ Acordo de Cartagena

Participantes: Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela.

#### ➔ Acordo de Fortaleza

Participantes: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai.

#### ➔ AEC – Acordo de Transporte Aéreo

Participantes: (Aruba), Barbados, Cuba, Nicarágua, Panamá, República Dominicana, Suriname e Venezuela.

## Integração Regional

Nestas iniciativas está consagrado o objetivo comum de promover a integração dos povos dos Estados Partes, atribuindo ao transporte aéreo regional uma importante parcela da responsabilidade para essa integração.

## Integração Regional

### ➤ Responsabilidade da CLAC

Alcançar a mais ampla colaboração para resolver os problemas da aviação civil regional, buscando soluções que visem:

- desenvolver estudos políticos, econômicos e de natureza jurídica relativos ao transporte aéreo na Região;
- apoiar a coordenação e a cooperação entre os Estados da Região;
- propiciar acordos coletivos de cooperação técnica.

## Integração do Transporte Aéreo Latino-Americano



- Aspectos Institucionais
- Integração Regional
- Estratégia do Brasil
- Ações Recomendadas

## Estratégia do Brasil

“UMA ORDEM INTERNACIONAL FUNDADA  
NO MULTILATERALISMO É A ÚNICA  
CAPAZ DE PROMOVER A PAZ E O  
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS  
NAÇÕES.”

Luiz Inácio Lula da Silva – Presidente da República Federativa do Brasil

(Discurso perante 59ª Assembléia Geral da ONU – 21/09/2004)

## Estratégia do Brasil

### Considerações

- O Brasil está empenhado em contribuir para a consolidação de uma Região politicamente estável, próspera e unida.
- O surgimento de uma verdadeira comunidade regional de Nações já não é um sonho distante, graças ao nosso propósito de integração física, econômica, comercial, social e cultural.
- É fundamental continuar desenhando uma nova geografia econômica e comercial, que crie sólidas pontes entre os países da Região, que em muitos casos permanecem isolados uns dos outros.

## Estratégia do Brasil

### Ações Projetadas

- Criar um espaço aéreo regional de livre circulação regido por normas simplificadas, excetuada a cabotagem.
- Viabilizar a utilização de aeroportos domésticos pelo tráfego aéreo internacional regional.
- Viabilizar o emprego de tarifas aeroportuárias diferenciadas para os aeroportos internacionais regionais.
- Simplificar procedimentos aduaneiros e de imigração nos aeroportos para os serviços internacionais regionais.

## Integração do Transporte Aéreo Latino-Americano



- Aspectos Institucionais
- Integração Regional
- Estratégia do Brasil
- Ações Recomendadas

## Ações Recomendadas

1. Recomendar à CLAC que busque estimular os demais países da Região a filiar-se à Comissão.
2. Recomendar aos Estados da CLAC, não pertencentes a Grupos Sub-Regionais, que busquem aderir a Grupos já existentes, ou desenvolvam ações destinadas à adoção de mecanismos de integração aerocomercial entre si.

## Ações Recomendadas

3. Atribuir ao Grupo de Especialistas em Assuntos Políticos, Econômicos e Jurídicos de Transporte Aéreo – GEPEJTA, a tarefa de integrar os trabalhos, que sejam desenvolvidos pelas Sub-Regiões, harmonizando-os e elaborando um Projeto Final, que consolide seus diversos aspectos, dentre outros, os relativos a direitos de tráfego, infra-estrutura aeroportuária e de navegação aérea, e de segurança operacional e da aviação, no âmbito dos países integrantes da CLAC.

## Ações Recomendadas

4. Atribuir ao Comitê Executivo da CLAC, após analisar o trabalho a ser realizado pelo GEPEJTA, a tarefa de submetê-lo, na forma de um Projeto de Acordo de Serviços Aéreos de Integração Regional – ASAIR, à consideração da próxima Assembléia da CLAC.

## Conclusão

A ação integrada dos diversos Estados que compõem a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil torna-se indispensável para viabilizar uma efetiva integração regional no campo do transporte aéreo.

