

## **XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

(Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006)

### **INFORME**

#### **Lugar y fecha**

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XVII Asamblea Ordinaria en el Gran Salón del Hotel Caesar Park de la ciudad de Panamá, Panamá, entre los días 6 y 10 de noviembre de 2006; en este importante evento participaron 126 delegados representando a 20 Estados miembros, 4 Estados observadores, 8 Organismos internacionales y 2 Industrias Aeronáuticas.

#### **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 Panameño. 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: La Sra. Olga Golcher, Ministra de Gobierno y Justicia de la República de Panamá; el Ing. Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); el señor Eliezer Negri, Presidente de la CLAC; el señor Eustacio Fábrega, Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá; y el señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC.

4. Las actividades de la Asamblea estuvieron presididas por el señor Eliezer Negri, Superintendente de Asuntos Internacionales de la ANAC de Brasil y Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC.

## **SESIONES ABIERTAS**

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

**Apertura de la XVII Asamblea, honrando con su presencia la Sra. Olga Golcher, Ministra de Gobierno y Justicia de la República de Panamá.**  
**Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión.**  
**Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Ing. Roberto Kobeh.**

5. Durante la presentación de estos puntos del Orden del Día se hizo los siguientes discursos: Discurso de bienvenida a cargo de la Sra. Olga Golcher, Ministra de Gobierno y Justicia de la República de Panamá (**Adjunto 3**); y discurso del Ing. Roberto Kobeh, 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 2005-2006**

*Nota de estudio CLAC/A17-NE/02*

6. El Presidente del Comité Ejecutivo explicó el contenido de su informe sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2005-2006, 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:** **Adopción del Orden del Día**

*Nota de estudio CLAC/A17-NE/01*

7. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A17-NE/01, aprobándolo por unanimidad tal como aparece en el **Adjunto 6**.

**Cuestión 6 del Orden del Día:** **Panel: Integración del Transporte Aéreo**

*Nota informativa CLAC/A17-NI/02*

8. Durante la Asamblea se desarrolló un Panel sobre “Integración del Transporte Aéreo”, el mismo que estuvo moderado por el Sr. Roberto Kobeh, Presidente del Consejo de la OACI y contó con la participación de los siguiente panelistas:

- Sr. Enrique Rosende Alba, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, con el tema “La integración según las autoridades aeronáuticas”(Adjunto 7);
- Sr. Alexandre Jorge de Lima, Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, con el tema “Relaciones MERCOSUR-CAN / enfoque político-económico” (Adjunto 8); y,
- Sr. Carlos Mestre, Jefe Negociador de la Comisión Europea en Transporte Aéreo, con el tema “Integración en la Comunidad Europea” (Adjunto 9).

**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/A17-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 8, 12, 14, 17, 18, 19, 20, 21 y 23 del Orden del Día, mientras que el Comité II se encargó de tratar las cuestiones 9, 10, 11, 13, 15, 16 y 23, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A17-NE/03. Asimismo, la Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 22, 23, 24, 25, 27, 28 y 29 fueran examinadas en las sesiones plenarias.

10. La Asamblea eligió al señor Luis Rodríguez Ariza, Sub-Director General de Aeronáutica Civil, Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil y Jefe de la Delegación de República Dominicana como Presidente del Comité I. De igual manera, el señor José Vilardo, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica de Uruguay, fue elegido como Presidente del Comité II.

## **SESIONES DE TRABAJO DE LOS COMITÉS I y II**

### **Cuestión 8 del Orden del Día:**

### **Implementación del Sistema de integración regional del transporte aéreo latinoamericano”.**

*Tarea Nro. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC*

*Nota de Estudio CLAC/A17-NE/04*

11. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/04, pasó revista al Proyecto de Resolución A17-01 sobre “Estrategia para implementar un Sistema de integración regional del transporte aéreo”, acogiendo favorablemente de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

## **RESOLUCIÓN A17-01**

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

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

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

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

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

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

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

1. Constituir internamente Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y usuarios) a fin de impulsar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo que incluya los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas”, aplicando la metodología FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) y complementada con la metodología basada en escenarios.
2. El trabajo de los Comités locales será liderado por un “facilitador” (autoridad aeronáutica), quien deberá conocer el sector y su entorno para poder trazar un objetivo, es decir, efectuar un análisis interno y externo, teniendo como actores necesarios a las personas involucradas o interesadas en el trabajo para poder manejar el grupo humano y finalmente, ejecutarlo, con la participación de los diferentes entes. Este “facilitador” deberá mantener una comunicación directa y continua con la Secretaría de la CLAC.
3. Los Comités locales se deberán denominar “Comités de integración y competitividad del transporte aéreo” y deberán constituirse mediante acuerdo ministerial, al más alto nivel, bajo los siguientes Términos de Referencia:
  - Evaluar los pasos a seguir para viabilizar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo.
  - Buscar soluciones adecuadas para mejorar las condiciones de integración y competitividad del transporte aéreo.
  - Constituirse en facilitadores en el proceso de implementación.
  - Coordinar las acciones que se deben seguir en cada uno de los sectores, a efectos de asegurar un desarrollo sostenido.

- Desarrollar las cadenas de competitividad del transporte aéreo en cada país.

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

- Autodiagnóstico metodológico de las deficiencias y fortalezas, de tal forma que se defina la nueva estrategia de crecimiento, en el marco de una “integración latinoamericana con un enfoque político común”.
- Identificación de los problemas y oportunidades con el objetivo de aclararlos, tratando los problemas domésticos a nivel interno, describiendo la situación y conjugando con objetivos factibles y reales.
- Análisis de los acuerdos de los Ministros frente a la normatividad de cada país, determinando su ejecutividad en el corto y mediano plazo.
- Impulso de la implementación de aquellos acuerdos que puedan llevarse a cabo de manera inmediata, diferenciándolos de aquellos que requieran de mayor tiempo.
- Identificación de los obstáculos que impidan la ejecución de los acuerdos.
- Coordinación con los organismos y/o autoridades pertinentes las soluciones más apropiadas y, en caso de ser necesario, presentación de propuestas específicas de ejecución al Ministro responsable.
- Desarrollo de las condiciones de competitividad para el transporte aéreo, teniendo en consideración los organismos políticos, económicos y regulatorios que en esta instancia existieren.
- Trabajar en los temas que figuran como Apéndice 1 para continuar con los trabajos sobre “Sistema de integración regional del transporte aéreo”.

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

- Miembros permanentes: autoridades de aviación civil, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores aeroportuarios, entes reguladores y usuarios.
- Invitados especiales: participación de autoridades y representantes de otros sectores, en la medida que ello sea atinente a la materia que se trate.

6. Los Comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo serán monitoreados por el Comité Ejecutivo de la CLAC, mediante el trabajo coordinado de la Secretaría y los facilitadores.

7. Con el objetivo de iniciar el trabajo de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo, el Comité Ejecutivo de la CLAC deberá planificar talleres o seminarios de entrenamiento

con los facilitadores, con el apoyo de las líneas aéreas, los operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios.

8. Una vez que se reciban los resultados por parte de los facilitadores de cada país, el Comité Ejecutivo de la CLAC los evaluará y los presentará en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.

9. Encargar al Comité Ejecutivo el monitoreo del cronograma de trabajo que figura en el Apéndice 2 por parte de los Estados, de manera tal, que se pueda evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible.

10. Encargar al Comité Ejecutivo la elaboración de una “Declaración” que resúmale avance de los trabajos desarrollados en la región para presentarla en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.

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

### APÉNDICE 1

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

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

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

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

**Política Tarifaria:** Si bien es cierto pudiera incluirse dentro de los temas de Mercado o Política Gubernamental, por lo delicado del asunto se sugiere trabajar como un punto independiente. Variables:

tipo de sistema para fijación de tarifa, regulaciones, precio asiento milla, costos asiento milla, etc.

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

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

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

**Infraestructura aeronáutica:** Se refiere a la cantidad de edificaciones, instalaciones, equipos y servicios que existen en el ámbito aeronáutico a nivel regional. Se sugiere la inclusión de éste punto a fin de determinar la capacidad de transporte de pasajeros y carga en la región. Variables: Número de aeródromos, sistemas de navegación aérea y nuevas tecnologías, entre otras.

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

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

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

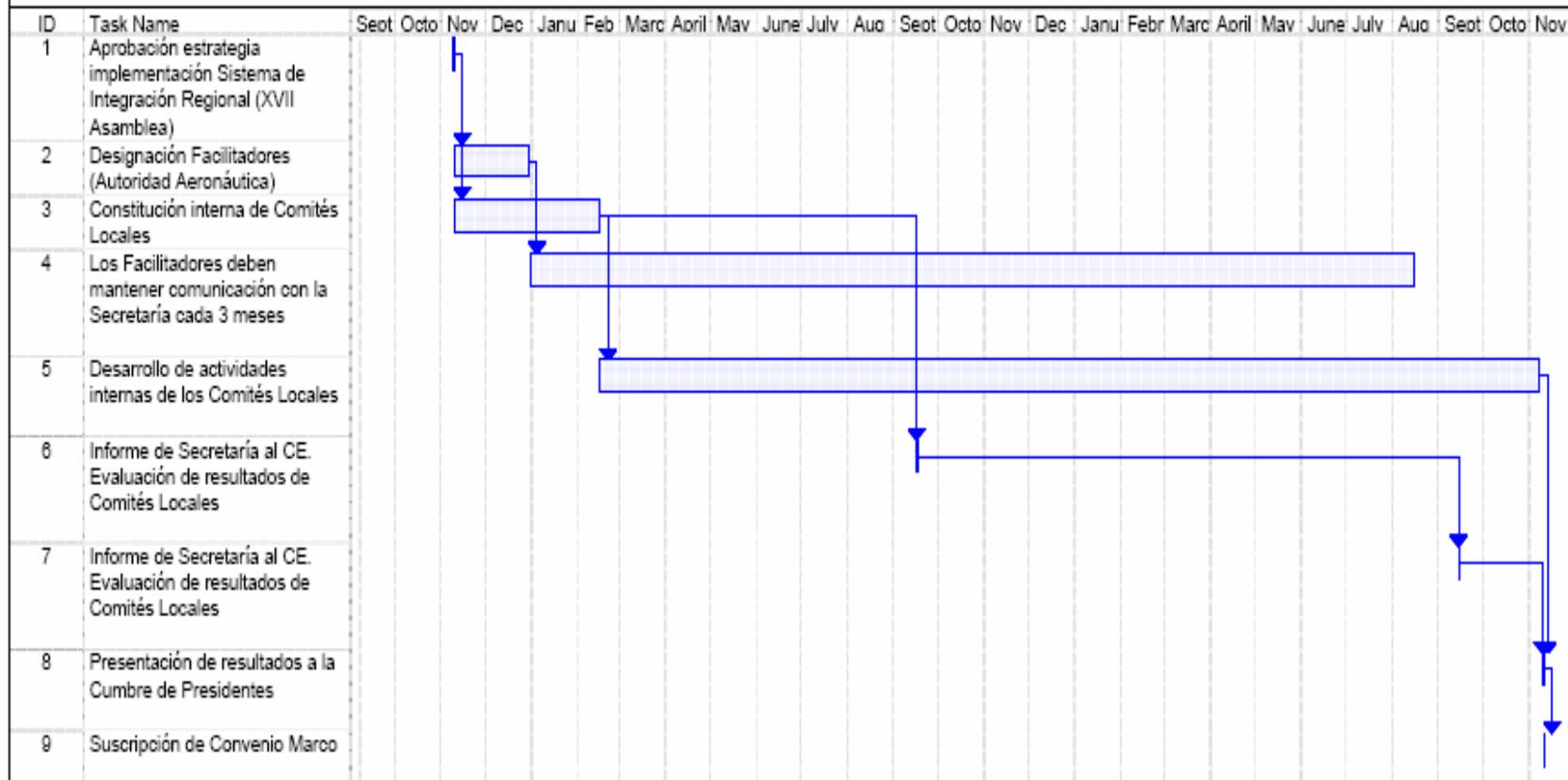
**Seguridad operacional:** Uno de los aspectos más importantes a considerar son aquellos relacionados con las normas y restricciones en cuanto a la seguridad operacional. Variables: Normativa, derecho comparado, etc.

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

importaciones, bienes transables, tasa de interés, comercio de bienes y riesgo-país, entre otras.

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

## APÉNDICE 2



**Cuestión 9 del  
Orden del Día:**

**Medidas para contribuir a la aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC  
en las regiones CAR/SAM.**

*Tareas Nros. 6 y 7 del Programa de Trabajo de la CLAC*

***Nota de Estudio CLAC/A17-NE/05***

11. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/05 y pasó revista al proyecto de Recomendación relativa a la “Medidas para contribuir a la aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM”.

12. Durante el debate, se propusieron algunas modificaciones que fueron acogidas favorablemente por las delegaciones. En ese orden de ideas, la Asamblea aprobó la Recomendación que se detalla a continuación:

**RECOMENDACIÓN A17-02**

**MEDIDAS PARA CONTRIBUIR A LA APLICACIÓN DE UNA LISTA DE CHEQUEO  
FAL/AVSEC EN LAS REGIONES CAR/SAM**

CONSIDERANDO que los Estados contratantes adoptarán medidas apropiadas para el despacho, tránsito y salida de las aeronaves, los pasajeros y sus equipajes, tripulantes, carga y correo que llegan de otro Estado contratante o salen hacia el mismo, y las aplicarán de tal manera que se eviten demoras innecesarias;

CONSIDERANDO que al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, los Estados contratantes tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda;

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece que todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público, equipaje, carga y correo en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil;

CONSIDERANDO que la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9, destinados a mejorar los procedimientos en los puntos de control fronterizo para facilitar el despacho de las aeronaves, los pasajeros, equipajes, tripulantes, carga y correo, es esencial para lograr la eficiencia del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que es compromiso de los Estados miembros tomar las medidas apropiadas para la ejecución oportuna y coordinada de las partes que les corresponden en beneficio de la seguridad y regularidad de los vuelos;

CONSIDERANDO que los Estados de las Regiones CAR/SAM deben adoptar medidas armonizadas tendientes a optimizar los sistemas de facilitación y seguridad aeroportuaria.

LA XVII ASAMBLEA RECOMIENDA a los Estados miembros:

- a) Comprometer sus esfuerzos para lograr una estandarización eficiente de procedimientos de coordinación FAL/AVSEC, así como participar y prestar su cooperación en el desarrollo de las medidas que se convengan para mejorar su implementación.
- b) Cooperar con las Oficinas Regionales de la OACI, informando con suficiente anticipación sobre el estado de avance de dichas medidas, esto con el propósito de potenciar el bien común de la seguridad de la aviación y la actividad de facilitación del transporte aéreo internacional, armonizando sus requerimientos en beneficio de los Estados de las Regiones CAR/SAM.
- c) Revisar el contenido de la Lista de Chequeo FAL/AVSEC que figura en el **Apéndice**, proponer sus mejoras, si así se estima conveniente e implementarlo en las Regiones CAR/SAM.

### APÉNDICE

#### COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

##### LISTA DE CHEQUEO – FAL/AVSEC

(Anexo 9, XII Edición, Julio 2005 - Anexo 17, VIII Edición, Abril 2006)

Nombre del Estado: \_\_\_\_\_

#### I. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES.-

##### Documentos

	SI	NO
1. ¿Se utilizan en su Estado los documentos sugeridos por la OACI en el Capítulo 2 del Anexo 9, para el despacho de aduana?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En caso afirmativo, indique los documentos que utiliza:		
- Declaración general (N: 2.10, Anexo 9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Manifiesto de pasajeros (N: 2.12, Anexo 9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Manifiesto de carga (N: 2.13, Anexo 9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Declaración de suministros (N: 2.14 Anexo 9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Lista del equipaje acompañado (N: 2.16, Anexo 9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. ¿Los documentos que utiliza su país están de acuerdo a los siguientes formatos del Anexo 9?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Declaración general (Apéndice 1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Manifiesto de pasajeros (Apéndice 2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Manifiesto de carga (Apéndice 3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. ¿El número de copias para cada documento se limita de acuerdo a la norma 2.18 del Anexo 9?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso negativo, ¿cuáles son los documentos que utiliza su Estado para el despacho de aduana?

Especifique.

---

---

---

---

---

4. En el caso de que se encuentren errores en cualesquiera de los documentos, las autoridades dan al explotador o al agente autorizado la oportunidad de corregir tales errores o los corrigen ellas mismas? (N: 2.20, Anexo 9)

--	--

Entrada de aeronaves

5. ¿Exige su Estado la desinsectación como medida de sanidad pública? (N: 2.22 – 2.29, Anexo 9)

--	--

6. Si su respuesta es afirmativa:  
¿Se limita sólo a las aeronaves procedentes de áreas amenazadas? (N: 2.22, Anexo 9)

--	--

7. ¿Exige su Estado la desinfección de aeronaves como medida preventiva, de acuerdo a las disposiciones de la norma 2.30 del Anexo 9?

--	--

8. ¿Están publicados en el AIP de su Estado los requisitos que deben cumplir los usuarios para los avisos previos y solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares? (N: 2.31, Anexo 9)

--	--

9. ¿Ha designado su Estado un solo organismo para recibir y coordinar la respuesta del gobierno a los avisos previos y solicitudes de autorización? (N: 2.32, Anexo 9)

--	--

10. Exige su Estado alguna otra información, aparte de la que contiene el plan de vuelo, cuando se solicita autorización previa o aviso previo para aeronaves en tránsito o que hagan escalas para fines no comerciales? (N 2.38,2.40 Anexo 9)

--	--

11. ¿La información requerida para el otorgamiento de la autorización previa se aplica de acuerdo al método recomendado 2.37 del Anexo 9?

--	--

12. ¿Se exige en su Estado aviso previo de llegada para aeronaves dedicadas a servicios no regulares? (N: 2.40 – 2.41, Anexo 9 )

--	--

13. ¿Exige su Estado que el interior de la cabina de las aeronaves sea

--	--

revisado para verificar que los pasajeros desembarcados no hayan dejado objetos a bordo de la misma? (N 4.3.2, Anexo 17)

--	--

Despacho de aeronaves

14. El tiempo máximo para completar los trámites de entrada y salida para un vuelo completo es menor a 60 minutos? (MR 2.42, Anexo 9)

--	--

15. Si su Estado exige autorización previa para los vuelos señalados en el punto anterior, exigen que las solicitudes se presenten con un máximo de tres días de antelación? (N 2.39, Anexo 9)

--	--

II. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE.-

Documentos

1. Exige su Estado a los visitantes, para la entrada y salida de su territorio, documentos distintos a los pasaportes y visados? (N 3.6, Anexo 9)

--	--

2. Establece su Estado controles periódicos con respecto a la creación y expedición de los documentos de viaje, a fin de protegerse de su uso indebido? (N 3.7 y 3.8, Anexo 9)

--	--

3. Su Estado expide únicamente pasaporte de lectura mecánica? (N. 3.10, 3.10.1 y 3.12, Anexo 9)

--	--

4. Ha adoptado su Estado medidas para suprimir los visados de entrada para los visitantes? (MR 3.19, Anexo 9)

--	--

5. Los visados de entrada que exige su Estado, son válidos para a lo menos seis meses? (N. 3.24, Anexo 9)

--	--

6. Exige su Estado a los visitantes información de identificación suplementaria a la contenida en sus documentos de identidad? (MR 3.26, Anexo 9)

--	--

7. Si su Estado exige información suplementaria, ha elaborado un sistema para captarla electrónicamente? (MR 3.26, Anexo 9)

--	--

8. Si su Estado exige información suplementaria, limita sus exigencias a la tarjeta de embarque y desembarque que aparece en el apéndice 5 del Anexo 9? (N. 3.27, Anexo 9)

--	--

9. Otorga asistencia su Estado a los explotadores de aeronaves en la

--	--

evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros?  
(N. 3.31, Anexo 9)

--	--

Salida

10. Exige su Estado certificados de pago de impuestos sobre la renta a los visitantes? (N: 3.34, Anexo 9)

--	--

11. El tiempo máximo para completar los trámites de salida requeridos para todos los pasajeros es menor a 60 minutos? (MR: 3.36, Anexo 9)

--	--

12. Se inspecciona a los pasajeros y su equipaje de mano antes de que se embarquen? (N 4.4.1, Anexo 17)

--	--

13. Se exige en su Estado que el equipaje de bodega sea sometido a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial? (N 4.5.1, Anexo 17)

--	--

14. Se asegura su Estado que los explotadores del transporte aéreo comercial no transporten el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección adicional? (N: 4.5.3, Anexo 17)

--	--

Entrada

15. El tiempo máximo para completar el despacho de los pasajeros después del desembarque, es menor a 45 minutos? (MR: 3.39, N: 3.40 a 3.42, Anexo 9)

--	--

16. Ha introducido su Estado un sistema de información anticipada sobre los pasajeros API? (MR: 3.47 y 3.47.2, N: 3.47.1 y 3.47.3, Anexo 9)

--	--

17. Se solicita el formulario de declaración de equipaje solamente para mercancías imponibles o restringidas? (N: 3.50, Anexo 9)

--	--

18. Ha adoptado su Estado un sistema de doble circuito u otros procedimientos selectivos para un control de aduana simplificado? (N: 3.51, Anexo 9)

--	--

19. Se limita el examen médico de las personas que llegan por vía aérea a aquellas que proceden de una zona afectada? (MR: 3.56, Anexo 9)

--	--

Tránsito

20. Existen zonas de tránsito para las tripulaciones, pasajeros y su equipaje, procedentes de otro Estado y que continúen a un tercer Estado, de tal forma que no se sometan a las formalidades del control fronterizo (N: 3.58, Anexo 9) 

--	--
21. Se exige en su Estado, visas para los pasajeros que se transfieran de un vuelo internacional a otro? (N: 3.59, Anexo 9 ) 

--	--
22. Se exige en su Estado que los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en otra aeronave? (N 4.4.2, Anexo 17) 

--	--
23. Se exige en su Estado que los pasajeros en tránsito y su equipaje que se hayan mezclado con otros pasajeros se vuelvan a inspeccionar antes de que se embarquen en otra aeronave? (N 4.4.3, Anexo 17) 

--	--

Equipaje Extraviado

24. Su Estado da facilidades para que los explotadores puedan remitir en forma expedita, sin multas ni derechos, los equipajes extraviados a sus propietarios ? (N: 3.61 a 3.65, Anexo 9 ) 

--	--

Tripulaciones

25. Expide su Estado Certificado de Miembros de la Tripulación (CMT) de acuerdo a las especificaciones del Doc 9303 Parte 3? (N 3.67, MR 3.68, Anexo 9 - MR 4.2.7, Anexo 17) 

--	--
26. Ha establecido su Estado controles adecuados para impedir el fraude o mal uso de los CMT, otros documentos de identidad oficiales y sus respectivas bases de datos? (N 3.70, MR 3.69, Anexo 9) 

--	--

Inspectores

27. Otorga su Estado a los inspectores de operaciones de vuelo y seguridad el mismo tratamiento que a los miembros de la tripulación , en la salida y en la llegada? ( MR 3.73, Anexo 9) 