Para esse fim, é fundamental que os Estados sejam representados no GEPEJTA pelos especialistas em transporte aéreo mais capacitados para contribuir na realização dessa importante tarefa.



Integração do Transporte Aéreo  
Latino-Americano



MUITO OBRIGADO



## Reflexiones sobre integración regional

CLAC

Rio de Janeiro, noviembre de 2004

*Carlos Grau Tanner*  
Director, Government and Industry  
Affairs

## Apuntes...

### ■ Integración regional : ideas no faltan

- Asia Pacífico
- Africa
- ... Latinoamérica

### ■ El "modelo" europeo

- Lecciones
- Es exportable?

### ■ Tendencias en materia de integración de mercados: UE/EE.UU.

### ■ Efectos a medio plazo para Latinoamérica

### ■ Posición de IATA



*Serving the air transport industry*

## Integración regional

### ■ Ideas no faltan

- APEC
- Africa: Yamoussoukro
- Latinoamérica: Fortaleza, etc

### ■ Puesta en práctica?



*Serving the air transport industry*

## Integración regional europea

### ■ 10 años

- Liberalización total de rutas y tarifas intraeuropeas desde 1997

### ■ Es un 'modelo'?

- Mercado y sistema jurídico muy específicos
- Difícilmente exportable

### ■ Lecciones

- Crecimiento del tráfico
- Mantenimiento de las posiciones en mercados tradicionales
- Escaso uso de adquisiciones y fusiones, 5as y 7as libertades
- Mayor abundancia de tarifas disponibles
- Gran éxito en el mercado interno
  - Aerolíneas de bajo coste: 20% del mercado

### ■ Pero...

- Mercado externo
  - Techo de cristal para aerolíneas tradicionales
  - Consolidación imposible
- Liberalización incompleta: aerolíneas vs transporte aéreo



*Serving the air transport industry*



## Integración: tendencias

- **Negociaciones con los EE.UU.**
  - Zona de libre comercio o 'Cielo superabierto'?
- **Mandatos de la Comisión Europea**
  - Horizontal
  - Específicos: Solo EEUU (otros en proyecto)
- **ATConf/5 : puesta en práctica**



Serving the air transport industry



## Tendencias...

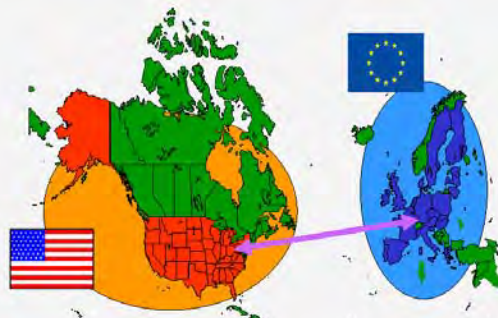
- **Mercado abierto de transporte aéreo (OAA)**
  - Negociación EEUU/UE : 6 rondas ya...
  - Posible modelo de una futura integración multilateral
  - ... si llega a ocurrir...



Serving the air transport industry



... o acuerdo de cielos 'superabiertos'?



Serving the air transport industry



## Mandatos C.E.

- **Mandato "Horizontal"**
  - Cubre todos los terceros países
  - Enmienda de la cláusula de nacionalidad
    - Propiedad y control efectivo europeos
    - Propuesta de cláusula muy liberal para socios
      - Sin restricción de propiedad y control
      - Establecimiento efectivo



Serving the air transport industry

**Mandato "Horizontal"**

IATA  
Serving the air transport industry

**Mandatos C.E.**

- **Proyecto de Reglamento sobre negociaciones**
  - Países EU continúan negociaciones bilaterales
  - Deben renegociar cláusula de nacionalidad
  - Deben informar a la Comisión sobre resultados
  - Afecta entre **1,500 y 2,000** bilaterales (!)

IATA  
Serving the air transport industry

**'Carril doble'**

- Bilateral tradicional
- Negociación de un paquete
- Clausula nacionalidad EU

- Mandato horizontal
- Negociación específica
- clausula nacionalidad
- Sin competencias:
  - Capacidad
  - Designación
  - Frecuencias
  - Rutas

IATA  
Serving the air transport industry

**Convivencia pacífica?**

**Convención de Chicago**

**Derecho de integración económica regional**

IATA  
Serving the air transport industry



## Posición de IATA

- **Favorable a la integración**
  - Transporte aéreo: un negocio más...
- **No necesariamente sobre la base de un modelo regional específico**
- **Cláusula de propiedad y control efectivo (ATConf/5)**
  - Separar propiedad y control efectivo del control administrativo (nacionalidad del capital / seguridad)
    - 'Línea de bandera'
      - Opción legítima
      - Corresponde al Derecho nacional, no a tratados internacionales



Serving the air transport industry



## Integración regional: Conclusiones

- **Tendencias**
  - Consolidación del mercado en otras regiones
  - Conflicto UE/Convención de Chicago?
    - Realidad comercial vs. régimen jurídico
  - Aceptación por EE.UU. de la cláusula de nacionalidad y control efectivo europeos



Serving the air transport industry



## Integración regional: Conclusiones

- **Consecuencias para otras regiones (Latinoamérica)**
  - **Riesgo del hecho consumado?**
    - Aproximación UE/EE.UU
    - "Exportación" de la cláusula UE
    - Posible consolidación: Mayor competencia de grandes transportistas no latinoamericanos?
    - Irrelevancia de ciertos acuerdos bilaterales?
  - **Integración regional:**
    - Conexión entre aspectos interiores y exteriores
  - **Bloque comercial: Factible?**
    - Marco institucional?
    - Visión compartida?
  - **Flexibilidad política: *laissez faire***



Serving the air transport industry



**Gracias  
Obrigado**



Serving the air transport industry

# La Integración del Transporte Aéreo en Latinoamérica y el Caribe La Visión de los Aeropuertos

Eduardo A. Flores  
Secretario Regional ACI-LAC  
Noviembre 2004



## ESQUEMA:

- ✓ INTRODUCCIÓN
  - ✓ PDF1
- ✓ REALIDAD ACTUAL
  - ✓ PDF 2
- ✓ SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL
- ✓ LA INFRAESTRUCTURA (LOS AEROPUERTOS)
- ✓ ALGUNAS IDEAS
  - ✓ PDF 3



LA INDUSTRIA  
LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO ES FUNDAMENTAL  
PARA EL DESARROLLO E INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN

*ES UNA HERRAMIENTA  
ES UN MEDIO NO ES EL FIN*

- ✓ RED GLOBAL ACCESIBLE. PERSONAS, PAISES & CULTURAS
- ✓ 1.6 BILLONES DE PAX - TURISMO Y COMERCIO
  - ✓ 2010 - 2.3 BILLONES DE PASAJEROS
  - ✓ 40% DEL COMERCIO MUNDIAL
- ✓ HERRAMIENTA FUNDAMENTAL PARA NEGOCIOS
  - ✓ CREA EMPLEO Y OPORTUNIDADES
  - ✓ 4000 POR CADA MILLON DE PX
  - ✓ HOY 28 MILLONES
  - ✓ 2010 31 MILLONES



LA INTEGRACION

- ✓ 40% DE LAS EXPORTACIONES (US) - AÉREO
- ✓ 49 DE 66 ACUERDOS COMERCIALES - LIBERALES
- ✓ ACUERDO FLEXIBLES Y DE CIELOS ABIERTOS
- ✓ PARA EL 2007, 87% COMERCIO - LIBERALIZADO
- ✓ MONTO GLOBAL DE 50 BILLONES (2007)
- ✓ INGRESOS IMPORTANTES PARA LOS ESTADOS
  - ✓ EXPORTACIONES
  - ✓ TURISMO



LOS AEROPUERTOS - NUEVOS ACTORES

**ACI - LA VOZ DE LOS AEROPUERTOS**

PROMOVER COOPERACIÓN ENTRE AEROPUERTOS Y DEMÁS SOCIOS DEL MUNDO DE LA INDUSTRIA

- ✓ 535 MIEMBROS - OPERAN 1500 AEROPUERTOS
- ✓ EN 186 PAISES DEL MUNDO
- ✓ 2001 MIEMBROS ACI 3.1 MM PAX Y 67 MM TON CARGA
- ✓ SEIS REGIONES (NA, EU, ASIA-PAC, ETC.)