--	--
28. Extiende su Estado a sus inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad un documento de identidad en el formato establecido en el Apéndice 8? (MR 3.74, Anexo 9) 

--	--

III. CARGA.

1. Ha adoptado su Estado reglamentos y procedimientos apropiados a las operaciones de carga aérea, con el objeto de evitar demoras innecesarias en el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea? (N 4.1, Anexo 9) 

--	--
2. Consulta su Estado a los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas con respecto a la introducción o enmiendas de reglamentos y procedimientos relacionados con el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea? (N 4.3, Anexo 9) 

--	--
3. Utiliza su Estado la gestión de riesgos para determinar que mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección? (N 4.5, Anexo 9) 

--	--
4. Ha establecido su Estado medidas para asegurar que la carga y correo se sometan a controles de seguridad antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros? (N 4.6.1, Anexo 17) 

--	--
5. Se utilizan las técnicas de procesamiento electrónico de datos para facilitar el levante de la carga aérea? (N 4.10, Anexo 9) 

--	--
6. Se acepta la transmisión electrónica de los documentos relativos a la importación o exportación de mercancías, incluyendo el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo? (N: 4.11, Anexo 9) 

--	--
7. En caso negativo, el formato del formulario para la declaración de mercancías se basa en el patrón de las Naciones Unidas, y para el manifiesto de carga en el formulario del Apéndice 3, Anexo 9? (N: 4.14, Anexo 9) 

--	--
8. Exige su Estado documentos complementarios (como licencias y certificados) para la importación o exportación de determinadas mercancías? (N: 4.17, Anexo 9) 

--	--
9. Exige su Estado una declaración de exportación simplificada para el despacho de exportación? (N 4.20, Anexo 9) 

--	--
10. Se puede realizar el levante para la carga de exportación hasta la hora de salida de la aeronave? (N 4.21, Anexo 9) 

--	--
11. Al programar los reconocimientos de mercancías, da prioridad su Estado al reconocimiento de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías para el despacho de la carga de importación? (N 4.25, Anexo 9) 

--	--
12. Su Estado dispone lo necesario para el levante de mercancías según 

--	--

- |   |  |
|---|--|
| procedimientos de aduana simplificados? (N: 4.27, Anexo 9)  |  |
| 13. El levante de las mercancías que no necesitan inspección alguna, se realiza en su Estado en menos de tres horas después de su llegada? (MR: 4.29, Anexo 9)  |  |
| 14. En los casos en que por error o emergencia, las mercancías no se descargan en el lugar de destino previsto o se descargan en un aeropuerto internacional sin que figuren en el manifiesto de carga, su Estado impone sanciones o multas aunque se notifiquen y se enmienden los errores, y se tengan justificaciones validas? (N: 4.32 y 4.33, Anexo 9) |  |
| 15. Están exentos en su Estado, de los derechos e impuestos aduaneros, los suministros y las provisiones transportadas a bordo importadas para el uso de las aeronaves en servicios internacionales ? (N 4.36, Anexo 9)   |  |
| 16. El equipo terrestre y de seguridad; y sus componentes; y el material didáctico y las ayudas didácticas importados en su territorio por un explotador de aeronaves de otro Estado, están exonerados del pago de derechos e impuestos de importación? (MR 4.39, Anexo 9)  |  |
| 17. Permite su Estado el préstamo entre explotadores de aeronaves de otros Estados Contratantes o sus agentes autorizados, de equipo de aeronaves, piezas de repuesto y equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación? (N 4.42, Anexo 9)                 |  |
| 18. Permite su Estado la admisión temporal de contenedores y paletas, siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo? (N 4.44, MR: 4.45 y 4.46, Anexo 9)   |  |
| 19. Permite su Estado a los explotadores de aeronaves, la descarga de carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, para poder seleccionar y reunir los envíos con el objeto de reexpedirlos rápidamente? (N 4.47, Anexo 9)  |  |
| 20. Permite su Estado que los contenedores y paletas importados a un Estado contratante se puedan trasladar fuera de los límites del aeropuerto para el levante o despacho de importación de su contenido, o para cargarlos para la exportación, según arreglos de documentación y control simplificados? (N 4.48, Anexo 9)                                 |  |
| 21. Permite su Estado el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera del aeropuerto? (N: 4.49, Anexo 9)  |  |

22. Permite su Estado el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos en forma temporal sin pago de derechos e impuestos a la importación, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo? (N 4.50, Anexo 9)

--	--

23. Se ajusta su Estado a los procedimientos de documentación como se describe en las disposiciones en vigor de la Unión Postal Universal? (N 4.53, Anexo 9)

--	--

#### IV. PERSONAS NO ADMISIBLES O DEPORTADAS

1. Sigue su Estado, los procedimientos sugeridos por la OACI para personas no admisibles? (N. 5.3, 5.5, 5.6, 5.7 y Apéndice 9, Anexo 9)

--	--

2. Qué medidas toma su Estado para garantizar la seguridad del vuelo, cuando está viajando una persona no admisible? (N. 5.8, anexo 9)

--	--

3. Notifica su Estado a las líneas aéreas cuando una persona está viajando por orden oficial por considerársele deportada? (N. 5.19, Anexo 9)

--	--

4. Responde su Estado dentro del plazo de 30 días a las solicitudes de documentos de viaje sustitutivos? (N. 5.26, Anexo 9)

--	--

#### V. AEROPUERTO INTERNACIONALES – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

1. Garantiza su Estado que las disposiciones del Anexo 9 se sigan aplicando en el caso de los aeropuertos privatizados o concesionados? (N. 6.1, Anexo 9)

--	--

2. ¿Ha tomado su Estado las medidas necesarias para garantizar que se proporcionen instalaciones y servicios apropiados para acelerar las formalidades y despacho de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo en sus aeropuertos internacionales (N 6.1.1, Anexo 9)

--	--

3. Se consideran en el diseño y construcción de nuevas instalaciones de aeropuertos, así como en las modificaciones de las existentes, los requisitos arquitectónicos necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil? (N 3.2.4, Anexo 17)

--	--

4. La autoridad competente de su Estado realiza consultas con los operadores para nuevos planes de construcción en sus aeropuertos? (N. 6.2, Anexo 9)

--	--

5. ¿Las señales internacionales para orientación de los viajeros en los

--	--

- |   |  |
|---|--|
|   |  |
| 6. Disponen los aeropuertos de su Estado de tableros dinámicos de información, normalizados según lo recomendado en Doc 9249, y sistemas de altavoces para que los pasajeros y el público estén informados debidamente de las llegadas, salidas, cambios y cancelación de vuelos? <i>(MR 6.12, 6.12.1, Anexo 9)</i> |  |
| 7. ¿Se asegura su Estado de que los medios de transporte entre la ciudad y el aeropuerto sean rápidos y seguros? <i>(MR 6.13, Anexo 9)</i>  |  |
| 8. ¿Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar el estacionamiento conveniente y el servicio rápido de todos los tipos y categorías de aeronaves? <i>(MR 6.15, Anexo 9)</i>  |  |
| 9. ¿Se utilizan en su Estado equipos especializados para examinar a los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes? <i>(MR 6.21, Anexo 9)</i>  |  |
| 10. ¿Se utilizan en su Estado equipos especializados para examinar el equipaje de los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes? <i>(MR 6.22, Anexo 9, N 4.4.1, Anexo 17)</i>   |  |
| 11. ¿Están controlados los accesos a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos de su Estado para evitar el acceso de personas no autorizadas? <i>(N 4.2.1 Anexo 17)</i>  |  |
| 12. ¿Disponen los aeropuertos de su Estado de un número suficiente de puestos de control, de acuerdo a la demanda de tráfico? <i>(N 6.26, Anexo 9)</i>  |  |
| 13. ¿Permite su Estado que los pasajeros permanezcan a bordo o puedan embarcarse y desembarcarse durante el reabastecimiento de combustible de la aeronave? <i>(MR 6.31, 6.31.1, Anexo 9)</i>   |  |
| 14. ¿Disponen los aeropuertos de su Estado de instalaciones seguras para el resguardo del equipaje no reclamado, no identificado o extraviado? <i>(N 6.35.2, Anexo 9)</i>   |  |
| 15. Se proporciona en los aeropuertos de su Estado facilidades, como acceso fácil y rápido, teniendo en cuenta el espacio requerido por los camiones para efectuar sus maniobras? <i>(MR 6.41, Anexo 9)</i>   |  |
| 16. Se proporcionan en los terminales de carga de los aeropuertos de su   |  |

- |   |  |  |
|---|--|--|
| Estado los espacios adecuados para el almacenamiento y manejo de la carga aérea? (MR 6.42, Anexo 9)   |  |  |
| 17. Si su respuesta es afirmativa, se consideran las medidas pertinentes para la seguridad de la aviación y control de estupefacientes? (MR 6.42, Anexo 9)  |  |  |
| 18. Exige su Estado que las áreas de los terminales de carga en las que se almacene carga general y especial o correo estén protegidas en todo momento contra el acceso de personas no autorizadas? (MR 6.44, Anexo 9)  |  |  |
| 19. Asegura su Estado el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas, en los aeropuertos internacionales? (N 6.51, Anexo 9)   |  |  |
| 20. Disponen los aeropuertos de su Estado de instalaciones adecuadas para la administración de medidas de sanidad pública y de las relativas a la reglamentación veterinaria y fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, mercancías, correo y suministros? (MR 6.53, Anexo 9)  |  |  |
| 21. Ha adoptado su Estado las medidas necesarias para la instalación en los aeropuertos internacionales de sistemas eficaces e higiénicos de eliminación de excrementos, basuras, aguas residuales, desechos, alimentos no consumidos, residuos de alimentos y otras materias peligrosas para la salud de las personas, animales o plantas? (N 6.56, Anexo 9) |  |  |
| 22. Se proporcionan en los aeropuertos internacionales de su Estado instalaciones y personal calificado para la prestación de primeros auxilios? (MR 6.57, Anexo 9)   |  |  |
| 23. Se proporcionan en los aeropuertos internacionales de su Estado, con cargo al erario, locales e instalaciones para las autoridades encargadas de las formalidades de despacho? (MR 6.58, Anexo 9)   |  |  |
| 24. Proporciona gratuitamente su Estado los servicios de control gubernamental durante las horas hábiles establecidas por sus respectivas autoridades? (N 6.60, Anexo 9)  |  |  |
| 25. Exige su Estado que se exhiban en los aeropuertos internacionales las disposiciones relativas al cambio de moneda de otros Estados por la nacional? (N 6.63, 6.64 y 6.65, Anexo 9)  |  |  |
| 26. Proporciona su Estado servicios para el cambio de divisas, a través de  |  |  |

servicios gubernamentales o entidades particulares, tanto a los pasajeros que salen como a los que llegan? (N 6.67, Anexo 9)

--	--

27. Ha adoptado su Estado las medidas necesarias para informar a los pasajeros de las consecuencias del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves? (MR 6.70, Anexo 9)

--	--

## VI. ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

1. Aplica su Estado los procedimientos establecidos en el Anexo 9 para los aterrizajes fuera de los aeropuertos internacionales? (MR 7.1 7.3 y 7.4, Anexo 9)

--	--

## VII. OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1. Exige su Estado más documentos de viaje que el pasaporte para permitir la entrada en su territorio al personal calificado necesario para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de una aeronave extraviada o averiada? (N 8.3, 8.3.1, 8.3.2, Anexo 9)

--	--

2. Permite su Estado la admisión temporal, libre de derechos de aduana y otros impuestos, a las aeronaves y equipos necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de las aeronaves extraviadas o averiadas? (N 8.4, Anexo 9)

--	--

3. Otorga su Estado facilidades para la entrada, salida y tránsito de los vuelos de socorro y aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación marina? (N 8.8, 8.10, Anexo 9)

--	--

4. Cumple su Estado con el Reglamento Sanitario Internacional de la OMS en relación a la entrada, salida y tránsito de pasajeros y su equipaje, carga y otros artículos? (N 8.12, MR 8.15, Anexo 9)

--	--

5. Ha establecido su Estado un programa nacional de facilitación? (N 8.17, 8.18, MR 8.18.1, Apéndice 12)

--	--

6. Ha establecido su Estado un comité nacional de facilitación del transporte aéreo y los comités de facilitación de aeropuertos u órganos de coordinación similares? (N: 8.19, MR 8.20, 8.2.1 Apéndices 11 y 12)

--	--

Si su respuesta es afirmativa:

7. Se encuentran activos?  
Con qué regularidad se reúnen?

--	--

- |     |   |   |  |  |
|-----|---|---|--|--|
| 8.  | Ha establecido su Estado un comité nacional de seguridad de la aviación civil y los comités de seguridad de aeropuertos u órganos de coordinación similares? (N 3.1.5 y 3.2.3, Anexo 17)  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
|     | Si su respuesta es afirmativa:  |   |  |  |
| 9.  | Se encuentran activos?<br>Con qué regularidad se reúnen?  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 10. | Ha establecido su Estado un programa nacional de instrucción para el personal que participa en labores relacionadas con la seguridad de la aviación civil? (N 3.1.6, Anexo 17)  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 11. | Verifica su Estado los antecedentes del personal que aplica los controles de seguridad? (N 3.4.1, Anexo 17)   | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 12. | Asegura su Estado que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil? (N 3.4.5, Anexo 17)  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 13. | Realiza su Estado auditorias, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que cumple con el programa nacional de seguridad? (N 3.4.6, Anexo 17)  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 14. | Existe en su Estado una política de capacitación hacia el personal de líneas aéreas en materias de seguridad de aviación? (N 3.1.6, Anexo 17)   | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 15. | Se está dando cumplimiento a lo recomendado en el "Manual de instrucción sobre factores humanos" (Doc 9683) por parte del personal AVSEC y personas de líneas aéreas en estas materias?   | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 16. | Existe en su Estado programas de capacitación hacia el personal de explotadores de aeronaves, de aeropuertos y explotadores de servicios de escala, a fin de asegurar que se dispone de personal entrenado para asistir a las personas con impedimentos? (MR 8.26, Anexo 9) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 17. | Considera su Estado algún responsable y los medios que se utilizarán para notificar a la OACI respecto de un eventual acto de interferencia ilícita? (N 5.3.1, Anexo 17)  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 18. | Considera su Estado planes de contingencia y recursos para enfrentar actos de interferencia ilícita? (N 5.1.4, Anexo 17)  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |
| 19. | Cuenta su Estado con personal debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir un acto de interferencia ilícita en | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|     |   |   |  |  |

- la aviación civil? (N 5.1.5, Anexo 17) 

--	--
20. Considera su Estado medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio del Estado contratante, hasta que puedan continuar su viaje? ( N 5.2.1, Anexo 17) 

--	--
21. Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con impedimentos? (N 8.27, MR 8.28 – 8.33, Anexo 9) 

--	--
22. Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar que las personas con impedimentos dispongan de accesos adecuados a los servicios aéreos? (N 8.34, MR 8.35 – 8.38, Anexo 9) 

--	--
23. Otorga su Estado facilidades para la entrada temporal en su territorio de los familiares de las víctimas de un accidente de aviación y los representantes del explotador de la aeronave siniestrada? (N: 8.39, 8.40 y 8.42, MR 8.41, Anexo 9) 

--	--
24. Presta su Estado toda la asistencia necesaria para la repatriación de los restos mortales de las víctimas de un accidente de aviación a sus países de origen? (N: 8.43, Anexo 9) 

--	--

**Cuestión 10 del****Orden del Día:****Factores a considerar en la concesión de aeropuertos.***Tarea Nro. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC**Nota de Estudio CLAC/A17-NE/06**Nota de Estudio CLAC/A17-NE/20*

13. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/06 y pasó revista al proyecto de Resolución relativo a los “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”, la misma que reemplazaría a la Recomendación A13-4 y a la Resolución A15-15.

14. Sin mayores comentarios, la Asamblea aprobó el texto que se detalla a continuación:

**RESOLUCIÓN A17-03****FACTORES A CONSIDERAR EN LA CONCESIÓN DE AEROPUERTOS**

CONSIDERANDO que según el Artículo 28° del Convenio de Chicago corresponde a los Estados proveer dentro de su territorio, aeropuertos y facilidades de navegación para brindar servicios públicos a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión aeroportuaria en la región Latinoamericana han

reportado importantes beneficios a los Estados, entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo. De igual manera han incidido, de diferente forma, en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que si bien el proceso de concesión es de gran utilidad al permitir una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de infraestructura y de calidad de servicio, lo que requiere fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertos criterios para que el monto de estas inversiones sea coherente con la proyección del crecimiento de la demanda del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben optimizar sus diversos servicios y, que en la actualidad, especialmente los entregados en concesión, buscan lograr una razonable rentabilidad con una perspectiva comercial del negocio aeroportuario; brindando además, el mejor equilibrio entre facilitación y seguridad a sus usuarios ofreciendo comodidad y diversos servicios a todos ellos;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados, velar por el cumplimiento de las normas y métodos recomendados aplicables a los servicios públicos en los aeropuertos, sin perjuicio de lo que establecen los contratos de concesión;

CONSIDERANDO que debe preverse que los procesos de concesión, cualesquiera que sea la amplitud de las funciones que asumen los concesionarios, deben garantizar una mejora en la eficiencia con que se proveen los servicios en ese aeropuerto, tanto los aeronáuticos como los no aeronáuticos;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Artículo 15° del Convenio de Chicago, todo aeropuerto de un Estado abierto al uso público debe estar en condiciones uniformes a las aeronaves de todos los Estados, en lo que se refiere a los derechos que se impongan por el uso de los aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea;

CONSIDERANDO que, tanto en los procesos de concesión aeroportuaria como en los de gestión, se debe evitar el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO que entre las conclusiones del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo (CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC) realizado en septiembre de 2005, se apreció la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el nuevo escenario de la gestión aeroportuaria en la región;

CONSIDERANDO que la CLAC asumió la tarea de dar seguimiento y estudio a los temas sobre concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, alentando el intercambio de experiencias, con el propósito que los Estados dispongan de suficientes elementos de juicio que les ayuden a optimizar sus proyectos.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Instar a los Estados miembros que enfrenten, estén por iniciar o revisar procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos, consideren los siguientes aspectos:

- a) Establecer con claridad los objetivos y metas del Estado para la entrega en concesión de aeropuertos y, derivado de lo anterior, definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener a objeto de garantizar eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios aeroportuarios de conformidad a las normas internacionales vigentes.
- b) La conveniencia de otorgar concesiones en plazos adecuados, acordes a las inversiones que se realizan.
- c) Considerar que la infraestructura aeroportuaria está principalmente orientada a la atención de los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios; por lo tanto, dichos requerimientos no deben verse indebidamente afectados por actividades comerciales.
- d) Determinar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.
- e) Establecer planes maestros y planes de inversión asociados a la entrega en concesión del aeropuerto que se desarrollen con la suficiente y necesaria flexibilidad, para facilitar su modificación de acuerdo al comportamiento de la demanda, considerando las necesidades de los usuarios, los requerimientos estatales y el cumplimiento de los estándares internacionales aplicables. Estos planes deben considerar prioritariamente el costo–beneficio de las mismas.
- f) El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de una licitación abierta previendo un factor de competencia que garantice la eficiencia de la concesión, donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios utilizados para la adjudicación de un contrato.
- g) El Estado debiera reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control del contrato de concesión en todos los aspectos, a través de procedimientos auditables.
- h) Que el Estado al concesionar sus aeropuertos, debe establecer un ente regulador neutro e independiente, que haga valer las cláusulas acordadas en el contrato y adopte sus decisiones con criterios técnicos, transparentes y predecibles. En el caso de una disputa, los usuarios debiesen tener el derecho de apelar a la autoridad reguladora y recurrir a un proceso de arbitrio.
- i) El Estado debiera implementar las medidas necesarias para evitar la resolución del contrato de concesión y en caso de ocurrir, contemplar mecanismos que permitan la continuidad de los servicios aeroportuarios.
- j) Considerar, en los términos del contrato de concesión, los elementos necesarios para que el concesionario sea sujeto de crédito o financiamiento por parte de los organismos financieros y mercado de capitales. Para tal efecto, se debe tener en cuenta los requerimientos y prácticas aplicables en esta materia.
- k) El Estado debe, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre

los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como las licitaciones a terceros, incentivos para que los concesionarios aeroportuarios se esfuercen en lograr eficiencias en costos, u otros. Si se tratase de servicios monopólicos, el régimen tarifario debiese estar bien definido previo a la concesión del aeropuerto, considerando mecanismos para su reajustabilidad.

- l) En la medida de lo posible, los Estados debieran evitar los subsidios cruzados a aquellos aeropuertos deficitarios, debido a que esto distorsiona las tarifas aeroportuarias cobradas a los usuarios y podría tener un efecto negativo en el crecimiento de la actividad aeronáutica.
- m) Establecer políticas destinadas a que los ingresos generados por la industria aerocomercial que reciben los Estados, sea reinvertida en el mismo sector, a fin de hacer sostenible su desarrollo con las inversiones y costos de la infraestructura aeroportuaria y control de tráfico aéreo.
- n) Que el sistema de concesiones se debe basar en que, tanto el Estado como el sector privado, asuman los riesgos que a cada uno le compete en el desarrollo de los proyectos aeroportuarios.
- o) Los cargos aeroportuarios por la prestación de los servicios aeronáuticos debiesen ser regulados:
  - 1) en base a la transparencia de los costos y eficiencia en la gestión de los servicios;
  - 2) en conformidad con los acuerdos internacionales y las obligaciones particulares del Estado; y,
  - 3) en línea con los principios y políticas de OACI en relación a cargos a los usuarios.
- p) El Estado debe ofrecer un negocio factible al concesionario privado, con estimaciones de tráfico y proyecciones conservadoras del negocio.
- q) Definir el contrato de concesión de manera equilibrada de tal forma que los derechos, potestades y discrecionalidad del Estado (regulación técnica, regulación económica, servicios aduaneras, migratorios, policiales y de control aéreo, etc.) no limiten indebidamente la actividad del operador aeroportuario.
- r) Los contratos de concesión de aeropuertos debiesen permitir cierta flexibilidad para adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, producto del dinamismo que presenta la industria aérea y los largos períodos de vigencia de dichos contratos.
- s) En los procesos de concesión aeroportuaria, el Estado debería establecer con claridad la diferencia de cada tipo de usuario, de manera que en las regulaciones y régimen tarifario se considere sus propias características.
- t) Adoptar las medidas pertinentes para que los Estados consideren la opinión de los operadores aeroportuarios y de transporte aéreo en la discusión de la política aerocomercial y las negociaciones de derecho de tráfico.
- u) Establecer en el diseño, estructuración y operación del contrato de concesión estándares de calidad de los servicios públicos y privados que se presten en los aeropuertos.
- v) Adoptar las medidas necesarias para evitar los problemas que se han presentado en algunos

contratos de concesión en Latinoamérica, respecto al pago oportuno de los cánones, retraso en las inversiones, definición de competencias y coordinación en la gestión.