**ACILAC**

- ✓ 56 MIEMBROS EN MÁS DE 200 AEROPUERTOS Y CASI TODA LA REGIÓN
- ✓ BUSCA APOYAR AL SISTEMA AEROPORTUARIO
- ✓ SEGURO, ESTABLE, EFICIENTE Y COMPATIBLE (MEDIAMBIENTE) PDF 1



REALIDAD ACTUAL

CRISIS O RECONVERSIÓN ???

SEPTIEMBRE 11 Y ETC

- ✓ IMPACTO EN EL TRÁFICO
- ✓ IMPACTO EN LOS COSTOS - SEGURIDAD
- ✓ COMPETENCIA
  - ✓ AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO PDF 2
  - ✓ DESARROLLO DE RUTAS - AEROPUERTOS
- ✓ COMBUSTIBLE Y SEGUROS
  - ✓ EL FUTURO ...
- ✓ CONSOLIDACIÓN
  - ✓ AEROLINEAS
- ✓ CONCESIONES
- ✓ JETS REGIONALES ... PDF 3





## SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL (1)

- ✓ ACUERDOS DE MINISTROS DE TRANSPORTE Y AA DE AMÉRICA LATINA
- ✓ BAHÍA 2001
- ✓ CUMBRES DE AVIACIÓN CIVIL
- ✓ COMITÉ DE COMPETITIVIDAD

UNA VISIÓN GLOBAL (INTEGRAL)  
UNA SOLUCIÓN GLOBAL (INTEGRAL)



## SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL (2)

- ✓ OBJETIVO COMÚN
  - ✓ 10% TRÁFICO INTRAREGIONAL
  - ✓ ESTRATEGIAS ARMONIZADAS
- ✓ MEDIOS
  - ✓ DIAGNOSTICO (EN CAMINO)
  - ✓ OPCIONES Y ALTERNATIVAS (URGENTES ?)
  - ✓ DECISIÓN POLÍTICA (DEFINITIVA ?)



### SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL (3)

#### ✓ OBJETIVOS GLOBALES

- ✓ EL BENEFICIO DE LA INDUSTRIA
- ✓ DIAGNOSTICO, OPCIONES Y ALTERNATIVAS INTEGRALES
- ✓ ESTRATEGIAS Y ACCIONES INTEGRALES

UNA VISIÓN INTEGRAL EN FAVOR DE  
TODA LA INDUSTRIA ...

Y EN BENEFICIO DE TODOS



### LA INFRAESTRUCTURA

#### ✓ INVERSIÓN - FINANCIAMIENTO

- ✓ 14.5 BILLONES
- ✓ ESTADOS Y BANCOS

#### ✓ REGULACIÓN Y CONTRATOS

- ✓ DISTINTOS CRITERIOS
- ✓ IMPREDICTIBILIDAD DECISIONES

#### ✓ SEGURIDAD

- ✓ INVERSIONES ADICIONALES

#### ✓ CAPACIDAD

- ✓ AJUSTARLA A LA NECESIDAD



APORTES DE LA INFRAESTRUCTURA

- ✓ INVERSIÓN Y DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA
- ✓ OPTIMIZAR USO DE INFRAESTRUCTURA
- ✓ TECNOLOGIA
  - ✓ SEGURIDAD
  - ✓ FACILITACIÓN
- ✓ UNIFORMIZACIÓN DE SISTEMAS
- ✓ INCREMENTO DE RUTAS
- ✓ PARTICIPACIÓN ...

UNA VISIÓN COLABORADORA DE LOS AEROPUERTOS ...



ALGUNAS IDEAS (1)

- ✓ INVERSIÓN Y DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA
  - ✓ INGRESOS DE LA INDUSTRIA AL PBI
  - ✓ RETORNO (TURISMO Y COMERCIO)
- ✓ OPTIMIZAR USO DE INFRAESTRUCTURA
  - ✓ MARCO REGULATORIO
  - ✓ CONTRATOS DE CONCESIÓN

LA VISIÓN COLABORADORA ...



ALGUNAS IDEAS (2)

- ✓ TECNOLOGIA
  - ✓ IMPUESTOS Y ARANCELES
  - ✓ ADQUISICIONES GLOBALES (FABRICACIÓN)
- ✓ UNIFORMIZACIÓN DE SISTEMAS
  - ✓ SISTEMAS AERONÁUTICOS
  - ✓ SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS
- ✓ INCREMENTO DE RUTAS
  - ✓ PARTICIPACIÓN DE LOS AEROPUERTOS
  - ✓ SLOTS

LA VISIÓN COLABORADORA ...



ALGUNAS IDEAS (3)

APORTES NECESARIOS:  
DE LOS ESTADOS  
DECISIÓN POLÍTICA - INTEGRACIÓN

- AEROLÍNEAS
- ✓ COLABORACIÓN Y PARTICIPACIÓN
  - ✓ PERSPECTIVA LARGO PLAZO
  - ✓ VISIÓN GLOBAL

LA VISIÓN COLABORADORA ...

PDF 3



**PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC 2005 - 2006**

(Aprobado por la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC)

**2005**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Lugar</b>
1. ➤ Décima quinta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/15) ➤ Undécima reunión del Grupo Específico de Política Aérea	Primer semestre	Asunción, Paraguay
2. X Reunión del Grupo AVSEC	Primer semestre	Jamaica
3. ➤ Décima sexta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/16) ➤ Duodécima reunión del Grupo Específico de Política Aérea	Segundo semestre	Fortaleza, Brasil
4. LXIX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	Segundo semestre	Caracas, Venezuela

<b>Otros eventos</b>	<b>Fecha</b>	<b>Lugar</b>
1. Seminario sobre FAL/AVSEC	Primer semestre	Panamá
2. Coloquio multidisciplinario CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC	Segundo semestre	Cartagena, Colombia

*Nota: Bolivia ofreció sede como alterno para realizar Seminario FAL/AVSEC*

**2006**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Lugar</b>
1. ➤ Décima séptima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17) ➤ Décima tercera reunión del Grupo Específico de Política Aérea	Primer semestre	Cuba
2. XI Reunión del Grupo AVSEC	Primer semestre	Argentina
3. LXX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	Segundo semestre	República Dominicana
4. ➤ Reunión Extraoficial Jefes de Delegación de los Estados miembros de la CLAC, previa a la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC ➤ XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC ➤ LXXI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	Segundo semestre	Panamá

*Nota: Chile ofrece sede para otra reunión en el año 2006*

**PROGRAMA DE TRABAJO DE LA CLAC PARA EN EL PERÍODO DEL  
1° DE ENERO DE 2005 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006**

(Aprobado por la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC)

<b>No.</b>	<b>Tarea</b>	<b>Responsables</b>
1	Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (Seguimiento).	Comité Ejecutivo y Secretaría
2	Sistema regional de integración del transporte aéreo.	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
3	Evolución del transporte aéreo (Política aeronáutica y aspectos económicos).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
4	Política regional de transporte aéreo.	Comité Ejecutivo, GRUPAR y Secretaría
5	Precio del combustible de aviación en la región (Seminario sobre precio de combustible).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
6	Facilitación del transporte aéreo (Seminario FAL – Implementación de nuevas medidas).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
7	AVSEC (Cooperación intrarregional, identificación del pasajero, capacitación, definición de nivel de amenazas, ratificación de convenios internacionales. Evaluación y análisis de los programas de control de calidad y de certificación de inspectores en materia de seguridad, certificación de equipos, y análisis de los aspectos políticos, económicos y jurídicos, incluidos los relacionados a la seguridad en materia de carga y envíos postales).	Comité Ejecutivo, GRUAVSEC y Secretaría
8	Gestión de aeropuertos y servicios de navegación aérea.	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
9	Procesos de concesión de aeropuertos (Seguimiento).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
10	Política regional en materia de medio ambiente (Seguimiento).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
11	Ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
12	Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría

<b>No.</b>	<b>Tarea</b>	<b>Responsables</b>
13	Implantación de los sistemas CNS/ATM (Seguimiento aspectos económicos, jurídicos e institucionales).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
14	Gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas.	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
15	Negociaciones bi y multilaterales de transporte aéreo.	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
16	Servicio al cliente y calidad total (Actualización del proyecto de Resolución).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
17	Tasas y derechos aeroportuarios <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encuesta sobre el nivel de inversión y cargos por seguridad</li> <li>• Publicación periódica de información con IATA/AITAL y ACI-LAC, utilizando el Task Force de IATA.</li> </ul>	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
18	Venta de pasajes aéreos por Internet. Código de Conducta.	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
19	Trabajos aéreos especializados.	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
20	Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos.	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
21	Fortalecimiento de la membresía de la CLAC. Acercamiento con los países del Caribe.	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
22	Análisis sobre la constitución del grupo de trabajo (GRULAC).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
23	Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias).	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría
24	Autonomía de la CLAC.	Miembros del Comité Ejecutivo y Secretaría
25	Gestión presupuestaria.	Secretaría
26	Estado de pago de cuotas.	Secretaría

<b>No.</b>	<b>Tarea</b>	<b>Responsables</b>
27	Estadísticas de la CLAC.	Secretaría
28	Legislación aeronáutica nacional (derecho comparado). Modernización del Convenio de Roma.	Secretaría
29	Capacitación profesional.	Secretaría
30	Organización y coordinación de reuniones de la CLAC.	Secretaría
31	Automatización procedimientos de la Secretaría.	Secretaría



**XVI ASSEMBLÉIA ORDINÁRIA DA COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO  
CIVIL – CLAC**

Senhores Vice-Presidentes  
Senhores Delegados e Observadores  
Senhor Secretário  
Senhoras e Senhores

A cada tempo os seus desafios e as suas esperanças.

Para enfrentar esses desafios e para materializar nossas esperanças, é imprescindível contar com a participação e a colaboração de todos. Desta forma, estou seguro de que a tarefa de presidir esta Comissão será levada a bom termo.

Três décadas de vida tem a CLAC e muita experiência foi adquirida. Vamos procurar aproveitar essa experiência em nossos próximos passos, na solução dos nossos problemas.

Temos, diante de nós, o desafio do suporte integral dos custos da Comissão, com a retirada do apoio dos recursos da OACI, a partir de 2007.

Para enfrentar esse problema, será necessário que nos unamos em torno de uma solução que engrandeça a CLAC, a qual implicará em maior participação por parte dos Estados.

Essa mudança deverá ser vista de modo animador, pois trará reflexos positivos para esta Comissão, em termos de maior autonomia e maior projeção perante os demais organismos internacionais.

A Comissão, no nosso entender, deverá, na medida do possível, evitar duplicar esforços em questões já examinadas, ou em exame pela OACI ou por outras Comissões. Devemos perseverar na busca em substituir a quantidade pela qualidade.

A Comissão deverá, por outro lado, buscar soluções para problemas afetos à nossa Região, identificando-os e orientando os estudos, visando alcançar tais soluções.

A ação política da CLAC, junto à Organização de Aviação Civil Internacional, evidenciada por ocasião da recente eleição dos países da Região para o Conselho daquela Organização, deverá, sempre que possível, estender-se a outros campos do interesse dos Estados-membros.

Nesse sentido, a cooperação com as demais Comissões Regionais deverá ser estreitada, acompanhando suas atuações, e procurando obter suas contribuições em eventuais estudos de nossos problemas regionais ou, ainda, participando do exame de problemas gerais para cuja solução possamos dar nossa cooperação.

A aviação é uma atividade de suma importância. Ela é, sobretudo, uma atividade-meio que, sem dúvida, contribui de modo importante para o intercâmbio de natureza econômica, especialmente em nossa Região, onde são consideráveis as dificuldades de transporte em geral.

Precisamos, assim, procurar examinar as melhores soluções para a integração de nossa malha de rotas, visando prestar o melhor serviço aos usuários, de nossos países, tanto no aspecto econômico como no social, buscando ampliar essa malha de rotas, para alcançar populações que hoje não dispõem de transporte aéreo a custos acessíveis.