- w) Los Estados deberán tomar muy en cuenta los documentos que la OACI ha promulgado en materia aeroportuaria, especialmente:
- 1) Manual de planificación de aeropuertos (Doc. 9184)
  - 2) Manual de servicios de los aeropuertos (Doc. 9137)
  - 3) Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc. 9562)
  - 4) Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc. 9161)
  - 5) Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc. 9082)
  - 6) Privatización en el suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Cir. 284)

***La presente Resolución reemplaza a la Recomendación A13-4 y a la Resolución A15-15***

15. De igual manera, analizó la Nota de Estudio CLAC/A17-NE/20 presentada por Panamá, respecto a la cooperación técnica de la OACI en los procesos de concesión aeroportuaria, la misma que fue acogida favorablemente.

16. En ese sentido, la Asamblea acordó encargar al Presidente de la CLAC lo siguiente:

- a) enviar una carta al Presidente de la OACI, manifestando al Consejo la problemática surgida y la necesidad de que las solicitudes de asistencia técnica de las entidades no gubernamentales que pretendan contratar con la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI, se dirijan por intermedio de la Autoridad de Aeronáutica Civil del Estado o de la entidad que lo representa en la OACI;
- b) enviar una carta al Secretario General para que, tomando en cuenta la problemática señalada, al considerar caso por caso las solicitudes formuladas por las entidades no estatales, se instruyan a éstas para que tales solicitudes se dirijan por intermedio de la Autoridad Aeronáutica del Estado o la entidad que lo representa en la OACI; y,
- c) dirigirse a los Estados de la CLAC miembros del Consejo de la OACI, para que instruyan a sus Representantes, a fin de presentar de forma mancomunada, una nota de estudio al Consejo, con miras a que éste se pronuncie en este sentido y se presente finalmente a la Asamblea de la OACI, un proyecto de resolución que modifique o cree el mecanismo adecuado para que las solicitudes de las entidades no gubernamentales se dirijan a través de la Autoridad Aeronáutica Civil del Estado o de la entidad que lo representa en la OACI, hacía la Secretaría de la OACI.

**Cuestión 11 del**  
**Orden del Día:**

**Incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC.**

*Tarea Nro. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC*

***Nota de Estudio CLAC/A17-NE/07***

17. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/07 y pasó revista al proyecto de Recomendación relativo a la “Incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC”. Sin mayores comentarios, acordó el texto que se detalla a continuación:

**RECOMENDACIÓN A17-04**

**INCORPORACIÓN DE NORMAS EN LOS PROCEDIMIENTOS DE LAS INFRACCIONES  
AERONÁUTICAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**

CONSIDERANDO que la función de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) es la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil en la Región, con el objeto de desarrollarla en forma ordenada y uniforme;

CONDIDERANDO que la CLAC cumple su cometido siempre dentro de los principios y objetivos establecidos tanto en su Estatuto como en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de diciembre de 1944);

CONSIDERANDO lo dispuesto en el Artículo 12 del mencionado Convenio de Aviación Civil Internacional, en cuanto al compromiso de los Estados miembros de cumplir y hacer cumplir las normas aeronáuticas y a proceder contra las personas que los infrinjan;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados miembros de la CLAC ha elaborado los procedimientos necesarios para dar cumplimiento al Artículo 12 antes señalado;

CONSIDERANDO la necesidad de conciliar el principio de la soberanía de los Estados y la utilidad de establecer una norma que permita a todos los Estados miembros proceder en forma efectiva contra cualquier persona extranjera que infrinja su normativa;

**LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC**

RECOMIENDA a los Estados miembros a que:

1. Incorporen la siguiente norma dentro de sus procedimientos de infracciones aeronáuticas:

*“Si con motivo de la operación de una aeronave (nombre del Estado que legisla) en jurisdicción de un Estado extranjero, se infringieren los reglamentos aeronáuticos de ese Estado y las autoridades de dicho Estado hubieran adoptado las medidas o sanciones que prevén sus normas internas, requiriendo expresamente su ejecución en jurisdicción (nombre de Estado que legisla), la autoridad aeronáutica podrá acceder a lo pedido siempre que la infracción y la medida atribuida al imputado estén contemplados en la legislación aeronáutica nacional, y se le hubiese*

*asegurado a aquél el ejercicio legítimo del derecho a defensa. Con todo, la medida aplicada por el Estado extranjero no podrá ser superior a la sanción establecida para esa infracción en la legislación nacional.”*

2. Inicien los procesos necesarios tendientes a incorporar la norma propuesta en los procedimientos nacionales, con el propósito de estandarizar los criterios respecto del tratamiento uniforme de las infracciones aeronáuticas.

**Cuestión 12 del**  
**Orden del Día:**

**Servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios**

*Tarea Nro. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC*

***Nota de Estudio CLAC/A17-NE/08***

18. El Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/08 y pasó revista al Proyecto de Resolución sobre “Servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”, el cual fue aprobado como se indica a continuación:

**RESOLUCIÓN A17-05**

**CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE SERVICIO AL CLIENTE  
Y CALIDAD TOTAL EN LOS SERVICIOS AEREOS Y AEROPORTUARIOS**

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 y de sus instalaciones aeroportuarias, así como, lograr el mejoramiento de la facilitación y tránsito 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; por lo tanto, se hace imperioso adoptar una acción común que garantice un desarrollo equilibrado del sector, estableciendo pautas generales que permitan determinar los medios de supervisión adecuados;

CONSIDERANDO que bajo el enfoque de calidad total, se hace necesario que los Estados de la CLAC dispongan de una guía estandarizada en la que se establezcan los derechos y deberes de los usuarios, tanto de los servicios del transporte aéreo, como de los aeropuertos; con el propósito de que esta guía pueda utilizarse como modelo a la hora de establecer sus directrices en materia de servicio al cliente y calidad total, en aras de evitar un deterioro de estos servicios, como resultado de la competencia;

CONSIDERANDO que el concepto de la atención al usuario del transporte aéreo ha evolucionado de manera notable en el mundo entero y, particularmente en la región latinoamericana, siendo éste un asunto de alta importancia para los transportistas aéreos, operadores de aeropuertos y las autoridades aeronáuticas, pues atañe directamente a la permanencia y estabilidad en un mercado altamente competitivo 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 tienda a la plena satisfacción 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 de plena y constante transformación;

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Que los Estados miembros apliquen los siguientes criterios y directrices en materia 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 EN LOS SERVICIOS AEREOS Y AEROPORTUARIOS**

#### **CAPÍTULO PRIMERO: DEFINICIONES**

Artículo 1: Para los efectos de la presente Recomendación, se entenderá por:

1. **Agencias de viajes:** las empresas que debidamente autorizadas se dediquen al ejercicio de actividades turísticas dirigidas a la prestación de servicios, directamente o como intermediarios entre los viajeros y proveedores de los servicios.
2. **ALTA:** Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo.
3. **Autoridad Nacional Competente:** La Autoridad de Aeronáutica Civil de cada Estado miembro.
4. **Billete de pasaje:** todo documento válido, individual o colectivo, donde conste que el pasajero tiene un contrato de transporte con el transportista aéreo, o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado.
5. **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.
6. **Cancelación:** la no-realización de un vuelo programado.
7. **CLAC:** Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
8. **Cliente:** persona que compra en un establecimiento o utiliza sus servicios.
9. **Contrato de adhesión:** es aquel cuyas cláusulas han sido establecidas unilateralmente por el transportista aéreo sin que el usuario haya discutido su contenido.
10. **Denegación de embarque:** la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las siguientes condiciones con reserva confirmada y en las condiciones

establecidas en el contrato de transporte, 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, o la presentación tardía del pasajero al mostrador.

11. 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.
12. Destino final: el último destino que figura en el billete de pasaje presentado en el mostrador de facturación.
13. 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.
14. Equipaje: conjunto de artículos en posesión de los pasajeros, entregados mediante etiqueta registrada por el transportista aéreo para el mismo trayecto o ruta a utilizar por los pasajeros transportados en una aeronave bajo responsabilidad del transportista aéreo y de conformidad con un contrato de transporte aéreo.
15. Equipaje de mano u objetos de mano: son aquellos elementos personales del 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 éstos, tales como: un maletín pequeño, un paraguas, un abrigo o impermeable y en general cualquier artículo, efecto y demás pertenencias personales o apropiados para vestir, uso, comodidad y conveniencia en relación al viaje, incluyendo artículos comprados en el comercio de la zona de embarque. Su peso no afectará el peso máximo admisible del equipaje de cada pasajero.
16. Equipaje de transferencia entre transportistas aéreos: equipaje de pasajeros que se transborda de la aeronave de un transportista aéreo a la aeronave utilizada por otro transportista aéreo durante el viaje del pasajero.
17. Equipaje no acompañado: equipaje transportado en vuelo distinto al del pasajero y mediante guía de carga aérea, sobre el cual se han aplicado especiales medidas de seguridad cuando sean transportados en aeronave destinada a pasajeros.
18. IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
19. OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.
20. Operador aeroportuario: es el responsable de la gestión aeroportuaria.
21. Operador turístico: todo aquel que, sin ser transportista aéreo, se constituye en organizador de viajes con fines turísticos, por afinidad, eventos especiales, entre otros. Asimismo, se considera operador turístico a aquella persona que organiza, en forma no ocasional, viajes combinados y los ofrece o vende directamente o por medio de un detallista.

22. Parada estancia: vuelo que se realiza con interrupción intencional, con derecho a posterior reembarque, por el mismo transportista aéreo y en la misma ruta. La interrupción no podrá exceder el plazo que la autoridad de cada estado determine para su territorio.
23. Pasajero de transferencia o conexión: pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto entre dos vuelos y aeronaves diferentes operadas por el mismo o diferente transportista aéreo.
24. Pasajeros en condiciones jurídicas especiales: toda persona privada de la libertad por disposición de la autoridad competente y que es transportada, bajo custodia, por funcionarios del Estado, por vía aérea, bien sea en vuelos nacionales, o internacionales.
25. Pasajero en tránsito: pasajero que realiza una escala o trasbordo programado o no, como parte del itinerario de un mismo vuelo, continuando hacia un destino diferente al de su ciudad de origen.
26. Pasajero voluntario: la persona que posea un billete de pasaje 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 determinado beneficio.
27. Período de responsabilidad del transportista aéreo: 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 sobre transporte aéreo.
28. Permiso de operación: el documento emitido por la Autoridad Nacional Competente de un Estado miembro, con el que se acredita la autorización otorgada a un transportista aéreo para realizar un servicio aéreo determinado.
29. 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
30. Reserva: acción aceptada o registrada por medio físico o electrónico por el transportista aéreo, por el cual se le garantiza al usuario un espacio en un vuelo.
31. Servicio aéreo: incluye todo transporte público, regular o no, realizado por una aeronave.
32. 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.
33. Sistema de responsabilidad civil contractual del transporte aéreo: se refiere a los convenios internacionales vigentes en materia de transporte aéreo internacional que son el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia en 1929; Protocolo de la Haya de 1955; Convenio Complementario de Guadalajara de 1961; Protocolos de Montreal 1, 2 ,3 y 4 de 1975 y el Convenio de Montreal de

1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, que pretende reemplazar a todos los anteriores.

34. Sobreventa (*overbooking*): cualquier vuelo regular 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.
35. Tarifa: se entiende por tarifa internacional el precio 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.
36. Tarifa por carga aérea: cantidad que cobra el agente para transportar una unidad de mercancía, y es el precio actual que el transportista aéreo, en la publicación que generalmente utiliza para publicar sus precios, ofrece al público o al segmento apropiado del público, como el precio aplicable para transportar una unidad de peso (o volumen) y/o valor de mercancías.
37. Transportista aéreo: persona natural o jurídica que presta servicios de transporte por aeronave, efectuados mediante tarifa. Puede igualmente llamarse: transportador, línea aérea o aerolínea.
38. Usuario: personas que utilizan los servicios aéreos y/o aeroportuarios en calidad de pasajeros, incluyendo aquellas personas naturales 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 transportistas aéreos, compañías de seguridad, instituciones del Estado y otros concesionarios.
39. Viajero frecuente: programas ofrecidos por los transportistas aéreos como estrategia de mercadeo para estimular la fidelidad de sus clientes, permitiéndoles acumular millas a medida que viajen en los vuelos de dichos transportistas aéreos 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.
40. Viajes con paquete todo incluido: es aquél producto ofrecido por un transportista aéreo o su representante incluyendo, además de los billetes de pasaje para el transporte aéreo, dos (2) de los siguientes elementos: alojamiento, alimentación, transporte aeropuerto – hotel – aeropuerto, tours 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 horas o incluir una noche de estancia
41. Vuelos no regulares: los vuelos que se realizan sin sujeción a la conjunción de los elementos que definen los vuelos regulares.
42. Vuelos regulares: los vuelos que se realizan 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 conjunto

## **CAPÍTULO SEGUNDO: DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTISTA AÉREO**

### **TITULO A. RELATIVOS A LA INFORMACIÓN, RESERVAS Y BILLETES DE PASAJE**

Artículo 2. Durante la solicitud de la reserva, el pasajero tiene derecho a que el transportista aéreo o su representante, operador turístico y agencia de viajes le informe sobre:

1. 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 transportistas aéreos. En caso de código compartido, en todos los casos se incluirá información sobre el nombre del transportista aéreo actual de cada uno de los tramos del vuelo, así mismo se aplicará esta normativa en caso de “*wet lease*”.
2. Los tipos de tarifas disponibles en el transportista aéreo en que solicita el servicio. En caso de tratarse de una agencia de viajes, los tipos de tarifas de los distintos transportistas aéreos 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.
3. El valor del billete de pasaje conforme a la tarifa aplicada, discriminando cualquier suma adicional (IVA, tasa aeroportuaria, impuesto de salida o cualquier otro sobre costo autorizado) que deba ser pagada por el pasajero.
4. Los aeropuertos y terminales aéreos de origen y destino del vuelo ofrecido.
5. El tipo o capacidad de la aeronave prevista para el vuelo, si lo solicita.
6. 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 se le presten un adecuado servicio de transporte aéreo.
7. Cuando no se le informe directamente al pasajero sobre las condiciones generales del contrato de transporte aéreo, el transportista aéreo 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.

Artículo 3. Sobre las reservas

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 al transportista aéreo respectivo o por conducto de una agencia de viajes.

2. Registro o código de reserva: al efectuarse la solicitud de reserva y ser aceptada ésta, al pasajero debe asignársele un registro o código de la misma, el cual le será informado con la mayor claridad posible, indicándole particularmente la clase de tarifa.
3. Protección de la información: al entregar el pasajero sus datos personales, éstos deben ser utilizados únicamente para asuntos relacionados al servicio de transporte aéreo, principalmente, los aspectos de seguridad y serán protegidos por el transportista aéreo o sus representantes, para evitar su utilización para otros fines.
4. Respeto de la reserva: efectuada la reserva, ésta debe ser respetada, a menos que no haya sido confirmada oportunamente.
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, el transportista aéreo 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.

#### Artículo 4. Billetes de pasaje:

Los transportistas aéreos 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.

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 Artículo 2, si no la hubiera obtenido anteriormente.
  - b) Que se le expida el correspondiente billete de pasaje físico o por cualquier otro medio, 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 del transportista aéreo, en letra clara, de tamaño legible y en un color de tinta que haga contraste con el papel. En caso de expedición de billetes de pasaje por vía electrónica, la información básica del contrato de transporte deberá ser conocida por el pasajero y se le entregará un aviso escrito indicando que la responsabilidad del transportista aéreo por muerte o lesiones, así como por destrucción, pérdida o avería del equipaje y por retraso, se registrará por el Sistema de Responsabilidad Civil Contractual del Transporte Aéreo.
  - 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. Es de responsabilidad de los transportistas aéreo la información respecto de las tarifas.
2. Vigencia: el billete de pasaje tendrá una vigencia máxima de un (1) año, sin perjuicio que el transportista aéreo 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, el transportista aéreo o la agencia reexpedirán 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 el transportista aéreo le reembolse el valor pagado por el billete de pasaje, sin perjuicio de las deducciones a que haya lugar.

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 transportista aéreo o agente.
4. Desistimiento del pasajero: el pasajero podrá desistir del viaje antes de su iniciación dando aviso al transportista aéreo con al menos setenta y dos (72) horas de antelación a la realización de un vuelo internacional y, cuarenta y ocho (48) horas en caso de vuelo nacional. En estos casos, el transportista aéreo o su representante, cuando corresponda y, conforme a lo acordado con el transportista aéreo, podrá retener un porcentaje de acuerdo a las estipulaciones desarrolladas por la empresa que hayan sido aprobadas o registradas por la autoridad aeronáutica o autoridad competente, en cuyo caso, el reembolso se hará conforme a las condiciones de la tarifa. El porcentaje incluido 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.
5. Cumplimiento de promociones: el transportista aéreo 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.

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

6. Paquetes todo incluido: cuando se ofrezcan paquetes “todo incluido”, el transportista aéreo y/o su representante deberán informar claramente al pasajero las condiciones de dicho producto. En todo caso, el transportista aéreo no será responsable por los servicios adicionales al transporte aéreo comprendidos en los “paquetes todo incluido” que no hayan sido organizados directamente por ella.

## TITULO B. RELATIVOS A LA EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

### Artículo 5. Expedición de tarjeta de embarque

Presentado el billete de pasaje por parte del pasajero al transportista aéreo 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 las condiciones de realización del mismo: código compartido, *wet lease*, escalas, etc.

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 al transportista aéreo.

**Artículo 6. 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 transportista aéreo 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.

**Artículo 7. Pasajeros en conexión en un mismo transportista aéreo**

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

**Artículo 8. 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 transportista aéreo tenga justificación legal para negarse a prestarle el servicio. En ningún caso podrán existir consideraciones que impliquen discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, en relación con la admisión del pasajero.

**Artículo 9: Facilitación del embarque/desembarque**

El transportista aéreo 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.

**Artículo 10: 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 la presente Recomendación.

**Artículo 11: Tratamiento al pasajero**

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

**Artículo 12: 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.

Artículo 13: 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 Artículo 23 (compensaciones al pasajero). En caso 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 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 23 y prestarles asistencia de conformidad con el Artículo 22.

Artículo 14: 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 transportista aéreo, en relación con la seguridad del pasajero, se inician desde el momento en que éste se dirige a la aeronave, abandonando el Terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que acceda a sitios similares una vez concluido el vuelo, rigiéndose por el Sistema de responsabilidad civil contractual del transporte aéreo.

Artículo 15: 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. El transportista aéreo 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, el transportista aéreo deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante.

Artículo 16: Cuidados para pasajeros enfermos, con discapacidad mental o menores

Cuando el transportista aéreo, debidamente advertido, 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, los transportistas aéreos podrán 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 sea necesario.

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

#### Artículo 17: Transporte de personas enfermas

A los pasajeros de que tratan los dos Artículos 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.

#### Artículo 18: 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.

#### Artículo 19: Cláusulas de exoneración

Las declaraciones que contengan cláusulas de exoneración de responsabilidad del transportista aéreo en relación con los hechos de que tratan los Artículos 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 transportista aéreo, así como los riesgos específicos que para él implicaría el vuelo, a efectos de demostrar la preexistencia de tales circunstancias en aplicación del Artículo siguiente y poder adoptar las medidas preventivas pertinentes.

#### Artículo 20: Exoneración del transportista aéreo

El transportista aéreo 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 transportista aéreo y a condición que acredite igualmente que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

#### Artículo 21: Incumplimientos y compensaciones

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

#### Artículo 22: 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 transportista aéreo quedará

liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete de pasaje. 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 éste se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportista aéreo quedará obligado a efectuar el transporte de pasajeros 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 transportista aéreo los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de una interrupción.

#### Artículo 23: 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 Artículo anterior, o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportador, así como en los casos de sobreventa de cupos, éste compensará al pasajero conforme a lo siguiente:

1. 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:
  - a) Cuando la demora sea superior a dos (2) horas e inferior a cuatro (4), se suministrará al pasajero un refrigerio y, a su requerimiento, una comunicación telefónica que no exceda de tres (3) minutos o por el medio más ágil disponible al lugar de destino, o al de origen, en caso de conexiones.
  - b) 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).
  - c) 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 numeral 6 de este Artículo. Sin embargo, cuando esta demora sobrepase de las 22:00 horas (hora local), el transportista aéreo 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.
2. Interrupción del transporte: en los casos de interrupción del transporte, conforme a lo previsto en el Artículo 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 el numeral 1 precedente.
3. Cancelación: en los casos que el transportista aéreo decida cancelar el vuelo, teniendo el pasajero reserva confirmada, sin que se hubiese reintegrado el valor neto del billete de pasaje, ni se le hubiese conseguido:
  - a) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible; o bien,

- b) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero.

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, o bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero.

Se sufragarán también los gastos de hospedaje, si no se encuentra en su ciudad de domicilio, y transporte. Además, si se presenta demora antes de la cancelación del vuelo, el pasajero recibirá las compensaciones previstas en el numeral 1, según corresponda.

4. Sobreventa: si el embarque es denegado por sobreventa, teniendo el pasajero reserva confirmada y, habiéndose presentado oportunamente en el aeropuerto, el transportista aéreo deberá proporcionar el viaje del pasajero a su destino final en el siguiente vuelo disponible del propio transportista aéreo, en la misma fecha y en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportista aéreo deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero en otro transportista aéreo con la mayor brevedad posible y/o procederá a la devolución del precio íntegro del pasaje correspondiente a la parte o partes del viajes no efectuadas en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, lo anterior sin perjuicio de la compensación adicional prevista en el numeral 6 de este Artículo.
5. Anticipación del vuelo: cuando el transportista aéreo 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 del propio transportista aéreo, en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportista aéreo deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta para el embarque del pasajero en otro transportista aéreo. 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.
6. Compensación adicional: el transportista aéreo deberá compensar al pasajero con una suma mínima equivalente al 25% del valor del billete de pasaje, pagadera en dinero o cualquier otra forma aceptada por el pasajero, como billetes de pasaje en las rutas del transportista aéreo, bonos para adquisición de billetes de pasaje, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:
  - a) Sobreventa, cuando no medie acuerdo con el pasajero por el cual éste acepte voluntariamente no viajar en el vuelo previsto.
  - b) Demora superior a seis (6) horas, por causas imputables al transportista aéreo. 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.
7. 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 al transportista aéreo.

Artículo 24: Sanciones

Si el transportista aéreo no atiende la compensación a que haya lugar, de conformidad con los Artículos anteriores, se le sancionará de acuerdo a lo previsto en la reglamentación de cada Estado.

Artículo 25: Exoneración de sanciones

Cuando haya habido compensación al pasajero conforme a lo previsto en los Artículos anteriores podrá eximirse al transportista 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 transportista.

Artículo 26: Reembolsos y reexpedición de billetes de pasaje

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

1. Por desistimiento del pasajero: en los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, éste tiene derecho al reembolso del valor pagado del billete de pasaje, sin perjuicio de los porcentajes de reducción aplicables a favor del transportista aéreo, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la autoridad aeronáutica o autoridad competente (siempre que se trate de tarifas reembolsables).
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, si el billete es reembolsable, 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. La pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el cual podrá acreditarse con cualquier otro medio probatorio.

Artículo 27: Suministro de alimentos y bebidas

Cuando se suministren alimentos y bebidas a bordo de la aeronave, el transportista aéreo será responsable por los daños a la salud derivados directamente de su mal estado de conservación o condiciones higiénicas, cuando sean consumidos a bordo.

Artículo 28: Obligación de resultado para el transportista aéreo

Como resultado del contrato de transporte, el transportista aéreo 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 Artículo 17 de la presente Recomendación.

**Artículo 29: 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, éste o sus causahabientes, tienen derecho a ser indemnizados conforme a lo establecido en el Sistema de responsabilidad civil contractual del transporte aéreo. Lo anterior no impide que el pasajero, por su cuenta, adquiera seguros de vida o de viaje.

**Artículo 30: 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 transportista aéreo 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 en ausencia de ésta, a otra que acredite parentesco.

**Artículo 31: Reclamaciones**

Frente a cualquier evento de incumplimiento o disconformidad con el servicio recibido, el pasajero podrá optar por las siguientes alternativas: formular su reclamo personalmente ante el transportista aéreo, por escrito o de manera verbal, para que se proceda al arreglo directo mediante compensaciones o indemnizaciones, mediante una conciliación o transacción; o formular una queja ante la autoridad aeronáutica o autoridad competente para que ésta 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.

**Artículo 32: Listas de espera**

El transportista aéreo podrá incluir en listas de espera a los pasajeros que se presenten a un vuelo en cantidad superior a los cupos disponibles para que éstos 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.

**CAPÍTULO TERCERO: DEBERES DEL PASAJERO Y DERECHOS DEL TRANSPORTISTA AÉREO****TÍTULO A. RELATIVOS A LA INFORMACIÓN, RESERVAS Y BILLETES DE PASAJE****Artículo 33: Veracidad de la información**

El pasajero debe suministrar al transportista aéreo o al agente de viajes, información veraz sobre sus datos personales. Tales datos deberán incluir al menos, nombre completo, documento original 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 al transportista aéreo sea errónea, incompleta o inexacta, no será obligación informar al pasajero sobre los cambios que ocurran en los vuelos e itinerarios.

Artículo 34: Sobre las reservas se establecen las siguientes obligaciones:

1. Confirmación de reservas

Si el transportista aéreo 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, los transportistas aéreos 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 los transportistas aéreos, 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, el transportista aéreo o su representante podrán abstenerse de efectuar la reserva o cancelarla según corresponda.

2. Reconfirmación

El transportista aéreo 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.

3. Omisión en la confirmación

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

4. Cancelación o cambio de reserva

Cuando la reserva no se vaya a utilizar, el pasajero deberá cancelarla atendiendo los plazos revistos en el numeral 4 del Artículo 4 sobre desistimiento del pasajero, 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.

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 el transportista aéreo disponga de dicho servicio. Asimismo, el pasajero deberá informar sobre cualquier otro elemento cuyo transporte pueda ser restringido.

Artículo 35: Billetes de pasaje y tarifas

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, éste deberá hacerlo y acreditar el pago a más tardar en dicha fecha, acatando las condiciones aprobadas al transportista aéreo para la misma. Caso contrario, la reserva podrá ser cancelada sin necesidad de aviso.

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.).
3. Excedentes: el pasajero deberá pagar el excedente, en caso 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.

## TITULO B. RELATIVOS A LA EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

### Artículo 36: Presentación del pasajero

El pasajero deberá presentarse en el mostrador (*counter*) del transportista aéreo y realizar su chequeo dentro del tiempo indicado por el transportista aéreo 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 y media (90 minutos) de antelación a la salida de los vuelos nacionales y de tres horas (180 minutos) para vuelos internacionales.

### Artículo 37: Presentación del pasajero fuera del tiempo indicado

Cuando el pasajero no se presente al vuelo con la debida antelación a su salida, el transportista aéreo 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.

### Artículo 38: 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 transportista aéreo 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.

### Artículo 39: Documentos de viaje

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

### Artículo 40: Sala de embarque

En los aeropuertos en que existan salas de embarque, el pasajero deberá acatar la instrucción del transportista aéreo de ingresar a ésta 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.

Artículo 41: 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 el transportista aéreo respectivo 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.

Artículo 42: 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.

Artículo 43: 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.

Artículo 44: Asignación de sillas 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, éstos deberán ubicarse de modo que no obstruyan la circulación dentro de la aeronave o impidan la evacuación en una situación de emergencia.

Artículo 45: Comportamiento del pasajero

Es obligación del pasajero acatar las instrucciones del transportista aéreo 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.

Artículo 46: Actos indebidos, ilícitos o contra la seguridad

A efectos de resguardar el orden a bordo de las aeronaves, 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:

1. Desabrochar su cinturón de seguridad o levantarse de su asiento en momentos no autorizados por la tripulación.
2. 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.

3. 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.
4. Obstruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otras contingencias instaladas en la aeronave.
5. Fumar en cualquier parte de la aeronave durante vuelos nacionales o en áreas no autorizadas de la aeronave durante aquellos vuelos internacionales en los cuales no sea permitido hacerlo.
6. Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás pasajeros.
7. Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de la misma.
8. Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.
9. Asumir conductas o ejecutar actos obscenos.
10. Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por el transportista aéreo sin su autorización.
11. Ingresar a la aeronave o permanecer en ella en avanzado estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de estupefacientes o sustancias psicotrópicas prohibidas.
12. Cualquier otro acto o hecho que se considere como indebido por parte del transportista aéreo, 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).

#### Artículo 47: 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 inculcado 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 el transportista aéreo 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 del propio transportista aéreo, reportando dicho pasajero a efectos de que se adopten las medias pertinentes. En caso de inobservancia de las medidas en cuestión, el transportista aéreo rechazará al pasajero.

## **CAPÍTULO CUARTO:        SOBRE LOS EQUIPAJES**

### **TITULO A.     DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR**

#### **Artículo 48:    Tipo de equipaje**

El pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo la cantidad de equipaje que le indique el transportista aéreo de acuerdo con la capacidad de la aeronave y, en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables.

El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando por su peso, características y tamaño sea factible transportarlo en el interior de la aeronave; 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.

#### **Artículo 49:    Talón de equipaje**

El transportista aéreo deberá entregar al pasajero, como constancia de recibo del equipaje registrado para bodega o equipaje de mano que se traslade a bodega en el momento del embarque, 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 transportista aéreo 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.

#### **Artículo 50:    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.

#### **Artículo 51:    Transporte y conservación del equipaje**

En el transporte de equipaje facturado, el transportista aéreo debe recibirlo, conducirlo y entregarlo al pasajero en el estado en que lo recibió, el cual se presume en buen estado, salvo constancia en contrario. La responsabilidad del transportista aéreo por el equipaje será la establecida en el Sistema de responsabilidad civil contractual y, para los vuelos nacionales, se regirá según la ley interna de cada Estado.

#### **Artículo 52:    Retraso, pérdida, avería o destrucción del equipaje**

En el supuesto de retraso, pérdida, avería o destrucción del equipaje facturado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en la reglamentación de cada Estado para el transporte aéreo interno y en el Sistema de responsabilidad civil contractual.

#### **Artículo 53:    Retraso de la entrega**

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

**Artículo 54: Tiempo para reclamación por fallas en el transporte de equipaje**

El transportista aéreo deberá atender la reclamación por retraso, pérdida, avería o destrucción del equipaje facturado, siempre que ésta sea presentada por el pasajero dentro de los siguientes términos:

1. Para transporte nacional, de conformidad con la reglamentación interna de cada Estado.
2. Para transporte internacional, se regirá por el Sistema de responsabilidad civil contractual del transporte aéreo.

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

**Artículo 55: Perjuicios por pérdida, avería o destrucción y retraso de equipajes**

En caso de pérdida, avería, destrucción o retraso en la entrega del equipaje del pasajero, éste tiene derecho a ser indemnizado conforme a lo previsto en la reglamentación interna de cada Estado, cuando se trate de transporte en vuelos domésticos o de conformidad con lo estipulado en el Sistema sobre responsabilidad civil contractual del transporte aéreo.

**Artículo 56: 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 transportista aéreo. En tales casos, el transportista aéreo también le sufragará al pasajero los gastos primarios que son aquellos que se entienden como indispensables para procurarse la vestimenta y los elementos de aseo.

**TITULO B. DEBERES DEL PASAJERO Y DERECHOS DEL TRANSPORTADOR****Artículo 57: Exceso de equipaje**

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

**Artículo 58: 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.

**Artículo 59: 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, el pasajero deberá 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.

Artículo 60: Porte de armas

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

Artículo 61: 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. Podrá, sin embargo, formular al transportista aéreo una declaración especial de valor y pagar la suma suplementaria que corresponda, en cuyo caso, el transportista aéreo estará obligado, en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje, a pagarle una suma que no excederá del valor declarado.

Artículo 62: Objetos valiosos

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

Artículo 63: 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 transportista aéreo cuando se compruebe que tales especies no constituyen riesgo o molestia, o se trate de perros lazarillos para personas no videntes. 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 que disponga el pasajero siempre que sea apto para su transporte, o previamente solicitado al transportista aéreo. El pasajero será responsable de las precauciones mínimas de higiene y sanidad de la mascota y deberá presentar la documentación que el animal podrá ser aceptado en el lugar de destino.

Artículo 64: Transporte de alimentos y plantas

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

**Artículo 65: 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.

**Artículo 66: 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 transportista aéreo 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 transportista aéreo, 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 ésta 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 transportista aéreo o a otros pasajeros.

Interrumpido el transporte bajo las anteriores condiciones, el transportista aéreo quedará relevado de su obligación de conducir al pasajero hasta el destino convenido, sin que haya lugar al reembolso y sin perjuicio de que éste 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 transportista aéreo informará inmediatamente a la autoridad aeronáutica o autoridad competente sobre las decisiones adoptadas.

**CAPÍTULO QUINTO: SOBRE EL SISTEMA DE ATENCIÓN AL USUARIO****Artículo 67: Disposiciones generales del sistema de atención al usuario**

Todos los transportistas aéreos regulares 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, a la mayor brevedad posible. Este sistema funcionará en coordinación con el servicio de asistencia a familiares de víctimas de accidentes mencionado en esta Recomendación.

**Artículo 68: 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 el transportista aéreo para otras labores, siempre y cuando esté convenientemente capacitado y sus labores habituales se lo permitan.

**Artículo 69: Horario de atención**

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

Artículo 70: Procedimiento para el reclamo

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

Artículo 71: 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 anexará copia de los formularios implementados.

Artículo 72: Difusión

Las disposiciones relativas a derechos y deberes de los usuarios y de los transportistas aéreos contenidas en esta Recomendación serán de obligatorio cumplimiento por parte del personal de los transportistas aéreos 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, los transportistas aéreos, 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 (*counters*), 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.

## **CAPÍTULO SEXTO: SOBRE EL INCUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES**

Artículo 73: 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 SÉPTIMO: DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS Y DE LOS OPERADORES DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS**

Artículo 74: 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.

Artículo 75: En relación con la atención, información y servicio para el usuario, el operador aeroportuario deberá:

1. Brindar una atención respetuosa y cortés a los usuarios de la Terminal aérea (pasajeros, transportistas aéreos, compañías de seguridad, instituciones del Estado, etc.).
2. Colaborar prioritariamente con la atención de personas con necesidades especiales.
3. 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.
4. Disponer de un adecuado sistema de señalización, que oriente adecuadamente a los usuarios en las instalaciones aeroportuarias.
5. Garantizar las condiciones sanitarias adecuadas.
6. 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.
7. Disponer en el aeropuerto de una cantidad suficiente de aparatos telefónicos, al servicio de los usuarios, teniendo en consideración las personas con discapacidad.
8. Velar por que existan medios adecuados de transporte para el desplazamiento terrestre de los usuarios.
9. 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.

Artículo 76: En relación con la infraestructura destinada a la prestación de los servicios aeroportuarios, el operador deberá:

1. 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.
2. Disponer de infraestructura adecuada para atender las operaciones de los vuelos en una forma ágil y sin congestiónamiento.
3. Proveer rampas y facilidades para el desplazamiento de personas discapacitadas.
4. Disponer de suficientes fajas o bandas transportadoras, para que el equipaje sea entregado en el menor tiempo posible a los pasajeros.
5. 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.

6. 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.
7. Disponer de áreas para los transportistas aéreos, áreas de espera, de circulación; y, para los organismos gubernamentales, telecomunicaciones, seguridad, primeros auxilios, mantenimiento, áreas de carga, áreas comerciales, etc.
8. Proporcionar las instalaciones adecuadas para que los usuarios puedan realizar el cambio legal de divisas extranjeras cotizables.
9. 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.
10. 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.
11. Asignar en forma óptima puestos de estacionamiento lo más cerca posible del edificio terminal, para la descarga y carga rápidas.
12. 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.
13. 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.
14. Proporcionar instalaciones para abastecer de combustible a las aeronaves de una forma segura y ágil.
15. Contar con sistemas informáticos adecuados a disposición de los transportistas aéreos que permitan el desembarque y embarque de pasajeros, sin demoras.
16. 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.
17. 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.
18. Establecer puestos de entrega de equipaje lo más cerca posible de los puntos de llegada del transporte de superficie.
19. Facilitar equipo especializado para llevar a cabo la tarea de control y revisión de equipaje, que permita acelerar el proceso.
20. 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.

21. Proveer instalaciones para el almacenamiento del equipaje rezagado en los aeropuertos, a fin de recogerlos más tarde.
22. Proporcionar un área adecuada que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente su equipaje.
23. 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.
24. 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.
25. 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.
26. La Terminal de carga debe estar provista de puestos de entrega y recepción adaptables a la altura de las plataformas de los camiones.
27. Proporcionar medios mecánicos y automatizados para cargar, descargar, transportar y almacenar la carga.
28. 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.

Artículo 77: En relación con la calidad total del servicio al cliente, el operador aeroportuario deberá:

1. 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.).
2. Atender los reclamos de los usuarios relacionados con los servicios aeroportuarios, en un tiempo prudencial (horas/días).

Artículo 78: En relación con los operadores de servicios aéreos comerciales, los operadores aeroportuarios deberán:

1. Indicar a los transportistas aéreos 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.
2. Velar por que los transportistas aéreos 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.

Artículo 79: Los pasajeros, usuarios de la infraestructura aeroportuaria deberán:

1. Hacer buen uso de las instalaciones aeroportuarias puestas a su servicio.
2. Dar un tratamiento respetuoso a las personas que prestan sus servicios en el aeropuerto y a los demás usuarios.
3. 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.
4. 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.
5. Acatar las instrucciones del operador aeroportuario o de los transportistas aéreos pertinentes a la seguridad o al transporte aéreo.
6. Observar buena conducta evitando fomentar disturbios o desórdenes en las instalaciones aeroportuarias.
7. Acceder a las salas de embarque o zonas de migración cuando se le indique y permanecer en ellas conforme sea requerido.
8. 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.
9. Abstenerse de fumar en lugares no autorizados.

## **CAPÍTULO OCTAVO: CONTROL DE CALIDAD DE SERVICIO AL USUARIO**

### **TÍTULO A. DEBERES DE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS O AUTORIDADES COMPETENTES**

Artículo 80: Las autoridades aeronáuticas o autoridades competentes facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio, para lo cual deberán:

1. 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.
2. Velar conforme a su competencia por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de dichos servicios.
3. 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.

4. 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.
5. Disponer de un sistema de supervisión que vigile el desempeño del operador aeroportuario, el cual deberá contar con personal debidamente capacitado para tal fin.
6. Examinar y conducir inspecciones aleatorias, con la frecuencia y énfasis que estime pertinente.
7. Colaborar con el operador aeroportuario en todo lo necesario para exigir y mantener los niveles de calidad exigidos en los servicios de los aeropuertos.
8. 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.
9. Controlar el desempeño del operador aeroportuario mediante el sistema de supervisión.
10. Instaurar la Comisión Nacional de Facilitación, a efectos que los diferentes entes gubernamentales (migración, aduanas, aeronáutica civil, seguridad pública, narcóticos, sanidad vegetal, entidad de turismo, operadores aeroportuarios, etc.) y transportistas aéreos, dispongan de un foro que permita garantizar el cumplimiento de lo establecido en el Anexo 9 (Facilitación) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
11. Establecer en la regulación un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para que los operadores aeroportuarios, transportistas aéreos y prestadores de servicios, establezcan sistemas de calidad en la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad física.

## TITULO B. DEBERES DEL OPERADOR AEROPORTUARIO

Artículo 81: Los operadores aeroportuarios cumplirán con el sistema de control de calidad del servicio, para lo cual deberán:

1. Cumplir con procedimientos, normas y estándares de calidad previamente establecidos en el programa de control de calidad en la prestación de los servicios aeroportuarios.
2. Someterse a los procedimientos y requisitos de evaluación de la calidad del servicio que establezca la autoridad competente.
3. Desarrollar y ejecutar un programa de control de calidad, en el cual indicará los procedimientos, las normas y los estándares de calidad.
4. Someterse a mecanismos de control de calidad bajo estándares cualitativos y cuantitativos en las siguientes materias:
  - a) Estándares de calidad del desempeño (basados en niveles mínimos aceptables de servicios medidos en términos de frecuencia y regularidad de los servicios prestados).

- b) 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).
  - c) Estándares de percepciones de usuarios (basados en encuestas a los usuarios y medidos en un análisis cualitativo de la percepción de los mismos).
5. Diseñar y realizar una encuesta anual en los aeropuertos para evaluar su gestión y adoptar los correctivos.
  6. Adoptar un plan de mejoramiento de la calidad y cumplir su desarrollo.
  7. 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 ó un equivalente, y las mejores prácticas utilizadas mundialmente en aeropuertos internacionales.
  8. 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.
  9. 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.
  10. 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.
  11. Acatar al registro ISO 9002, lo cual ofrece un sistema globalmente reconocido orientado a la satisfacción del usuario.
  12. 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.
  13. 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.

#### TITULO C. DEBERES DEL ENTE REGULADOR DE LA AVIACIÓN CIVIL, EL TRANSPORTE AÉREO Y LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Artículo 82: La función del ente regulador deberá ser desempeñada por la autoridad aeronáutica o por el órgano competente designado por cada Estado. Dicha función comprende:

1. 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.

2. Condicionar las tarifas al cumplimiento del plan de mejoramiento de la calidad.
3. En caso de incumplimiento del plan, conceder plazos para la subsanación correspondiente y aplicar las sanciones a que haya lugar.
4. Propiciar mecanismos de participación de los usuarios que garanticen la adecuada atención de sus planteamientos.

### APÉNDICE A

DEPARTAMENTO SERVICIO AL CLIENTE "S.A.C"

PARA AEROLINEAS \_\_\_\_\_ ES DE VITAL INTERES CONOCER SUS OPINIONES, SUGERENCIAS Y RECLAMACIONES CON RESPECTO AL SERVICIO OFRECIDO, POR TAL RAZON LO INVITAMOS A DILIGENCIAR ESTE FORMULARIO.

*Para poder atender su reclamación es indispensable diligenciar todos los campos que se detallan a continuación*

CONSECUTIVO QUEJA \_\_\_\_\_

Ciudad

Fecha

AÑO	MES	DIA
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Lugar de Recepción:

Apto <input type="checkbox"/>	Oficina <input type="checkbox"/>
-------------------------------	----------------------------------

Nombre Pasajero

Documento ID:

cc	ii	ps	ce
----	----	----	----

Numero ID

Dirección Residencia

Ciudad de Residencia

País

Contacto en Col.

Teléfono Permanente

Teléfono Temporal

Celular

E-Mail

#### INFORMACIÓN DE LA AEROLÍNEA O AGENCIA DE VIAJES

Aerolínea y/o Agencia de Viaje

Fecha de vuelo:

AÑO	MES	DIA
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Hora del vuelo:

<input type="text"/>	AM
<input type="text"/>	PM

Numero de Vuelo:

Ruta:

Origen:	Destino:
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Trayectos en Conexión:

Descripción de la Queja (Seleccione con una X el o los motivos de la reclamación)

N.	X	N.	X	Aplicativo
1	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	Daño o saqueo del equipaje
2	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	Perdida y/o extravió de equipaje
3	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	Sobreventa
4	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	Reserva
5	<input type="checkbox"/>			Información Deficiente:
6	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	Otros:

#### SOPORTES QUE SE ANEXAN:

BILLETE DE PASAJE

PASABORDO

ETIQUETA DE EQUIPAJE \_\_\_\_\_

N° ETIQUETA \_\_\_\_\_

RECORD DE RESERVA

CUPON DE VUELO

P.I.R. INFORME IRREGULARIDAD EQUIPAJE N° \_\_\_\_\_

PESO EQUIPAJE FACTURADO \_\_\_\_\_

PESO EQUIPAJE ENTREGADO \_\_\_\_\_

OTROS \_\_\_\_\_

**RELATO DE LOS HECHOS**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

FIRMA PASAJERO \_\_\_\_\_

**ESPACIO PARA USO DE LA AEROLINEA**

**COLABORADOR QUE LO ATENDIÓ**

---

**INFORME DE ATENCIÓN INMEDIATA AL CLIENTE**

---

---

---

**COMPENSACIONES OTORGADAS AL PASAJERO**

N.	X		N.	X	
1		Llamada Telefónica	7		Gastos Primarios \$
2		Refrigerio	8		Endoso con otro aerolínea
3		Alimentación	9		Bonos y/o MCO
4		Efectivo (\$)	10		Tiquetes
5		Hotel Voucher	11		Otros
6		Gastos de Traslado y/o Transporte \$			

**COMPENSACION ACEPTADA POR EL PASAJERO**

Manifiesto mi entera conformidad con la compensación recibida de acuerdo con este documento, liberando a la empresa de toda responsabilidad

Nombre Pasajero \_\_\_\_\_

Funcionario Aerolínea \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

### APÉNDICE B

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	Transportistas aéreos	Desempeño del Operador
	b) Capacidad del Aeropuerto (número de vuelos en las horas de mayor congestión)	Transportistas aéreos	Capacidad
	c) Tiempo promedio desde que aterriza el avión hasta que el pasajero desembarca	Transportistas aéreos / Pasajeros	Desempeño del Operador
<b><i>Medidas adicionales</i></b>			
	d) Porcentaje de movimientos de aeronaves de transportistas aéreos para los cuales no hay puerta de contacto disponible	Transportistas aéreos / Pasajeros	Capacidad
	e) Desempeño puntual del servicio de autobús en el campo aéreo, como porcentaje del total	Transportistas aéreos / 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	Transportistas aéreos / 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)	Transportistas aéreos / Compañías de embarque	Desempeño del Operador

<b>Área de Responsabilidad</b>	<b>Medida del Desempeño</b>	<b>Usuario/Cliente</b>	<b>Tipo de Servicio</b>
	b) Carga perdida o dañada como porcentaje del total de carga manejada	Transportistas aéreos / Compañías de embarque	Desempeño del Operador
<b><i>Medidas adicionales</i></b>			
	c) Costo / Kg. de la carga total en la terminal de carga	Transportistas aéreos / Compañías de embarque	Desempeño del Operador
	d) Ingreso / Kg. de la terminal de carga	Transportistas aéreos / 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><i>Medidas adicionales</i></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

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
<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
	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	Transportistas aéreos / Pasajeros	Desempeño del Operador
<b><u>Administración Financiera</u></b>			
	a) Informes trimestrales y anuales	Transportistas aéreos / 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 Resolución reemplaza a la Recomendación A16-16.*

**Cuestión 13 del Orden del Día:**

**Gestión integral de la cartera de sobrevuelos en los Estados miembros de la CLAC.**

*Tarea Nro. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC*

***Nota de Estudio CLAC/A17-NE/09***

19. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/09 y pasó revista al proyecto de Recomendación relativo a la “Gestión integral de la cartera de sobrevuelos en los Estados miembros de la CLAC”, la misma que reemplazaría a la Recomendación A15-8. Sin mayores comentarios, acordó el texto que se detalla a continuación:

**RECOMENDACIÓN A17-06****GESTION INTEGRAL DE LA CARTERA DE SOBREVUELOS  
EN LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**

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

CONSIDERANDO la situación de cartera morosa por estos conceptos que se presenta en algunos Estados de la región, con saldos de dudoso recaudo, así como la necesidad de implementar mecanismos eficaces de cobro;

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

CONSIDERANDO que los Estados deben contar con información veraz para la efectiva toma de decisiones.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA:

1. Exhortar a los Estados miembros para que implementen mecanismos de pago anticipado de los servicios ATS, considerando la metodología que se presenta a continuación, sin perjuicio de las regulaciones, políticas y procedimientos vigentes en cada país miembro.