Somos a Região do mundo mais rica em recursos naturais. Temos enorme potencial no que diz respeito a fontes de energia, não só quanto aos combustíveis fósseis como também quanto à energia renovável.

Somos a Região detentora das maiores áreas florestais do Planeta, as quais contribuem para o equilíbrio ecológico global.

Tudo isso nos qualifica como atores importantes na solução de questões de meio ambiente, para as quais devemos contribuir, no âmbito da aviação, particularmente no cuidado com os efluentes gerados nos aeroportos. Também, especial atenção deverá ser dada à adequada utilização e manutenção de nossas aeronaves.

Ao reconhecer a importância desses estudos, estamos prontos a contribuir para eles, com a participação dos especialistas de nossa Região, na solução de problemas dessa natureza.

A liberdade empresarial é um objetivo a ser preservado, entretanto, a busca de certo grau de racionalidade e padronização da frota regional pode constituir-se em fator de economicidade para a aquisição dos equipamentos para sua operação nos serviços aéreos na Região.

Nesse sentido, desejamos conhecer o pensamento de todos, quanto ao interesse em desenvolver estudos que indiquem eventuais vantagens e desvantagens de um movimento no sentido de coordenar operações dessa natureza entre as diferentes empresas regionais.

Estamos no limiar de uma nova era, quanto ao controle do espaço aéreo em nossa Região. Torna-se, portanto, necessário um amplo esforço de todos no sentido de construir uma relação de confiança entre nossos países, visando a implementação dos novos sistemas, desenvolvendo, não só sua base técnica e operacional, mas também os acordos indispensáveis à sua disponibilidade em bases contínuas e seguras.

Desejamos contar com a contribuição de todos para novas idéias quanto a essas e outras questões a serem consideradas por esta Comissão.

Desejamos, também, conhecer os anseios sobre o papel que esta Comissão deve desempenhar em favor dos Estados da nossa Região, nos próximos anos.

Esses anseios irão servir de orientação a esta Presidência, no exercício de suas atividades, às quais procuraremos dedicar o melhor de nossos esforços.

Presidir a CLAC, a par de ser uma grande honra, significa uma imensa responsabilidade, uma vez que, estar à frente de uma Organização que concentra os profissionais do mais alto nível, no âmbito do transporte aéreo da nossa Região, constitui um estimulante desafio.

Por esta razão, nos congratulamos com a administração que hoje encerra sua gestão, por sua marcante trajetória à frente desta Comissão, principalmente por sua expressiva atuação no cenário internacional, por ocasião da V Conferência Mundial de Transporte Aéreo da OACI, em março de 2003, bem como da 35ª Assembléia da OACI, em setembro/outubro de 2004.

Inovação é palavra de ordem do ser humano.

Inovação é o que inspirou um latino-americano a vencer velhos preconceitos, desafiar a lógica e fazer o mais pesado que o ar alçar vôo por seus próprios meios.

Inovadora foi a criação da OACI, que neste ano, ao completar 60 anos, continua sendo a Organização onde a criatividade é o elemento que permite prosseguir superando as dificuldades e abrir caminhos para o transporte aéreo.

É extremamente honroso, no transcurso desse aniversário, assumir a Presidência da CLAC, assim como é muito significativo que um brasileiro esteja à frente de sua Presidência, no ano em que o primeiro vôo do 14 bis, de Alberto Santos Dumont, o patrono da aeronáutica brasileira, completa seus 100 anos.

Estamos cientes de que temos pela frente a honrosa tarefa de dirigir, com nossos Vice-presidentes, um corpo intelectual pronto a contribuir para a solução de problemas e desafios com os quais a cada dia nos deparamos, nesse inovador século XXI. Sejamos dignos dele, com a graça de Deus.

Temos a certeza de que, com a ajuda e a proteção divinas, o nosso entusiasmo e o permanente apoio e contribuição de todos, daremos prosseguimento à vitoriosa trajetória da Comissão Latino-americana de Aviação Civil, no cenário da aviação civil mundial.

Muito obrigado,

Brig Ar ELIEZER NEGRI