**PROCEDIMIENTO EN CASO DEL PAGO PREVIO DE LOS SERVICIOS ATS**

2. En el caso de sobrevuelos en servicios regulares que deseen acogerse al prepago y de servicios no regulares, se exhorta a los Estados a desarrollar herramientas consultables por medios electrónicos que permitan a los potenciales usuarios efectuar su autoliquidación por concepto de prestación de servicios de sobrevuelo
3. Estos sistemas deberán tener la capacidad de elaborar una factura pro forma que pueda imprimirse, con las instrucciones correspondientes para efectuar el pago. Una vez efectuado el pago, el cliente enviaría su solicitud de prestación de servicios de sobrevuelo, acompañada del respectivo comprobante.
4. El anterior procedimiento debe adelantarse con suficiente anticipación y al menos 72 horas antes de la hora programada para el vuelo.

**PROCEDIMIENTO EN CASO DE CONSTITUCION DE GARANTIAS**

5. En el caso de sobrevuelos en servicios regulares que no deseen acogerse al prepago, la Autoridad aeronáutica podrá exigir la constitución de las respectivas garantías o pólizas de cumplimiento debidamente legalizadas para otorgar los correspondientes permisos de sobrevuelo, caso en el cual se procedería a remitir periódicamente la facturación correspondiente a las operaciones de sobrevuelo del mes inmediatamente anterior.

6. En caso de que un explotador de aeronaves presente morosidad en el pago, podrá suspenderse el permiso de sobrevuelo y podrán hacerse efectivas las garantías otorgadas, hasta tanto se remedie la situación de morosidad.

### **SISTEMA DE INFORMACIÓN REGIONAL**

7. Establecer un Sistema de Información Regional, a cargo de la Secretaría de la CLAC.
8. Dicha base de datos deberá contener la información que a continuación se detalla y se actualizada mensualmente:
  - Nombre de la empresa
  - Estado casa matriz
  - Matrículas de aeronaves
  - Nombre del CEO de la empresa
  - Dirección de correspondencia
  - Números telefónicos
  - Correo electrónico
  - Página Web
  - Número de fax
  - Nombre de la persona encargada de pagos de facturación de operación y datos de contacto
9. Encargar a la Secretaría de la CLAC el manejo de la base de datos y publicarla en su página Web, para que tengan acceso todos los Estados en su tarea de cobro de los servicios ATS.

***La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-8***

#### **Cuestión 14 del**

#### **Orden del Día:**

#### **Guía de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica.**

*Tarea Nro. 19 del Programa de Trabajo de la CLAC*

#### ***Nota de Estudio CLAC/A17-NE/10***

20. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/10, pasó revista al Proyecto de Recomendación referido a la Guía de Orientación sobre la Aplicación para el Desarrollo de Proyectos de Trabajos Aéreos Especializados en Latinoamérica y acogió favorablemente el Proyecto señalado. Sin embargo, acordó encargar al Comité Ejecutivo que en el próximo período reexamine los numerales 8 y 9 de dicha Recomendación para que el texto de los numerales señalados demuestre mayor flexibilidad. De igual manera, se introdujo en el capítulo relativo a las aeronaves, numeral 3, los “globos aerostáticos”.

**RECOMEDACIÓN A17-08****GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA EL DESARROLLO DE  
PROYECTOS DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES EN LATINOAMÉRICA**

CONSIDERANDO que en los países miembros de la CLAC existe una diversidad en el tratamiento de los trabajos aéreos especializados, por lo que resulta de gran ayuda establecer una guía que abarque de manera amplia los diferentes tópicos incluidos en esta modalidad de servicio;

CONSIDERANDO que los trabajos aéreos especializados cumplen una importante función que coadyuva al fomento de las actividades agropecuarias, industriales, emergencias médicas y, científicas, entre otras y en esa medida se debe procurar su desarrollo;

CONSIDERANDO que, dada la especialización de algunos equipos utilizados en estas actividades y del personal que se requiere para pilotarlo, conviene a los intereses de los Estados de la CLAC, promover una política que permita el uso de estos en otros Estados, cuando las necesidades así lo requieran, para lo cual, si lo consideran conveniente podrá suscribir acuerdos de reciprocidad;

CONSIDERANDO que en algunos países de la región se están desarrollando proyectos para la investigación y desarrollo de equipos relacionados con los trabajos aéreos especiales, por lo que es conveniente un apoyo solidario a este tipo de iniciativas;

CONSIDERANDO que se hace necesaria la adopción de algunas pautas básicas que permitan a los Estados latinoamericanos suplir las deficiencias de esta modalidad de servicio, en aquellos aspectos que resulten de interés común, respetando los estándares de seguridad.

LA XVII 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.

**GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA EL DESARROLLO DE  
PROYECTOS DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES EN LATINOAMÉRICA****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 incluyen:

2.1 Aplicaciones aéreas.

a) Agrícolas:

- Destrucción de insectos perjudiciales a la agricultura y lucha contra animales dañinos;
- lucha contra las enfermedades de las plantas;

- destrucción de malezas y matorrales;
  - aplicación de fertilizantes y elementos regeneradores;
  - defoliación, siembra, conservación y protección;
  - disecación de frutas y secamiento de campos, y
  - otros tratamientos agrícolas por aspersión o lanzamiento.
- b) Extinción de Incendios,
  - c) Tratamiento de nubes,
  - d) Prevención de heladas,
  - e) Producción de aire turbulento, y
  - f) Repoblación de peces, aves y animales.
- 2.2 Observación, investigación, fotografía aérea y aerofotogrametría
- a) Elaboración de mapas;
  - b) Exploración geológica;
  - c) Exploraciones polares;
  - d) Conservación y utilización de suelos y aguas;
  - e) Planificación y desarrollo de centros urbanos;
  - f) Ingeniería civil;
  - g) Arqueología;
  - h) Estudios hidrológicos;
  - i) Inspección de cultivos, rebaños y tierras de labor;
  - j) Inspección y control de áreas inundadas y devastadas;
  - k) Observación meteorológica;
  - l) Estudio de la radiación cósmica;
  - m) Agricultura, silvicultura y forestación; y
  - n) Otros trabajos de observaciones e investigaciones desde el aire.
- 2.3 Prospección
- a) Prospección pesquera;
  - b) Estudios de la fauna;
  - c) Prospección magnética, y
  - d) Otras actividades de mediciones y búsqueda desde el aire.
- 2.4 Inspección y vigilancia
- a) Prevención de incendios
  - b) Control de líneas de transmisión, niveles de agua, sistemas de riego, embalses y vertientes
  - c) Vigilancia de oleoducto, gasoductos, fronteras, guardacosta y forestal
  - d) Búsqueda y salvamentos,
  - e) Control del tráfico vehicular y actos públicos;
  - f) Detección de fenómenos naturales en la superficie
  - g) Localización de cardúmenes
- 2.5 Construcción
- a) Construcción de líneas de alta tensión y teleféricos;
  - b) montaje y traslado aéreo de torres;
  - c) construcción de vallas;
  - d) construcción, instalación y traslado de elementos pesados en edificaciones;

- e) construcción de puentes y oleoductos;
- f) supervisión de trabajos de construcción, y
- g) otras actividades relacionadas con traslado, montaje, instalaciones y apoyo en obras terrestres y marítimas.

#### 2.6 Publicidad

- a) Remolque de letreros;
- b) lanzamiento de volantes y objetos livianos de publicidad;
- c) anuncios por amplificador de voz;
- d) trazados fumígenos;
- e) emisiones de radio y televisión;
- f) televisión y rodaje de películas;
- g) avisos luminosos; y
- h) otras actividades relacionadas con publicidad y propaganda aérea.

#### 2.7 Ambulancia Aérea

Traslado de personas con lesiones o enfermedades, contando con personal médico y equipos especiales para su atención.

#### 2.8 Instrucción de vuelo remunerada a bordo de aeronaves

Cualquier otra actividad similar en la que una aeronave sea utilizada para propósitos especiales diferentes al transporte aéreo

#### 2.9 Vuelos de exhibición, demostración, experimentales y deportivos

#### 2.10 Cada Estado podrá incorporar cualquier otra actividad aérea de similar naturaleza.

### Aeronaves

3. Los equipos de vuelo empleados en los trabajos aéreos especiales, serán aeronaves de ala fija o rotatoria y globos aerostáticos, especialmente diseñados y fabricados o adaptados y, en todo caso, equipados 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 especiales, a condición de reciprocidad.

10. Lo anterior sin perjuicio de que cada Estado constaten previamente la inexistencia o insuficiencia 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 eliminación de las barreras técnicas y económicas que puedan obstruir innecesariamente la ejecución de los trabajos aéreos especiales, respetando los estándares de seguridad.

### 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.

### ***La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A16-14***

### **Cuestión 15 del**

### **Orden del Día:**

### **Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos.**

*Tarea Nro. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC*

### ***Nota de Estudio CLAC/A17-NE/11***

21. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/11 y pasó revista al proyecto de Recomendación relativo al “Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos”. Con ciertas modificaciones de forma, se acogió favorablemente el texto que se detalla a continuación:

## RECOMENDACIÓN A17-10

### ACUERDO ENTRE LOS ESTADOS SOBRE DETERMINACIÓN DE LA EDAD LÍMITE PARA LOS PILOTOS

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

CONSIDERANDO que, de acuerdo al Artículo 5° del Estatuto de la CLAC, la Comisión para el cumplimiento de sus fines, desarrollará todas las funciones necesarias, entre otros, para propiciar acuerdos entre los Estados de la región que contribuyan a la mejor utilización de los planes regionales de la OACI, para el establecimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea y a la adopción de las especificaciones de la OACI en materia de aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de aeronaves, licencias del personal e investigación de accidentes de aviación;

CONSIDERANDO que la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Río de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) acordó incorporar la tarea sobre el establecimiento de un “Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos” dentro de su Programa de Trabajo;

CONSIDERANDO que el 23 de febrero de 2006, el Consejo de la OACI aprobó la enmienda 167 al Anexo 1 al Convenio sobre aviación civil internacional, en la que se propone modificar la edad máxima para los miembros de la tripulación de vuelo a 65 años y estableció que la fecha de entrada en vigencia de la enmienda propuesta sería el 23 de noviembre 2006.

#### LA XVII ASAMBLEA ORDINARIA

#### RECOMIENDA

Que los Estados miembros adopten la enmienda 167 al Anexo 1 del Convenio sobre aviación civil internacional, en la que se acuerda que los pilotos de líneas aéreas pueden continuar realizando vuelos hasta la edad de sesenta y cinco años (65), bajo las siguientes condiciones:

- a) con una limitación para las operaciones con tripulaciones múltiples;
- b) con la salvedad de que ningún otro piloto de la tripulación haya cumplido los sesenta años; y,
- c) que todos los pilotos mayores de sesenta años se sometan a evaluaciones médicas cada seis meses.

#### **Cuestión 16 del Orden del Día:**

#### **Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias)**

*Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC*

#### ***Nota de Estudio CLAC/A17-NE/12***

22. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/12 y pasó revista a seis Proyectos de Decisión que debían ser modificados y/o derogados debido a cambios que se han producido en función de su

aplicación o porque en su contenido se hacía referencia a documentos que ya no estaban vigentes.

23. En ese orden de ideas, la Asamblea aprobó los siguientes textos, con las modificaciones acordadas:

### **RECOMENDACIÓN A17-12**

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

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

CONSIDERANDO que en el 35° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución A35-9, la cual compila criterios permanentes de esta Organización referentes a la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

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

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

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

#### **LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC**

RECOMIENDA a los Estados miembros que:

1. Utilicen el "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" de la OACI como elemento básico que les permita elaborar, desarrollar e implementar bajo criterios homogéneos su "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".
2. Sugerir al Comité Ejecutivo de la CLAC que tome en consideración la necesidad o no de una labor de seguimiento respecto a la implementación en la región del indicado Plan Modelo de la OACI, a fin de evaluar la armonización de los procedimientos de seguridad en el área latinoamericana.

*Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-14*

## **RECOMENDACIÓN A17-14**

### **PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS**

CONSIDERANDO que la Resolución A35-9 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971) y su Protocolo adicional (Montreal, 1988), y al Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);

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

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

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

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

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

#### **LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC**

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

1. Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);
2. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);

3. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999);
4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico (Ciudad del Cabo, 2001).

*Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-16.*

### **RESOLUCIÓN A17-07**

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

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

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

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

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar con las autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la disminución de la incidencia del precio de combustible, como un factor importante para el desarrollo de la aviación civil en general.
2. Exhortar a las autoridades aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 y la Resolución A35-18.
3. Instar a las autoridades aeronáuticas que promuevan la realización de estudios y proyectos técnicos tendientes a la racionalización de los procedimientos de Tránsito Aéreo, con miras a permitir una mayor economía de combustible.

4. Apoyar las labores que vienen desarrollando la OACI y otros organismos especializados, conducentes a la reducción de la incidencia del precio de combustible dentro de los costos de las líneas aéreas.
5. Exhortar a las autoridades aeronáuticas que gestionen, ante las autoridades competentes, acciones tendientes a desagrarar el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.
6. Sugerir al Comité Ejecutivo que considere la posibilidad de informar sobre la evolución de este asunto en la próxima Asamblea de la CLAC.

***Esta Resolución reemplaza a la Resolución A15-11.***

## **RESOLUCIÓN A17-09**

### **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 XVII 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, a los operadores aeroportuarios y a los organismos que los agrupan (IATA, ALTA y ACI/LAC), 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 A16-3.*

## **RESOLUCIÓN A17-11**

### **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 A35-5 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 A35-5, 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 A35-5 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 A35-5, 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 XVII 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 A35-5.
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 **de la OACI** 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.
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. 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.
2. 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.
3. 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.
4. Instar a los Estados miembros a no introducir medidas de eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4.
5. 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.
6. 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 A35-5 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 A35-5 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) 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 A16-7.***

24. Entre estos proyectos, también se revisó el Proyecto de Resolución sobre Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes, sobre el cual, el Delegado de Panamá consideró que el proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias forme parte del Estatuto. La Asamblea acogió favorablemente la propuesta presentada y acordó mantener vigente por el momento las siguientes Decisiones:

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

25. De igual manera, encargó al GEPEJTA que analice este asunto para que, de ser el caso, se modifique el Estatuto y se introduzca el proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias en el mismo.

## **SESIONES A PUERTA CERRADA**

**Cuestión 17 del****Orden del Día:****Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia AVSEC. (Sesión a puerta cerrada)***Tarea Nro. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC**Nota de Estudio CLAC/A17-NE/13***Cuestión 18 del****Orden del Día:****Autonomía de gestión y financiera de la CLAC. Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.****(Sesión a puerta cerrada)***Tarea No. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC**Nota de estudio CLAC/A17-NE/14CORRIGENDUM*

**Cuestión 19 del  
Orden del Día:**

**Presupuesto de la CLAC para el bienio 2007-2008  
(Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 25 del Programa de Trabajo de la CLAC*

*Nota de estudio CLAC/A17-NE/15*

**Cuestión 20 del  
Orden del Día:**

**Estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2006. Escalas de contribución 2007-2008. Prorrates de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras. Creación del Fondo de Anticipos para cubrir contingencias en el pago de las cuotas de contribución de los Estados miembros al Presupuesto de la CLAC. Proyectos de Resolución (Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 26 del Programa de Trabajo de la CLAC*

*Nota de estudio CLAC/A17-NE/16*

**Cuestión 21 del  
Orden del Día:**

**Análisis del Orden del Día Provisional del 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI / Temas de interés para la CLAC (Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 30 del Programa de Trabajo de la CLAC*

*Nota de estudio CLAC/A17-NE/17*

*Nota de estudio CLAC/A17-NE/23*

**SEGUNDA SESIÓN PLENARIA**

**Cuestión 22 del  
Orden del Día:**

**Plan estratégico de las actividades de la CLAC para el período del 1° de enero de 2007 al 31 de diciembre de 2008. Proyecto de Programa de reuniones (Sesión a puerta cerrada).**  
*Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC*

*Nota de estudio CLAC/A17-NE/22*

*Nota de estudio CLAC/A17-NE/18*

## SESIONES ABIERTAS

### Cuestión 23 del Orden del Día:

#### Otros asuntos.

- Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros  
*Tarea Nro. 31 del Programa de Trabajo de la CLAC*
- Presentación TSA (*Transportation Security Administration*) sobre “amenaza actual de los explosivos líquidos y los esfuerzos para detectarlos”  
*Tarea Nro. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC*
- Presentación de la República de Corea sobre “Sistema de gestión e implantación de SARPs”.  
*Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC*

*Nota de Estudio CLAC/A17-NE/19*

*Nota Informativa CLAC/A17-NI/04*

*Nota Informativa CLAC/A17-NI/03*

38. En este punto del Orden del Día se llevaron a cabo las siguientes presentaciones:
- “Amenaza actual de los explosivos líquidos y los esfuerzos para detectarlos”, a cargo de la TSA (*Transportation Security Administration*) de los Estados Unidos (**Adjunto 14**); y,
  - “Sistema de gestión e implantación de SARPs”, a cargo de la República de Corea (**Adjunto 15**).

39. De igual manera, la Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A17-NE/19 y pasó revista al proyecto de segunda edición de los “Métodos y procedimientos de trabajo para los Grupos de Expertos del Comité Ejecutivo de la CLAC”, así como al Proyecto de Recomendación relativo al “Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros”, la misma que reemplaza a la Recomendación A14-22.

40. Durante el debate, se propusieron algunas modificaciones de forma. En ese orden de ideas, la Asamblea acordó aprobar los textos que se detallan a continuación:

### MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO PARA LOS GRUPOS DE EXPERTOS DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

#### **Constitución**

1. De conformidad con los Artículos 15 y 39 del Estatuto y del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, respectivamente, el Comité Ejecutivo se encarga de 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.

### **Finalidad**

2. Los Grupos de Expertos tienen por finalidad asesorar al Comité Ejecutivo, analizando, estudiando y proponiendo soluciones concertadas que posibiliten el desarrollo del transporte aéreo regional en base a la coordinación y cooperación de los Estados miembros.

### **Composición**

3. Los Grupos de Expertos del Comité Ejecutivo estarán compuestos por expertos designados por las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC y de los Estados, Organismos y Asociaciones que participan en las reuniones de la CLAC en calidad de observadores, tomando en cuenta los temas que se vayan a discutir y su especialidad. Esta composición podrá ser objeto de revisión por parte del Comité Ejecutivo cada vez que lo considere conveniente y de acuerdo a las tareas asignadas.

4. Cuando se establezca un Grupo de Expertos se solicitará a los Estados miembros y a los Organismos y Asociaciones pertinentes la designación de sus expertos; considerando, en la medida de lo posible, que exista continuidad participativa en las reuniones de trabajo.

### **Funciones**

5. Los miembros deberán contribuir sustancialmente en las labores encargadas por el Comité Ejecutivo y su participación en los debates será a título personal en su calidad de expertos; por tanto, estarán en libertad de manifestar sus opiniones profesionales y no sostener posiciones o representaciones del Estado de donde provienen.

6. Los miembros también podrán desarrollar sus actividades apoyándose en pequeños subgrupos de trabajo en una modalidad *ad hoc*, siempre y cuando se trate de asuntos puntuales que ameriten utilizar este tipo de recurso. Estos pequeños subgrupos presentarán sus trabajos por medio de un Ponente durante las reuniones ordinarias de los Grupos de Expertos.

### **Reuniones**

7. Las reuniones de los Grupos de Expertos serán convocadas por la Secretaría tomando en cuenta el programa de trabajo aprobado por la Asamblea. La fecha, duración y lugar de dichas reuniones se fijará de conformidad a lo resuelto por el Comité Ejecutivo para cada período.

8. La Secretaría preparará un Orden del Día provisional teniendo en cuenta la importancia, el grado de desarrollo y la urgencia de los asuntos a tratar.

9. Regularmente, las reuniones de los Grupos de Expertos serán públicas; aunque cuando lo decidan sus miembros, podrán realizarse a puerta cerrada.

10. Si el tiempo lo permite durante sus reuniones, los Grupos de Expertos podrán examinar asuntos relacionados directamente con su programa de trabajo, aunque éstos no figuren en el Orden del Día.

11. Las reuniones serán inauguradas por la Autoridad Aeronáutica correspondiente al Estado donde se realice la misma y una vez terminado el acto de apertura se procederá a la elección del Coordinador.

### **Mesa**

12. Coordinador: Los Grupos de Expertos en cada reunión elegirán de entre sus miembros un Coordinador, quién se encargará de dirigir los debates, armonizar los comentarios y buscar, en la medida de lo posible, conclusiones y recomendaciones consensuadas para presentarlas al Comité Ejecutivo.

13. Secretario: La Secretaría de las reuniones de los Grupos de Expertos estará a cargo del Secretario de la CLAC.

### **Metodología**

14. Los Grupos de Expertos realizarán su labor por medio de reuniones o por correspondencia o combinando las dos modalidades.

15. Las reuniones serán convenidas por el Comité Ejecutivo y formarán parte del programa de trabajo de la CLAC, incluyendo lugar, fecha y duración de las mismas.

16. Durante las reuniones se evitarán los formalismos, fomentando la libertad de expresión indispensable para conseguir los objetivos planteados.

17. Los miembros de los Grupos podrán presentar notas de estudio a la Secretaría sobre las cuestiones que consten en el Orden del Día para circularlas entre los Estados miembros con 20 días de antelación a la fecha prevista de la reunión.

18. Las propuestas que formulen los Grupos deberán reflejar los criterios sobre los cuales todos sus miembros están de acuerdo. Cuando no se pueda alcanzar el acuerdo señalado, el informe deberá contener los argumentos sustentados y el grado de acuerdo o desacuerdo alcanzado.

### **Informe**

19. Terminada cada reunión y, en un plazo no mayor a 15 días, la Secretaría elaborará un resumen sucinto de las conclusiones y recomendaciones alcanzadas en cada uno de los puntos del Orden del Día, el mismo que será enviado a los Estados miembros, independientemente del informe resumido que presentará a consideración del Comité Ejecutivo.

## **RECOMENDACIÓN A17-18**

### **MEJORAMIENTO DE LA COMUNICACIÓN ENTRE LA SECRETARÍA Y LOS ESTADOS MIEMBROS**

CONSIDERANDO que para el cumplimiento de los fines y objetivos de la CLAC, según lo dispuesto en el Artículo 5 de su Estatuto, la Comisión debe mantener continua comunicación con los Estados miembros;

CONSIDERANDO que tanto la Secretaría como los Estados afrontan dificultades en el normal flujo de la información que se requiere para el cumplimiento de sus funciones;

CONSIDERANDO que la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros debe fluir de manera eficiente, oportuna y económica;

CONSIDERANDO que el avance de la tecnología y los nuevos medios de comunicación pueden contribuir a mejorar la interrelación entre los Estados miembros y la Secretaría;

CONSIDERANDO que las reuniones de los órganos constitutivos de la CLAC se han convertido en importantes foros de coordinación de los Estados miembros y de armonización de políticas de otros organismos internacionales subregionales.

#### LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros y a la Secretaría que, conforme sea pertinente, adopten las siguientes medidas:

1. Garantizar que las labores de registro, control y trámite de la correspondencia, se realicen oportuna y eficientemente.
2. Establecer mecanismos de control que garanticen el suministro de información a los usuarios en forma oportuna.
3. Adoptar procedimientos de recepción y distribución de correspondencia que aseguren una pronta y efectiva acción, por parte de las áreas involucradas.
4. Verificar que los presupuestos de las instituciones incluyan partidas suficientes para atender los gastos de correspondencia y los emolumentos relacionados con la participación de sus funcionarios en las reuniones programadas por el Organismo Regional.
5. Realizar todo el esfuerzo posible para lograr una pronta interconexión entre las Administraciones de Aviación Civil y la Secretaría, a través de los medios electrónicos disponibles en la actualidad.
6. Cumplir, en la medida de lo posible, con el cronograma de actividades que se detalla a continuación, relacionadas con las reuniones de la Comisión:

#### **Cronograma de actividades relacionadas con las reuniones de la CLAC**

<b>N°</b>	<b>Actividad</b>	<b>Encargado</b>	<b>Fecha límite antes/después de la reunión</b>
1	Confirmación de la sede de la reunión, envío de requerimientos y solicitud de información general al Estado anfitrión	Secretaría	60 días antes
2	Preparación del Orden del Día Provisional	Secretaría	50 días antes
3	Envío de la información general a la Secretaría	Estado anfitrión	50 días antes
4	Convocatoria a la reunión	Secretaría	45 días antes

N°	Actividad	Encargado	Fecha límite antes/después de la reunión
5	Solicitud de información a los Estados para la preparación de notas de estudio	Secretaría	45 días antes
6	Preparación de notas de estudio	Secretaría	20 días antes
7	Recepción de notas de estudio y/o información	Estados miembros	20 días antes
8	Envío de notas de estudio (vía correo electrónico y publicación en la web)	Secretaría	15 días antes
9	Confirmación de participación en la reunión	Estados miembros	5 días antes
10	Envío de lista de participantes al Estado anfitrión	Secretaría	5 días antes
11	Celebración de la reunión	Estado anfitrión Secretaría	-
12	Preparación y circulación de un resumen sucinto de las conclusiones de la reunión	Secretaría	15 días después
13	Revisión y encaminamiento de las tareas originadas en la reunión	Secretaría	15 días después
14	Cumplimiento de las tareas encomendadas a la Secretaría / Comité Ejecutivo / Estados	Secretaría Comité Ejecutivo Estados miembros	30 días después
15	Envío del informe a los Estados miembros vía correo electrónico y publicación en la web	Secretaría	45 días después

*La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-22*

**Cuestión 24 del**

**Orden del Día:**

**Examen del Informe del Comité I**

*Nota de estudio CLAC/A17-INFORME COMITÉ I*

41. El Presidente del Comité I, Sr. Luis Rodríguez Ariza, Jefe de la delegación de República Dominicana, presentó el informe de las cuestiones examinadas en las sesiones de trabajo de dicho Comité, el mismo que fue aprobado por unanimidad.

**Cuestión 25 del**

**Orden del Día:**

**Examen del Informe del Comité II**

*Nota de estudio CLAC/A17-INFORME COMITÉ II*

42. 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 26 del  
Orden del Día:**

**Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria**

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

43. La Secretaría presentó a consideración de la Asamblea el Acta de la Primera Sesión Plenaria en la que se analizaron las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del Orden del Día relativas al Informe del Presidente, al Panel sobre Integración del Transporte Aéreo, 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 27 del  
Orden del Día:**

**Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC**

44. 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 2007-2008, quedando constituido de la siguiente manera:

Presidente	Panamá
Primer Vicepresidente	Chile
Segundo Vicepresidente	Colombia
Tercer Vicepresidente	México
Cuarto Vicepresidente	Bolivia

45. Acto seguido, el Presidente de la CLAC saliente, Sr. Eliezer Negri, Superintendente de Asuntos Internacionales de la ANAC de Brasil, se dirigió a los asistentes expresando su agradecimiento por el apoyo recibido durante su período y, para terminar, invitó al nuevo Presidente, Sr. Eustacio Fábrega, Director General de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá, a tomar posesión de la reunión.

**Cuestión 28 del  
Orden del Día:**

**Lugar y fecha de la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC**

46. El Jefe de la Delegación de Chile ofreció su país como sede para la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC, que se llevaría a efecto durante el cuarto trimestre de 2008, lo que fue recibido con beneplácito por todas las delegaciones.

**Cuestión 29 del  
Orden del Día:**

**Clausura de la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC**

- Modificación Acuerdo con Singapur
- Discurso del nuevo Presidente de la CLAC

47. Conforme lo acordado durante la reunión de Jefes de Delegación, llevada a cabo el día 6 de noviembre de 2006, se llevó a cabo la suscripción de la enmienda del Anexo 3 al Memorandum de Entendimiento CLAC/CAAS, entre los señores Eustacio Fábrega, Presidente de la CLAC y Wong Woon Liong, Director General de Aviación Civil de Singapur, mediante el cual se amplía la cooperación de la Academia en materia de capacitación. Esta ampliación consiste en programas de capacitación especiales *in-situ* que serán conducidos por la CAAS en forma *ad-hoc* en uno de los Estados miembros de la CLAC. Antes de la firma del Acuerdo, el Sr. Woon Liong se dirigió a los presentes agradeciendo a todos los Estados miembros de la CLAC por el apoyo recibido en la elección de Singapur en la Parte II del Consejo de la OACI, esperando contar nuevamente con dicho apoyo durante las elecciones que se celebrarán en el 36° período de sesiones de la Asamblea el año que viene. El texto del discurso figura como **Adjunto 16**.

48. Para finalizar, el Secretario de la CLAC agradeció la colaboración recibida durante el período 2005-2006 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 Director General de la Aeronáutica Civil de Panamá. Para terminar, agradeció al Comité Ejecutivo anterior y especialmente al Presidente de la CLAC durante el período 2005-2006, Sr. Eliezer Negri, por el importante apoyo brindado a la Secretaría.

49. Por su parte, el Sr. Eustacio Fábrega, Director General de la Aeronáutica Civil de Panamá, 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 XVII 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 17**.

**XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC**  
(Ciudad de Panamá, Panamá, 06 al 10 de noviembre de 2006)

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**ESTADOS MIEMBROS**

**ARGENTINA**

José Antonio Álvarez  
Jefe Departamento Control Operativo  
Dirección Tránsito Aéreo  
CRA - Comando de Regiones Aéreas  
Av. Comodoro Pedro Zanni 250  
1° Piso - Of. 165, Sector Verde  
1104 Buenos Aires  
T: (5411) 43176014  
F: (5411) 43176014  
[jalvarez@faa.mil.ar](mailto:jalvarez@faa.mil.ar) / [ditraer@faa.mil.ar](mailto:ditraer@faa.mil.ar)

Julio César Lombardi  
Director Nacional de Aeronavegabilidad  
CRA - Comando de Regiones Aéreas  
Junín 1060, Buenos Aires  
C1113AAF – C.A.B.A.  
T: (5411) 45082106  
F: (5411) 45082107  
[direccion@dna.org.ar](mailto:direccion@dna.org.ar)

Rubén Jorge Ordas  
Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas  
CRA - Comando de Regiones Aéreas  
Av. Comodoro Pedro Zanni 250  
Piso1, Oficina 180 Verde,  
1104 Buenos Aires  
T: (5411) 43176010  
F: (5411) 43176029  
[rjordas@hotmail.com](mailto:rjordas@hotmail.com)

Roberto Federico Cimbaro  
Jefe Departamento OACI  
CRA - Comando de Regiones Aéreas  
Edificio Cóndor, Pedro Zanni 250  
1° Piso - Of. 183, Sector Verde  
Buenos Aires 1104  
T: (5411) 43176411  
F: (5411) 43176411  
[bucroas@faa.mil.ar](mailto:bucroas@faa.mil.ar) / [bucroa@faa.mil.ar](mailto:bucroa@faa.mil.ar)

Daniel Oscar Valente  
Representante de Argentina ante el Consejo de  
la OACI  
999 University St. Suite 15.20  
Montreal, Canadá  
T: (1514) 9548250  
F: (1514) 9545732  
[argentina@icao.int](mailto:argentina@icao.int)

**BELICE**

José Contreras  
Director of Civil Aviation  
Department of Civil Aviation  
P.O. Box 367, Belize City  
T: (501) 2252052  
F: (501) 2252503  
[dcabelize@btl.net](mailto:dcabelize@btl.net)

Melani Quigley  
Technical Advisor  
Ministry of Health, Local Government,  
Transport and Communications  
Belmopan, Belize  
T: (501) 8220809  
F: (501) 8222942  
[mohbelize@yahoo.com](mailto:mohbelize@yahoo.com)

**BOLIVIA**

Javier García Soruco  
Director Ejecutivo de Aeronáutica Civil  
DGAC – Dirección General de Aeronáutica  
Civil  
Av. Mariscal Santa Cruz 1278  
Palacio de las Comunicaciones, Piso 4  
Casilla Postal 2237, La Paz  
T: (5912) 2374142  
F: (5912) 2115519  
[jgarcia@dgac.gov.bo](mailto:jgarcia@dgac.gov.bo)

Juan Urrutia Plaza  
Director de Transporte Aéreo  
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil  
Av. Mariscal Santa Cruz 1278, Piso 4  
Palacio de las Comunicaciones  
Casilla Postal 2237, La Paz  
T: (5912) 2115515  
F: (5912) 2119323  
[urrutia@dgac.gov.bo](mailto:urrutia@dgac.gov.bo)

Marco Marcelo Castillo Franco  
Jefe Área de Aeronavegabilidad  
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil  
Av. Mariscal Santa Cruz 1278  
Palacio de las Comunicaciones, Piso 4  
Casilla Postal 2237, La Paz  
T: (5912) 2312452  
F: (5912) 2312452  
[Marco\\_castillo\\_franco@dgac.gov.bo](mailto:Marco_castillo_franco@dgac.gov.bo)

Abdón Porcel Arancibia  
Director de Regulación  
SUPTRANS - Superintendencia de Transportes  
Av. Arce 2847 (Zona de San Jorge)  
Casilla Postal 5976, La Paz  
T: (5912) 2772421  
F: (5912) 2772313  
[aporcel@suptrans.gov.bo](mailto:aporcel@suptrans.gov.bo) /  
[abdonporcel@hotmail.com](mailto:abdonporcel@hotmail.com)

## **BRASIL**

Eliezer Negri  
Superintendente de Asuntos Internacionales  
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil  
Av. Marechal Camara 233 – 12º andar,  
Rio de Janeiro  
T: (55 21) 2139 9683  
F: (5521) 21399678  
[negri@anac.gov.br](mailto:negri@anac.gov.br)

Luiz Antonio Cordeiro  
Superintendente  
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil  
Rua Santa Luzia 651, 11 Andar, Castello  
Río de Janeiro RJ, CEP 20030-040  
T: (5561) 39052677  
F: (5561) 39052644  
[luizcordeiro@anac.gov.br](mailto:luizcordeiro@anac.gov.br)

María Regina Oliveira de Queiroz  
Gerente de Coordinación con Organizaciones Internacionales  
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil  
Av. Marechal Camara 233 – 12º andar,  
Río de Janeiro  
T: (55 21) 21399674  
F: (55 21) 21399678  
[reginaqueiroz@cernai.gov.br](mailto:reginaqueiroz@cernai.gov.br) /  
[reginaqueiroz@anac.gov.br](mailto:reginaqueiroz@anac.gov.br) /  
[queiroz@hotmail.com](mailto:queiroz@hotmail.com)

Natalie Kneit  
Asesora del Director Presidente  
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil  
SL 615, Castello  
T: (55 21) 38247007  
[natalie@anac.gov.br](mailto:natalie@anac.gov.br)

Alexandre Jorge de Lima  
Diplomático  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
Explanada dos Ministerios, Bloco H, Anexo 1,  
Sala 507, Río de Janeiro  
T: (5561) 34118897  
F: (5561) 34118897  
[delima@mre.gov.br](mailto:delima@mre.gov.br)

Renilson Ribeiro Pereira  
Gerente General de Vigilancia Operacional  
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil  
Rua Santa Luzia 651, 11 Andar, Castello  
Río de Janeiro RJ, CEP 20030-040  
T: (5521) 3814-6726  
F: (5521) 3814-6892  
[renilson@anac.gov.br](mailto:renilson@anac.gov.br)

Fernando Nepomuceno Cerdeira  
Facilitador Advisor  
Rua Santa Lucia Nº 651  
Rio de Janeiro- Brasil, Cep 22610-070  
T: (5521) 38297013  
F: (5521) 38166903  
[cerdeira@anac.gov.br](mailto:cerdeira@anac.gov.br)

Sonia Reis Da Costa  
Vice Cónsul  
Embajada de Brasil en Panamá  
Calle Elvira Méndez 24  
T: (507) 2635322  
[embrasil@embrasil.org.pa](mailto:embrasil@embrasil.org.pa)

## CHILE

Enrique Rosende Alba  
Director General de Aeronáutica Civil  
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago  
T: (562) 4368136 / 4392501 / 2052092  
F: (562) 4392101  
[director@dgac.cl](mailto:director@dgac.cl) / [registratura@dgac.cl](mailto:registratura@dgac.cl)

Jorge Frei Toledo  
Secretario General  
JAC - Junta Aeronáutica Civil  
Av. Amunátegui 139, 7° Piso, Santiago  
T: (562) 6731020  
F: (562) 6983148  
[jfrei@mtt.cl](mailto:jfrei@mtt.cl) / [jac@mtt.cl](mailto:jac@mtt.cl)

Arturo Merino Núñez  
Director de Planificación y Coordinación  
Nacional  
DGAC - Dirección General de Aeronáutica  
Civil  
Av. Miguel Claro 1314  
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago  
T: (562) 4392000  
F : (562) 4390562  
[dir.planificacion@dgac.cl](mailto:dir.planificacion@dgac.cl) / [dirplani@dgac.cl](mailto:dirplani@dgac.cl) /  
[amerino@dgac.cl](mailto:amerino@dgac.cl)

Alvaro Lisboa Montt  
Asesor Legal  
JAC - Junta Aeronáutica Civil  
Av. Amunátegui 139, 7° Piso, Santiago  
T: (562) 6986945 / 6731021  
F: (562) 6983148  
[alisboa@mtt.cl](mailto:alisboa@mtt.cl) / [legal\\_jac@mtt.cl](mailto:legal_jac@mtt.cl)

Luis A. Rossi Jofre  
Jefe Sección Relaciones Aeronáuticas  
Internacionales  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago  
T: (562) 4392443  
F: (562) 4392143  
[rossi@dgac.cl](mailto:rossi@dgac.cl)

Gonzalo Miranda Aguirre  
Representante ante el Consejo de la OACI  
999 University Street, Suite 1445,  
Montreal, Québec, H3C5J9, Canadá  
T: (1514) 954 5764 / 9954 6687  
[chile.rep@icao.int](mailto:chile.rep@icao.int) / [gmiranda@icao.int](mailto:gmiranda@icao.int)

Yazmín Balboa Rojas  
Directora Nacional de Aeropuertos  
DAP - Dirección Nacional de Aeropuertos  
Morandé 59, Piso 11, Santiago  
T: (562) 4493401  
F: (562) 6985048  
[yazmin.balboa@mop.gov.cl](mailto:yazmin.balboa@mop.gov.cl)

Eduardo Alvarado Cáceres  
Jefe Departamento Técnico Económico  
JAC - Junta Aeronáutica Civil  
Av. Amunátegui 139, 7° Piso, Santiago  
T: (562) 4213709  
F: (562) 6983148  
[ealvarado@mtt.cl](mailto:ealvarado@mtt.cl)

Juan Carlos Barrientos  
Primer Secretario Embajada de Chile  
Calle Elvira Mèndez, Edificio Banco de  
Boston Piso 11, Zona Bancaria, Panamá  
T: (507) 2239748  
F: (507) 263-5530  
[jcbarrientos@miurrel.gov.cl](mailto:jcbarrientos@miurrel.gov.cl)

## COLOMBIA

Fernando Sanclemente Alzate  
Director General  
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de  
Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Int. El dorado, Piso 4, Apartado  
Aéreo 12307, Santa Fe de Bogotá  
T: (571) 4139894 / 4139276  
F: (571) 4138586  
[fernando.sanclemente@aerocivil.gov.co](mailto:fernando.sanclemente@aerocivil.gov.co) /  
[fsanclemente@aerocivil.gov.co](mailto:fsanclemente@aerocivil.gov.co)

Enrique José Nates Guerra  
Jefe Oficina de Transporte Aéreo  
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de  
Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional El dorado, Of. 403,  
Piso 4, Santa Fe de Bogotá  
T: (571) 2662206  
F: (571) 2663779  
[enrique.nates@aerocivil.gov.co](mailto:enrique.nates@aerocivil.gov.co)

Héctor Hernán Ríos  
Asesor Aeronáutico  
Aerorepública  
Av. ElDorado 84 A 55, Bogotá  
T: (571) 2952650  
F: (571) 2635826  
[hhrios@etb.net.co](mailto:hhrios@etb.net.co)

## **COSTA RICA**

Bernal Mesén Brenes  
Director General de Aviación Civil  
La Uruca, contiguo a Migración  
Apartado Postal 5026 – 1000, San José  
T: (506) 2900090 / 2902356  
F: (506) 2310721  
[costarica@dgac.go.cr](mailto:costarica@dgac.go.cr)

## **CUBA**

Argimiro Ojeda Vives  
Vicepresidente  
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil  
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la  
Revolución, Apartado Postal 6215, La Habana  
T: (537) 551 145  
F: (537) 834 4450  
[vp@iacc.avianet.cu](mailto:vp@iacc.avianet.cu)

Mayda Molina Martínez  
Vicepresidenta  
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de  
la Revolución, La Habana  
T: (537) 830 6046  
F: (537) 83445453  
[mayda.molina@iacc.avianet.cu](mailto:mayda.molina@iacc.avianet.cu) /  
[vpmmolina@iacc.avianet.cu](mailto:vpmmolina@iacc.avianet.cu)

Jorge Félix Castillo de la Paz  
Director de Transporte Aéreo y Relaciones  
Internacionales  
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil  
Calle 23 No. 64, Vedado, La Habana  
T: (537) 551170 / 551123  
F: (537) 834 4577  
[jorge.castillo@iacc.avianet.cu](mailto:jorge.castillo@iacc.avianet.cu)  
[dta@iacc.avianet.cu](mailto:dta@iacc.avianet.cu)

Concepción Martínez Miranda  
Especialista de Transporte Aéreo  
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de  
la Revolución, La Habana  
T: (537) 551170  
F: (537) 8344577  
[concepcion.martinez@iacc.avianet.cu](mailto:concepcion.martinez@iacc.avianet.cu)

José Armando López Falcón  
Miembro de la Comisión de Aeronavegación  
de la OACI  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de  
la Revolución, La Habana  
T: (537) 551 115  
F: (537) 834 4575  
[jlopez@icao.int](mailto:jlopez@icao.int)

Julio Espinosa Echevarría  
Asesor Presidencia  
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil  
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la  
Revolución, La Habana  
T: (537) 551144  
F: (537) 8348032  
[julio.espinosa@iacc.avianet.cu](mailto:julio.espinosa@iacc.avianet.cu)

Onil Nápoles Sayous  
Gerente General de Cubana en Panamá  
Cubana de Aviación  
[onilcubana@cableonda.net](mailto:onilcubana@cableonda.net)

## **ECUADOR**

Willian Birkett Mortola  
Director General de Aviación Civil  
Buenos Aires, 149 Av. 10 de Agosto, Quito  
T: (5932) 2223179 / 2521226 / 2281651  
F: (5932) 2563995  
[director@dgac.gov.ec](mailto:director@dgac.gov.ec)

Carlos Eduardo Sáenz Merizalde  
Asesor de Derecho Aeronáutico  
DGAC - Dirección General Aviación Civil  
Buenos Aires, 149 Av. 10 de Agosto, Quito  
T: (5932) 2552687  
F: (5932) 2563995  
[Edna\\_vasco@dgac.gov.ec](mailto:Edna_vasco@dgac.gov.ec)  
[Politica\\_aerea@hotmail.com](mailto:Politica_aerea@hotmail.com)

Estela Arellano Zambrano  
Jefe de Transporte Aéreo  
DGAC – Dirección General de Aviación Civil  
Buenos Aires # 149 y 10 de Agosto, Quito  
T: (5932) 2552987  
F: (5932) 2901224  
[Jefe\\_transpaereo@dgac.gov.ec](mailto:Jefe_transpaereo@dgac.gov.ec)

## EL SALVADOR

José René Rodríguez Gutiérrez  
Director Ejecutivo  
AAC - Autoridad de Aviación Civil  
Carretera Panamericana, Km. 9 1/2, Blvd.  
Ejército, Ilopango, San Salvador  
T: (503) 22950433  
F: (503) 22950345  
[navegacion-aerea@aac.gob.sv](mailto:navegacion-aerea@aac.gob.sv)

## GUATEMALA

José Manuel Moreno Botran  
Director General de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13  
Guatemala, Ciudad  
T: (502) 23320162 / 23322585  
F: (502) 22314840  
[info@dgacguate.com](mailto:info@dgacguate.com)  
[informatico@dgacguate.com](mailto:informatico@dgacguate.com)

## HONDURAS

Guillermo Seaman  
Director General de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Toncontin,  
Apartado Postal 30145, Tegucigalpa D.C.  
T: (504) 2346853  
F: (504) 2333683  
[guiseavian@yahoo.com](mailto:guiseavian@yahoo.com)  
[guiseaman@yahoo.com](mailto:guiseaman@yahoo.com)

Bayardo Pagoada  
Viceministro de Transporte  
SOPTRAVI - Sub Secretaría de Transporte B°  
La Bolsa, Comayaguela,  
T: (504) 2250690  
F: (504) 2252223  
[bpagoadaf@yahoo.com](mailto:bpagoadaf@yahoo.com)

Adán Suazo Morazán  
Representante ante el Consejo de la OACI  
999 University Street, Suite 12 :35  
Montrel, Quebec, Canadá  
T: (1514) 9548284  
[honduras@icao.int](mailto:honduras@icao.int)  
[asmorazan@icao.int](mailto:asmorazan@icao.int)

## JAMAICA

Torrance D.G. Lewis  
Director General  
JCAA - Jamaica Civil Aviation Authority  
4 Winchester Road, P.O. Box 8998  
Kingston 10 C.S.O.  
T: (1876) 9202250  
F: (1876) 9200194  
[dg@jcaa.gov.jm](mailto:dg@jcaa.gov.jm) / [jcivav@jcaa.gov.jm](mailto:jcivav@jcaa.gov.jm)

Herald Wilson  
Representante de Santa Lucía ante el Consejo  
de la OACI  
Montreal, Canadá  
[saintlucia@icao.int](mailto:saintlucia@icao.int)

## MÉXICO

Dionisio Méndez Mayora  
Representante ante el Consejo de la OACI  
999 University Street, Suite 14:40 Montreal,  
Quebec, Canadá H3C 5J9  
T: (1514) 9548284 / 9546146  
F: (1514) 9545838  
[dmendez@icao.int](mailto:dmendez@icao.int) / [delegamex@icao.int](mailto:delegamex@icao.int)

Alan Romero Zavala  
Encargado de Asuntos Económicos y  
Comerciales  
Embajada de Mexico en Panamá  
Piso 10, Edif. ADR, SamuelLewis y Calle 58,  
Obarrio, Panamá  
T; (507) 2634900  
F: (507) 2635446  
[aromero@ccmexico.co.cr](mailto:aromero@ccmexico.co.cr)

## NICARAGUA

Orrin Watson Sinclair  
Director General de Aeronáutica Civil  
Ministerio de Transporte e Infraestructura  
Frente al Estadio Nacional,  
Apartado Postal 4936, Managua  
T: (5052) 227333 / 227517  
F: (5052) 22 7516  
[dgac@mti.gob.ni](mailto:dgac@mti.gob.ni) / [sequeirajc@hotmail.com](mailto:sequeirajc@hotmail.com)

## PANAMÁ

Eustacio Fábrega López  
Director General  
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil  
Edificio 870, Albrook, Ciudad de Panamá,  
7501 y 7615, Panamá 5  
T: (507) 5019300  
F: (507) 5019305  
[dgeneral@ aeronautica.gob.pa](mailto:dgeneral@ aeronautica.gob.pa) /  
[efabrega@ aeronautica.gob.pa](mailto:efabrega@ aeronautica.gob.pa)

Nelly Simeón  
Subdirectora General  
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil  
Edificio 870, Albrook, Ciudad de Panamá,  
7501 y 7615, Panamá 5  
T: (507) 5019307  
F: (507) 5019308  
[nsimeon@ aeronautica.gob.pa](mailto:nsimeon@ aeronautica.gob.pa)

Ricardo García de Paredes  
Asesor Legal para Asuntos Internacionales y  
de Política Aeronáutica  
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil  
Apartado 03070, Panamá 5  
T: (507) 5019200  
F: (507) 5019305  
[rgarciadeparedes@ aeronautica.gob.pa](mailto:rgarciadeparedes@ aeronautica.gob.pa)

Edgar Ochomogo  
Director Encargado ICTA  
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil  
T: (507) 5019246  
F: (507) 5019205  
[admiicta@ aeronautica.go.pa](mailto:admiicta@ aeronautica.go.pa)

Fabián Lasso  
Director de Navegación Aérea  
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil  
T: (507) 5019846 / 5019801  
F: (507) 501 9809  
[flasso@ aeronautica.go.pa](mailto:flasso@ aeronautica.go.pa)

Gregorio Montecer  
Asesor del Director General  
AAC – Autoridad de Aeronáutica Civil  
T: (507) 501 9200  
F: (507) 501 9403  
[gmontecer@ aeronautica.gob.pa](mailto:gmontecer@ aeronautica.gob.pa)

Enrique Herrera  
Director de Transporte Aéreo  
AAC – Autoridad de Aeronáutica Civil  
Edificio 805, Albrook, Piso 3, Panamá 5  
T: (507) 5019000  
F: (507) 5019079  
[eherrera@ aeronautica.gob.pa](mailto:eherrera@ aeronautica.gob.pa)

Julio Martiniz  
Director Nacional AVSEC  
AAC – Autoridad de Aeronáutica Civil  
Edificio 805, Albrook, Panamá 5  
T: (507) 5019000  
F: (507) 5019028  
[jmartiniz@ aeronautica.gob.pa](mailto:jmartiniz@ aeronautica.gob.pa)

Samuel Alexander  
Secretario General  
AAC – Autoridad de Aeronáutica Civil  
Edificio 805, Albrook, Panamá 5  
T: (507) 5019000  
[samyalexander@hotmail.com](mailto:samyalexander@hotmail.com)

Antonio Barrio  
Director de Aeropuertos  
AAC – Autoridad de Aeronáutica Civil  
Edificio 805, Albrook, Panamá 5  
T: (507) 5019231  
F: (507) 5019285  
[abarrios@ aeronautica.gob.pa](mailto:abarrios@ aeronautica.gob.pa)

Ernesto Espinosa  
Subdirector Transporte Aéreo  
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil  
Edificio 805, Albrook, Panamá 5  
T: (507) 5019000  
F: (507) 5019073  
[dta@mial.aeronautica.gob.pa](mailto:dta@mial.aeronautica.gob.pa)

Claudio Dutary  
Gerente de Operaciones  
AITSA - Aeropuerto Internacional Tocumen  
S.A.  
T : (507) 2382871  
F : (507) 2382870  
[cdutary@tocumenpanama.aero](mailto:cdutary@tocumenpanama.aero)

José Manuel Sánchez  
Coordinador Proyecto OACI  
AITSA - Aeropuerto Internacional de  
Tocumén S.A.  
T: (507) 2382708  
[jmsanchez@tocumenpanama.aero](mailto:jmsanchez@tocumenpanama.aero)  
[oaci@tocumenpanama.aero](mailto:oaci@tocumenpanama.aero)

Gabriel Duque  
Terminal de Carga  
AITSA - Aeropuerto Internacional de  
Tocumén S.A.  
T: (507) 2383523  
F: (507) 2383520  
[gduqueb@hotmail.com](mailto:gduqueb@hotmail.com)

Luis Ernesto Eleta  
Gerente General  
Terminal de Carga Tocumen  
T: (507) 238 3385

Pedro Heilbron C.  
Presidente Ejecutivo  
COPA AIRLINES  
Business Park, Costa del Este  
T: (507) 3042534  
F: (507) 3042535  
[pheilbron@copaair.com](mailto:pheilbron@copaair.com)

Moisés Véliz Arosemena  
Vicepresidente de Relaciones con los  
Gobiernos  
COPA AIRLINES  
Business Park, Costa del Este  
T: (507) 3042534  
F: (507) 3042535  
[mveliuz@copaair.com](mailto:mveliuz@copaair.com)

Mario E. García de Paredes  
Estudiante  
Universidad Santa María La Antigua  
T: (507) 226 2148

## PARAGUAY

Jesús César Ríos Rabello  
Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos  
Internacionales  
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica  
Civil  
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre,  
Asunción  
T: (595 21) 213365  
F: (595 21) 213365  
[stai@dinac.gov.py](mailto:stai@dinac.gov.py)

Arsenio Cardozo Cantero  
Secretario General  
DINAC – Dirección Nacional de Aeronáutica  
Civil  
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre,  
Asunción  
T: (595 21) 212530  
F: (595 21) 212530  
[Sec\\_gral@dinac.gov.py](mailto:Sec_gral@dinac.gov.py)

María Liz Viveros de Bazán  
Gerente de Transporte Aéreo y Regulación  
Aero comercial  
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica  
Civil  
Ministerio de Defensa Nacional  
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre  
3 Piso, Asunción  
T: (59521) 210764  
F: (59521) 213365  
[gta\\_rac@dinac.gov.py](mailto:gta_rac@dinac.gov.py)  
[fal@dinac.gov.py](mailto:fal@dinac.gov.py)

## REPÚBLICA DOMINICANA

Luis P. Rodríguez Ariza  
Sub-Director General de Aeronáutica Civil  
Miembro Junta de Aeronáutica Civil  
Av. México, Esq. 30 de Marzo, Santo  
Domingo  
T: (1 809) 2217909 ext. 244  
F: (1 809) 687 6616  
[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  
T: (1 809) 221 7909 ext. 237  
F: (1 809) 689 9145  
[junta\\_aeronautica@dgac.gov.do](mailto:junta_aeronautica@dgac.gov.do)

## URUGUAY

Jose Luis Vilaro  
Director Nacional de Aviación Civil e  
Infraestructura Aeronáutica - DINACIA  
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 12100  
T: (5982) 6019044  
F: (598 2) 604 0408 Int. 4053  
[dinacia@adinet.com.uy](mailto:dinacia@adinet.com.uy)

Daniel Olmedo  
Director General de Aviación Civil  
DINACIA – Dirección Nacional de Aviación  
Civil e Infraestructura Aeronáutica  
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 12100,  
Montevideo  
T: (5982) 600 4531  
F: (5982) 604 0427  
[dgacuru@dinacia.gob.uy](mailto:dgacuru@dinacia.gob.uy)

Sergio Pérez Lauro  
Director de la Dirección de Transporte Aéreo  
Comercial  
DTAC - Dirección de Transporte Aéreo  
Comercial  
Camino Carrasco 5519  
T: (5982) 6040408 Ext. 4040  
F: (5982) 604 2404  
[perezlau@adinet.com.uy](mailto:perezlau@adinet.com.uy)  
[dtacuru@adinet.com.uy](mailto:dtacuru@adinet.com.uy)

Luis G. Giorello Sancho  
Asesor Jurídico  
DINACIA – Dirección Nacional de Aviación  
Civil e Infraestructura Aeronáutica  
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 12100  
T: (598 2) 604 0408 int. 4223  
F: (598 2) 604 0408 int. 4053  
[giosan@adinet.com.uy](mailto:giosan@adinet.com.uy)

## **VENEZUELA**

Ramón Jesús Viñas  
Presidente  
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil  
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche  
Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros  
Piso 5, Caracas 1060  
T: (58212) 277 4531  
F: (58212) 264 3889  
[rvinas@inac.gov.ve](mailto:rvinas@inac.gov.ve)

Eduardo A. Falcón  
Representante de Venezuela en la OACI  
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil  
T: (1514) 3907017  
F: (1514) 3007018  
Montreal, Canadá  
[eduardo\\_falcon@hotmail.com](mailto:eduardo_falcon@hotmail.com)

Isvelis Barrera  
Jefe Oficina de Relaciones con la Aviación  
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil  
Av. José Félix Sosa, Torre Británica, Piso 2  
Altamira Sur, Caracas  
T: (58212) 2774435  
F: (58212) 2774438  
[j.barrera@inac.gov.ve](mailto:j.barrera@inac.gov.ve)

Cornelio A. Trujillo Candor  
Gerente General de Seguridad Aeronáutica  
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil  
Av. José Félix Sosa, Torre Altamira, Piso 5,  
Caracas  
T : (5414) 140 3874  
[c.trujillo@inac.gov.ve](mailto:c.trujillo@inac.gov.ve)

Raúl Rodríguez López  
Gerente General de Transporte Aéreo  
Ave. José Félix Sosa, Torre Altamira, Caracas  
T: (58212) 2774597  
F: (58212) 2774500  
[r.rodriguez@inac.gov.ve](mailto:r.rodriguez@inac.gov.ve)

Ivonne Diamond Bello  
Abogada Asuntos Aeronáuticos y  
Gubernamentales  
AEROPOSTAL Alas de Venezuela  
Torre Polar Oeste, Piso 22, Plaza Venezuela  
Av. Paseo Colón, Caracas  
T: (58 212) 7086130  
F: (58 212) 7931361  
[ivonne.diamond@aerpostal.com](mailto:ivonne.diamond@aerpostal.com)

Gerardo Antonio Delgado Maldonado  
Primer Secretario  
Av. Samuel Lewis, Torre HSBC, piso 5,  
Ciudad de Panamá  
T: (507) 2691244  
[primersecretario@venezuela.org.pa](mailto:primersecretario@venezuela.org.pa)

## **ESTADOS NO MIEMBROS**

### **COREA**

Kim Kwan Youn  
Deputy Director General for Flight Standards  
Division  
214 Gtwahae-dong, Gtwgseo-gu, Seoul, 157-  
711 Korea  
T: (82 2) 26696378  
F: (82 2) 63427219  
[lakekim@moct.go.kr](mailto:lakekim@moct.go.kr)

Suri Jang Won  
Senior Engineer  
45 Eoun-Dang Yosung.gu  
Dae Jeon, Korea  
T: (82) 428602508  
F: (82) 428602501  
[jwsuh@kari.re.kr](mailto:jwsuh@kari.re.kr)

Crystal Guseul Kim  
Assistant Team Leader for International  
Aviation Office  
214 Gtawahae-dong, Gtwgseo-gu, Seoul, 157-  
711 Korea  
T: (82 2) 26696378  
F: (82 2) 63427219  
[crystal\\_kim@moct.go.kr](mailto:crystal_kim@moct.go.kr)

### **ESTADOS UNIDOS**

Dawn Veatch  
Manager, Flight Standards Southern Region  
FAA - Federal Aviation Administration  
1701 Columbia Ave. College Park, GA 30337  
T: (1404) 3056000  
F: (1404) 3056008  
[dawn.veatch@faa.gov](mailto:dawn.veatch@faa.gov)

Javier Rodriguez  
Manager, Flight Standards Int'l Field Office  
for Latin America and the Caribbean  
FAA - Federal Aviation Administration  
8600 NW 36 Street - Suite 501  
Miami FL. 33166  
T: (1305) 7163500  
F: (1305) 7163515  
[javier.rodriguez@faa.gov](mailto:javier.rodriguez@faa.gov)

Mayte Ashby  
Senior Representative Western Hemisphere  
Office  
FAA - Federal Aviation Administration  
8600 NW 36 Street - Suite 501  
Miami FL. 33166  
T: (1305) 7163300 Ext. 12  
F: (1305) 7163309  
[mayte.ashby@faa.gov](mailto:mayte.ashby@faa.gov)

Krista Berquist  
International Aviation Operations Specialist  
Western Hemisphere Division  
FAA - Federal Aviation Administration  
800 Independence Ave. SW  
FoB10B, 6<sup>a</sup> Floor, Washington, DC 20591  
T: (202) 3858877  
F: (202) 2675032  
[Krista.berquist@faa.gov](mailto:Krista.berquist@faa.gov)

Rochelle J. Lipsitz  
Deputy General Manager International  
Programs  
TSA – Transportation Security Administration  
601 S. 12<sup>th</sup> St.  
Arlington VA 22202  
T: (1571) 2274168  
[Rochelle.lipsitz@dhs.gov](mailto:Rochelle.lipsitz@dhs.gov)

Ian Ross  
Office of International Programs  
TSA – Transportation Security Administration  
601 S. 12<sup>th</sup> St.  
Arlington VA 22202 US  
T: (1571) 2272249  
[ian.ross@dhs.gov](mailto:ian.ross@dhs.gov)

Víctor Guardia  
TSA Rep. Central A. Dom Rep & Cuba  
TSA – Transportation Security Administration  
3000 SW 148<sup>th</sup> Ave. Suite 200  
Miramar, Florida 33027  
T: (1954) 4317708  
F: (1954) 4317972  
[victor.guardia@dhs.gov](mailto:victor.guardia@dhs.gov)

Elizabeth Smiley  
Analyst  
TSA – Transportation Security Administration  
601 12<sup>th</sup> Street South  
Arlington VA USA 22304  
T: (1703) 6013152  
[Elizabeth.smiley@dhs.gov](mailto:Elizabeth.smiley@dhs.gov)

William Gaches  
Assistant Administrator, Office of Intelligence  
TSA – Transportation Security Administration  
601 S. 12<sup>th</sup> St.  
Arlington VA 22202 US  
T: (1703) 6013100  
[William.gaches@dhs.gov](mailto:William.gaches@dhs.gov)

Jeanette Hanna-Ruiz  
Special Assistant, Deputy Assistant Secretary  
TSA – Transportation Security Administration  
601 12<sup>th</sup> Street South  
Arlington VA USA 22202  
T: (1571) 2272868  
[Jeanette.hanna@dhs.gov](mailto:Jeanette.hanna@dhs.gov)

#### **EAU – EMIRATOS ARABES UNIDOS**

Juan Carlos Salazar  
Air Transport Advisor  
GCAA - General Civil Aviation Authority  
T: (971) 42111589  
F: (971) 42111620  
P.O. Box 30500, Dubai  
[jsalazar@gcaa.ae](mailto:jsalazar@gcaa.ae)

Ahmed Al Haddabi  
Deputy Director General  
GCAA - General Civil Aviation Authority  
T: (971) 56627809  
F: (971) 254402  
[ddg@gcaa.ae](mailto:ddg@gcaa.ae)

Owsy Al Khanjari  
Chief Regulation and Investigation  
GCAA - General Civil Aviation Authority  
P.O. Box 6558, Dubai  
T: (971) 024054449  
F: (971) 024054465  
[alkhanjari@gcaa.ae](mailto:alkhanjari@gcaa.ae)

Wolfgang Jidszuhn  
Advisor, Safety & Security  
GCAA - General Civil Aviation Authority  
P.O. Box 30500, Dubai  
T: (971) 42111560  
[wjidszuhn@gcaa.ae](mailto:wjidszuhn@gcaa.ae)

David Broz  
Manager International Affairs and Airline  
Cooperation  
Emirates Airline

#### **FRANCIA**

Jean-Michel Bour  
Assistant Director, European & International  
Strategy  
DGAC  
50 RUE Henri Farman, 75015 Paris, France  
T: (33) 158096666  
[Jean-michel.bour@aviation-civile.gouv.fr](mailto:Jean-michel.bour@aviation-civile.gouv.fr)

#### **SINGAPUR**

Wong Woon Liong  
Director General of Civil Aviation  
CAAS – Civil Aviation Authority of Singapore  
Singapore Changi Airport, Singapore 9181  
T: (656) 541002  
F: (1514) 3907006  
[Wong\\_oon\\_liong@caas.gov.sg](mailto:Wong_oon_liong@caas.gov.sg)

Bong Kim Pin  
Representante de Singapur ante el Consejo de  
la OACI  
999 University St., Suite 1570, Montreal,  
Quebec, H3C 5J9, Canadá  
T: (659) 8211132 / (1514) 9546118  
F: (1514) 3907006  
[bong\\_kim\\_pin@caas.gov.sg](mailto:bong_kim_pin@caas.gov.sg)  
[singapore@icao.int](mailto:singapore@icao.int)

Eileen Poh  
Assistant Director (ICAO Affaire)  
CAAS – Civil Aviation Authority of Singapore  
Singapore Changi Airport, Singapore 9181  
T: (656) 5416915  
[Eileen-poh@caas.gov.sg](mailto:Eileen-poh@caas.gov.sg)

Martin Ng  
Manager (International Relations)  
CAAS – Civil Aviation Authority of Singapore  
Singapore Changi Airport, Singapore 9181  
T: (656) 5416915  
[Martin-ng@caas.gov.sg](mailto:Martin-ng@caas.gov.sg)

Valeria Gutiérrez  
Administrative Officer, Permanent Mission of  
Singapore to ICAO  
999 University, Suite 10-25  
Montreal, Dc H3C 559 Canada  
T: (514) 9546118  
F: (514) 3907006  
[singapore@icao.int](mailto:singapore@icao.int)

**ORGANIZACIONES  
INTERNACIONALES  
GUBERNAMENTALES**

**CEAC – Comisión Europea de Aviación Civil**

Raymond Benjamin  
Executive Secretary  
Paris, Francia  
T: (331) 464 8544  
F: (331) 46241818  
[secretariat@ecac-ceac.org](mailto:secretariat@ecac-ceac.org)

**CE – Comisión Europea**

Carlos Mestre  
Jefe-negociador de Acuerdo Aéreos  
200 Rue de la Loi DM24 5/130  
1049 Bruselas, Bélgica  
T : (32) 2 298 7145

**COCESNA - Corporación Centro América de Servicios de Navegación Aérea**

Eduardo Marín Jiménez  
Presidente Ejecutivo  
Aeropuerto de Toncotín  
Apartado Postal 660, Tegucigalpa  
Honduras  
T: (504) 2343360 Ext. 1229 / 2342948  
F: (504) 2342550  
[presidencia@cocesna.org](mailto:presidencia@cocesna.org) /  
[emarin@cocesna.org](mailto:emarin@cocesna.org)

Jorge Vargas Araya  
Director ACSA  
San José, Costa Rica  
T. (506) 4401981  
F. (506) 4438968  
[jvargas@cocesna.org](mailto:jvargas@cocesna.org)

**OACI – Organización de Aviación Civil Internacional**

Roberto Kobeh González  
Presidente del Consejo de la OACI  
999 University Street, Suite 12.20  
Montreal, Canadá  
T. (1514) 9548284  
F. (1514) 9545858  
[icaoHQ@icao.int](mailto:icaoHQ@icao.int)

José Miguel Ceppi  
Director Regional de la Oficina Sudamericana  
Apartado 4127, Lima 100, Perú  
T: (511) 6118686 Anexo 113  
F: (511) 6118689  
[mail@lima.icao.int](mailto:mail@lima.icao.int)

**CLAC – Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

Marco Ospina Yépez  
Secretario  
(Centro Empresarial Real, Vía Principal 102)  
Edificio Real Cuatro, Piso 3, Víctor Andrés  
Belaunde 147, Lima 27, Perú  
Apartado Postal 4127, Lima 100, Perú  
T: (511) 422 6905/ 4229367  
F: (511) 4228236  
[clacsec@lima.icao.int](mailto:clacsec@lima.icao.int)

Tatiana Arbulú Beleván  
Asistente de Programa  
(Centro Empresarial Real, Vía Principal 102)  
Edificio Real Cuatro, Piso 3, Víctor Andrés  
Belaunde 147, Lima 27, Perú  
Apartado Postal 4127, Lima 100, Perú  
T: (511) 4226905 / 4229367  
F: (511) 4228236  
[ta@lima.icao.int](mailto:ta@lima.icao.int)

**ORGANIZACIONES  
INTERNACIONALES NO  
GUBERNAMENTALES**

**ALTA – Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo**

Francisco J. Mächler  
Asesor  
Av. El dorado N 92-30, Bogotá, Colombia  
T.: (571) 2957972  
F: (571) 4139178  
[fmachler@alta.aero](mailto:fmachler@alta.aero)

**IATA - International Air Transport  
Association**

Patricio Sepúlveda  
Regional Vice President Latin America &  
Caribbean  
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),  
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos  
T: (1305) 2667552 ext.: 336  
F: (1305) 2667718  
[sepulvedap@iata.org](mailto:sepulvedap@iata.org)

César Barragán  
Country Manager Panamá  
Calle 53 Este Obarrio Edificio Hi Tech Plaza 6  
T: (507) 2233173  
F: (507) 2634186  
[barragan@iata.org](mailto:barragan@iata.org)

**INSTITUTO IBEROAMERICANO DE  
DERECHO AERONÁUTICO DEL  
ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN  
COMERCIAL**

Jorge Rubén Rosas  
Vicepresidente III  
Rosas y Rosas  
Panamá  
T: (507) 2649177  
F : (507) 2640269

**INDUSTRIA AERONÁUTICA**

**BOEING COMPANY**

Larry Kephart  
Boeing Regulatory Affairs, Former FAA  
Division Manager of International Flight  
Standards  
P.O. Box 3707 Nic 67-64  
Seattle, WA 98124-2207  
T: (562) 3385595  
[Larry.g.kephart@boeing.com](mailto:Larry.g.kephart@boeing.com)

Alexander F. Watson  
Hills & Company International Relations,  
Former Assistant Secretary of State for  
Western Hemisphere Affairs  
T: (202) 8224700  
F: (202)8224710  
[afwatson@hillsandco.com](mailto:afwatson@hillsandco.com)

Anne Sackville-West  
Regulatory Affairs  
PO Box 3707 MC 67-RT  
Seattle, WA 98124-2207  
T: (425) 2089110  
[Anne.e.sackville-west@boeing.com](mailto:Anne.e.sackville-west@boeing.com)

**EMBRAER - Empresa Brasileira de  
Aeronautica S.A.**

Sergio Kuczynski  
Manager Market Development - Commercial  
Aviation Latin America  
Av. Brig. Faria Lima 2170  
CEP 12227-901 S.J. Dos Campos  
Sao Paulo, Brasil  
T: (5512) 3927 2349  
F: (5512) 3927 8444  
[kuczynski@embraer.com.br](mailto:kuczynski@embraer.com.br)

**XVII ASAMBLEA DE LA CLAC**

(Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006)

**RELACIÓN DE NOTAS DE ESTUDIO**

<b>Orden Día</b>	<b>No. de Nota</b>	<b>Asunto</b>	<b>Medidas a adoptar</b>	<b>Tarea No. Programa Trabajo</b>	<b>Presentada por</b>
4	CLAC/A17-NE/02	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2005 - 2006.	Tomar nota	-	Presidente de la CLAC
5	CLAC/A17-NE/01 CLAC/A17-NI/01	Orden del Día Provisional. Relación preliminar de notas de estudio.	Adopción del Orden del Día	-	Comité Ejecutivo
6	CLAC/A17-NI/02	Panel: Integración del Transporte Aéreo.	Tomar nota	12 y 30	Chile MERCOSUR CE
7	CLAC/A17-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/A17-NE/04	Implementación del Sistema de integración regional del transporte aéreo latinoamericano.	Proyecto de Resolución	2	Comité Ejecutivo
9	CLAC/A17-NE/05	Medidas para contribuir a la aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM.	Proyecto de Recomendación	6 y 7	Comité Ejecutivo
10	CLAC/A17-NE/06 CLAC/A17-NE/20	Factores a considerar en la concesión de aeropuertos. Coordinación técnica de la OACI en los procesos de concesión aeroportuaria	Proyecto de Resolución	9	Comité Ejecutivo Panamá
11	CLAC/A17-NE/07	Incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC.	Proyecto de Recomendación	14	Comité Ejecutivo
12	CLAC/A17-NE/08	Servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios.	Proyecto de Resolución	16	Comité Ejecutivo
13	CLAC/A17-NE/09	Gestión integral de la cartera de sobrevuelos en los Estados miembros de la CLAC.	Proyecto de Recomendación	17	Comité Ejecutivo
14	CLAC/A17-NE/10	Guía de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica.	Proyecto de Recomendación	19	Comité Ejecutivo
15	CLAC/A17-NE/11	Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos.	Proyecto de Recomendación	20	Comité Ejecutivo
16	CLAC/A17-NE/12	Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias).	Proyectos de Decisión	23	Comité Ejecutivo

Orden Día	No. de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Tarea No. Programa Trabajo	Presentada por
17	CLAC/A17-NE/13	Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia AVSEC <b>(Sesión a puerta cerrada)</b> .	Proyecto de Resolución	7	Comité Ejecutivo
18	CLAC/A17-NE/14	Autonomía de gestión y financiera de la CLAC. Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. <b>(Sesión a puerta cerrada)</b> .	Proyectos de Resolución	24	Comité Ejecutivo
	CLAC/A17-NE/21	Autonomía de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) Revisión del trabajo actual y propuestas para el trabajo futuro de la CLAC a partir de 2007 <b>(Sesión a puerta cerrada)</b> .		24	Argentina y México
	CLAC/A17-NE/24	Incorporación de Belice a la membresía de la CLAC <b>(Sesión a puerta cerrada)</b>		21	Secretaría
19	CLAC/A17-NE/15	Presupuesto de la CLAC para el bienio 2007-2008. <b>(Sesión a puerta cerrada)</b>	Aprobación Presupuesto CLAC 2007-2008	25	Comité Ejecutivo
20	CLAC/A17-NE/16	Estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2006. Escalas de contribución 2007-2008. Prorrates de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras. Creación del Fondo de Anticipos para cubrir contingencias en el pago de las cuotas de contribución de los Estados miembros al Presupuesto de la CLAC y erogaciones emergentes <b>(Sesión a puerta cerrada)</b>	Proyectos de Resolución	26	Comité Ejecutivo
21	CLAC/A17-NE/17	Análisis del Orden del Día Provisional del 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI / Temas de interés para la CLAC <b>(Sesión a puerta cerrada)</b>		30	Comité Ejecutivo
	CLAC/A17-NE/23	Presentación de la candidatura de la República Bolivariana de Venezuela al Consejo de la OACI <b>(Sesión a puerta cerrada)</b>			Venezuela
22	CLAC/A17-NE/18	Plan estratégico de las actividades de la CLAC para el período del 1º de enero de 2007 al 31 de diciembre de 2008. <b>Proyecto de Programa de Reuniones (Sesión a puerta cerrada)</b>	Programa estratégico de las actividades y reuniones CLAC 2007-2008	-	Comité Ejecutivo
	CLAC/A17-NE/22	Mecanismo de coordinación y comunicación entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y el Grupo Latinoamericano y del Caribe en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. <b>Proyecto de Recomendación. (Sesión a puerta cerrada)</b>	Proyecto de Recomendación		Argentina, Chile y México, apoyada por Brasil, Colombia, Honduras y Perú
23	CLAC/A17-NE/19	Otros asuntos.	Proyecto de Recomendación	31	Comité Ejecutivo
	CLAC/A17-NI/04	• Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros		7	EE.UU.
	CLAC/A17-NI/03	• Presentación TSA ( <i>Transportation Security Administration</i> ) sobre "amenaza actual de los explosivos líquidos y los esfuerzos para detectarlos" • Presentación de la República de Corea sobre "Sistema de gestión e implantación de SARPs".		1	Corea
24	CLAC/A17-INFORME COMITE I	Examen del Informe del Comité I.	Revisión y aprobación	-	Presidente Comité I

<b>Orden Día</b>	<b>No. de Nota</b>	<b>Asunto</b>	<b>Medidas a adoptar</b>	<b>Tarea No. Programa Trabajo</b>	<b>Presentada por</b>
25	CLAC/A17- INFORME COMITE II	Examen del Informe del Comité II.	Revisión y aprobación	-	Presidente Comité II
26	CLAC/A17-ACTA I	Aprobación del Acta de la Plenaria.	Revisión y aprobación	-	Plenaria

**PALABRAS DE BIENVENIDA DE LA SRA. MINISTRA DE GOBIERNO Y JUSTICIA,  
OLGA GOLCHER A LOS DELEGADOS DE LA XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA  
CLAC**

Celebramos, por la suma distinción que nos otorga, que Panamá sea la sede de una Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. La asistencia de todos y cada uno de ustedes a esta Décimo Séptima Asamblea nos honra de manera muy especial, pues se da justo en el momento en el que asumimos la decisión de modernizar nuestro Canal en consonancia con los requerimientos del comercio y el transporte mundial y con ello darle paso a eventos que incidirán profundamente en el presente y futuro de nuestro país y del escenario marítimo global.

Panamá aspira a desarrollarse como una plataforma de servicios completos para el comercio y transporte seguros y desde esta perspectiva, y además de lo marítimo, abordar temas de primera importancia para la Aviación Civil Latinoamericana es una oportuna ocasión que se inserta en nuestra estrategia principal, tanto en lo concerniente a las oportunidades de desarrollo para Panamá y los panameños, como en lo concerniente a la satisfacción de necesidades e intereses comerciales de la comunidad internacional.

De allí que el transporte y el comercio aéreo forman parte de nuestra agenda prioritaria como nación. Así se ha decidido durante el Gobierno del Presidente Torrijos. Y más allá de la vigencia de esta Administración, se ha planteado el esquema de una política de Estado coherente con nuestra expectativa como pueblo y con las expectativas también, de tantas naciones amigas.

En este marco de decisiones, durante esta Administración, Panamá verá duplicarse la operatividad de su principal instalación aeroportuaria y además se adiciona otro aeropuerto de servicio internacional, capaz de satisfacer necesidades de gran escala que están surgiendo.

A la par, hemos establecido recientemente una variedad de servicios para la aeronáutica civil, en los ámbitos de la capacitación profesional, el mantenimiento y la reparación de aeronaves, todo ello forma parte de las acciones que el Gobierno Nacional, otras naciones y el sector privado internacional hemos ejecutado conforme el planteamiento de unos objetivos y de una ruta muy precisa a seguir.

Así, queda claro que esperamos de este evento, pasos de avanzada hacia el desarrollo de la aeronáutica civil de nuestra región y que estamos totalmente sensibilizados con relación al provecho que debemos obtener de esta Asamblea.

En este sentido, deliberar sobre el transporte y política aérea, gestión aeroportuaria y medio ambiente, capacitación, seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, resulta un ejercicio obligado que debe estar sometido a una permanente revisión, supervisión y evaluación.

Los cambios que se experimentan en cada una de estos renglones son tan intensos y producen tantas consecuencias para el conjunto de las sociedades, que exigen un tratamiento cada vez más especializado e interdisciplinario.

La aeronáutica civil regional debe comprometerse a mejorar continuamente sus mecanismos de comunicación y acción, y este es el mejor foto para apuntalar el profesionalismo, la relación interdisciplinaria y la cooperación internacional.

Los temas de la seguridad operacional y de la seguridad aeroportuaria, por ejemplo, están sometidos a tanto desarrollo, que ya se encuentra establecida la necesidad de anticipar e identificar riesgos y amenazas apenas perceptibles hoy, para que, a partir de allí, se produzcan mejores condiciones para operar mañana.

De manera creciente, todo lo relacionado a favorecer un ambiente y condiciones seguras para las operaciones aeroportuarias, está íntimamente vinculado a la capacidad de cooperar y trabajar como un sistema en el escenario internacional.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil tiene mucho que hacer y que decir al respecto. Y las distintas instituciones de aeronáutica civil de los países miembros que tienen que cumplir sus respectivas misiones y enfrentar retos que de manera rutinaria, requieren de un mecanismo ágil, moderno y debidamente ajustado a las cambiantes realidades de la región y del mundo.

Por eso, también vemos con optimismo que la organización se proponga avanzar en búsqueda de su autonomía financiera.

Este es otro paso correcto en el proceso de madurez de la CLAC, que sin duda representa un sacrificio para los Estados miembros de esta Organización. Pero ese sacrificio rendirá sus frutos de manera directa e inmediata en el cumplimiento de las responsabilidades que tenemos frente a nuestros pueblos y el resto de la aviación civil internacional.

La región debe ser capaz de administrar su aviación civil a la altura de las circunstancias actuales. Pese a graves inconvenientes como el surgimiento de riesgos y amenazas en materia de seguridad; el aumento de los costos de combustibles; el costo de incorporar la mejor tecnología; la exigencia de mantener actualizada la capacitación del recurso humano y otras dificultades más; todo apunta que esta actividad continuará su desarrollo ascendente.

Todos estos temas, retos y situaciones que tienen por delante las delegaciones asistentes a esta Décima Séptima Asamblea fijan un alto nivel de expectativa a las discusiones o debates que se vayan a dar.

En nombre de nuestro Gobierno Nacional y del Excelentísimo Señor Martín Torrijos Espino, Panamá acoge a todos los participantes, como parte de ese público regional que también se encuentra a la expectativa de cambios, adecuaciones y avances. Les recibimos con simpatía fraternal, y esperamos que se sientan en una especial habitación de nuestra gran casa Latinoamericana.

Muchas gracias.

**DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN  
CIVIL INTERNACIONAL (OACI), SR. ROBERTO KOBEH GONZÁLEZ,  
ANTE LA XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

Es para mí un gran placer estar aquí, en la Ciudad de Panamá, para dirigirme a esta XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC.

Antes que nada, deseo agradecer al Gobierno de Panamá, por la cálida bienvenida que hemos recibido.

Esta es la primera gira de trabajo desde que asumí la presidencia del Consejo de la OACI, en que estoy visitando dos países, Estados Unidos y Panamá. Aquí para dirigirme a esta Asamblea de la CLAC; de esta Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en la que por varios años tuve el privilegio de asistir a diferentes reuniones; a esta Comisión de una región que, por razones obvias me es muy querida y respetada; a esta región donde las autoridades de sus países me han brindado un gran apoyo y afecto. Por ello les doy las gracias a todos.

Cuando asumí las funciones de Presidente del Consejo hace algunos meses, después de prestar servicio durante ocho años como Representante de México, me sentí honrado y privilegiado por el hecho de haber sido elegido para ocupar un puesto en el que podría contribuir, en otra calidad, a conformar el destino de una Organización que ha garantizado el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional durante casi 62 años. Mis nuevas funciones han ampliado ya mi perspectiva respecto a los principales retos que enfrenta la comunidad de la aviación, y desearía compartir hoy con ustedes algunas de mis opiniones sobre lo que depara el futuro para los Estados y otras partes interesadas del mundo del transporte aéreo.

El principal reto consistirá quizá en gestionar el desarrollo sostenible de la industria en los años venideros. La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) notificó recientemente que, en el primer semestre de 2006, el tráfico internacional de pasajeros había aumentado en un 6,7% con respecto al mismo período de 2005. Los pronósticos a mediano plazo de la OACI indican que el tráfico regular de pasajeros aumentará en un 6,1%, 5,8% y 5,6% en 2006, 2007 y 2008, respectivamente. En ese período, se prevé que la economía de la Región Latinoamérica y el Caribe alcanzará tasas de crecimiento del 4,3%, 4,1% y 4,0%, y que el tráfico regular de pasajeros de las líneas aéreas de la región reflejará la actividad económica, registrando tasas de crecimiento del 5,0%, 4,7% y 4,2%. A largo plazo, se prevé que el tráfico de dichas líneas aéreas aumentará en una tasa anual media del 4,0% hasta el año 2015.

Gran parte de ese crecimiento se debe a la liberalización de la industria. La liberalización está avanzando y es irreversible. La forma de hacerle frente se expresó con claridad en la política de la OACI expuesta en la Declaración de principios universales de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, celebrada en 2003. Dicha política tiene por objetivo 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. En la Declaración se fomenta también la igualdad de oportunidades, de modo que los pequeños transportistas puedan mantenerse activos en los mercados mundiales, sin perjuicio de los transportistas de mayor magnitud, y más dominantes.

El continuo desarrollo a escala mundial ejercerá en nosotros una creciente presión para mantener y mejorar nuestra capacidad de hacer frente, de manera eficaz y oportuna, a los problemas de siempre, siendo el primero de ellos, claro está, el de la seguridad operacional de la aviación, que es vital para la

industria mundial del transporte aéreo. A todos nos preocupa salvar y proteger las vidas de los pasajeros, tripulaciones y personas en tierra. Sin el excelente historial de seguridad operacional que hemos alcanzado gracias a nuestra ardua labor en el último medio siglo y aun desde antes, no gozaríamos de los enormes beneficios económicos, sociales y culturales de la vibrante y flexible industria del transporte aéreo.

Como mencioné, hace algunos días tomé parte en el tercer Foro anual internacional de seguridad operacional de la aviación de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos. El tema del simposio era “*Safety From Top to Bottom*” (*Seguridad operacional de arriba abajo*). Este tema me incitó a decir que, para mantener y mejorar nuestro admirable historial de seguridad operacional de la aviación, necesitamos contar con un firme compromiso de los administradores de alto nivel de las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios, los fabricantes, los encargados de la reglamentación y todas las demás partes interesadas, sin distinción de tamaño, a fin de que las operaciones aeronáuticas sean lo más seguras que resulte humanamente posible.

La seguridad está en el puesto de pilotaje o detrás de la pantalla de control de tránsito aéreo, en la línea de ensamblaje de los fabricantes y en el hangar de mantenimiento, a bordo de la aeronave o en la plataforma, en una oficina gubernamental o un órgano legislativo. Porque la seguridad operacional comienza en la mente. Es un estado mental, una actitud, y debe ser un elemento integrante de la cultura de una organización.

Tras haber participado durante más de 40 años en la aviación civil nacional e internacional, estoy convencido de que muchos accidentes no habrían ocurrido si los SARPS de la OACI contenidos en los Anexos se hubieran aplicado uniformemente y de manera congruente. Me complace mencionar que actualmente en la OACI estamos pasando claramente a concentrarnos en la aplicación de las normas existentes. Evidentemente, las normas existentes seguirán actualizándose cuando sea necesario, a fin de mantenerse al ritmo de la evolución de la industria de la aviación, y las nuevas normas habrán de reflejar requisitos de alto nivel que conllevan beneficios claros para la seguridad operacional. Sin embargo, la aplicación prevalecerá como la vía privilegiada para mejorarla.

El Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) desempeñará un papel aún más importante en ese esfuerzo mundial, después de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGAC) celebrada en marzo de este año. En una decisión memorable, los DGAC de 153 Estados participantes convinieron en permitir que la OACI publique los resultados del USOAP en el sitio web público de la Organización lo antes posible, o a más tardar en marzo de 2008. Actualmente, unos 80 Estados, incluidos cinco miembros de la CLAC, han autorizado a la OACI a publicar la información sobre las auditorías realizadas en sus territorios y ahora es posible consultar en línea los informes resumidos.

La transparencia e intercambio de información constituyen asimismo la base de la *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional* adoptada en el 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI celebrada en 2004. En la estrategia se recalca que el libre flujo de información relacionada con la seguridad debe ser acogido por todos los que participan en el transporte aéreo, a todo nivel y en todas las disciplinas. Esta es una condición fundamental para crear o fortalecer las alianzas a fin de corregir las deficiencias, básicamente mediante organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional regionales o subregionales.

La liberalización, globalización y privatización de la industria están haciendo cada vez más difícil obtener los recursos necesarios en términos de personal calificado y de financiación para garantizar la

aplicación adecuada de los métodos de vigilancia de la seguridad operacional en el ámbito de la reglamentación y de la industria.

La respuesta, está en los sistemas de gestión de la seguridad operacional, o SMS, que constituyen la forma más eficaz de atender a la necesidad de supervisión efectiva contando con una fuerza laboral relativamente pequeña. Muchos Estados contratantes de la OACI están implantando o considerando la posibilidad de implantar sistemas de gestión de la seguridad operacional para complementar la estructura actual en materia de reglamentación. Les alentamos a hacerlo. Hemos elaborado normas y textos de orientación conexos para el establecimiento de sistemas de gestión de la seguridad operacional para las operaciones de aeronaves, servicios de tránsito aéreo y aeródromos, así como un modelo de legislación para facilitar la implantación de los SMS. Consideramos que ésta es la vía del futuro.

La cooperación mundial es esencial para enfrentar con éxito los tremendos desafíos del futuro. La seguridad de la aviación también es esencial. El frustrado complot terrorista perpetrado en el Reino Unido el pasado mes de agosto, en el que podrían haberse utilizado líquidos para fabricar explosivos, puso de manifiesto la vulnerabilidad del sistema mundial del transporte aéreo y la necesidad de una continua vigilancia. La seguridad de la aviación requiere de la cooperación internacional, pues las amenazas son globales. Ningún operador está exento de amenazas. Por ello, la cooperación, intercambio de información y medidas prácticas y duraderas, son fundamentales para mantener la seguridad de la aviación y la confianza del público.

La OACI adoptó rápidamente medidas en este caso. En una reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) de la Organización, celebrada del 11 al 15 de septiembre, el Consejo le pidió que concediera máxima prioridad a hacer frente a la amenaza. En dicha reunión se acordó que los miembros del grupo de expertos estudiarían la posibilidad de elaborar una nueva lista de artículos que los pasajeros no pueden transportar a bordo de las aeronaves comerciales y que, de ser el caso, sería examinada por el Consejo a fines de este mes.

A fin de mantener el liderazgo de la OACI ante la comunidad aeronáutica mundial, la Organización viene desde hace ya un tiempo implantando su primer Plan de actividades diseñado para modernizar la Organización y aumentar su eficiencia y eficacia. Nos concentraremos en programas e iniciativas basados en el rendimiento, aquellos que den mayores beneficios por la inversión de recursos humanos y financieros limitados, mediante métodos de trabajo y prácticas de gestión que lleven a la obtención de resultados identificables. La OACI será más dinámica en responder a las necesidades y expectativas de sus 189 Estados contratantes.

En concreto, la intención es concentrarnos en cumplir con las responsabilidades que nos incumben como organización mundial en los siguientes ámbitos clave:

- la implantación, a nivel mundial, de los sistemas de gestión de la seguridad operacional destinados a lograr resultados mensurables;
- la elaboración, entre los Estados, de medidas globales de seguridad de la aviación, basadas en el rendimiento;
- la búsqueda de medidas unificadas y coordinadas para reducir los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente; y
- la implantación de sistemas de gestión del tránsito aéreo armonizados y de mejoras en la eficiencia basadas en el rendimiento.

Muchos de estos temas serán objetos de debate en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea de la OACI en 2007. Sé que muchos de ustedes estarán allí presentes y les invito a empezar a reflexionar sobre su contribución a lo que espero que será una Asamblea muy constructiva y con visión de futuro.

En organizaciones internacionales como la OACI, la cooperación es la base fundamental si queremos tener éxito en nuestras gestiones.

Yo visualizo una importancia creciente que tendrán los Organismos Regionales y las funciones de las Oficinas Regionales de la OACI en las actividades prioritarias de la Organización.

Deseo invitar a la CLAC a tener muy en cuenta en sus actividades, las áreas que hemos considerado de relevante importancia, tales como la seguridad operacional y de la aviación, la estrategia unificada, los complejos temas del medio ambiente, la competencia lingüística y en todas aquellas áreas en que la capacitación juega un papel fundamental.

Creo que la participación y cooperación de los Organismos regionales como la CLAC con la OACI, con otras regiones y con Estados interesados, rendirán excelentes frutos para lograr un transporte aéreo más seguro y eficiente que contribuya al desarrollo de nuestros pueblos.

Damas y caballeros, les agradezco su amable atención y les deseo una Asamblea coronada por éxito.

**INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC**

**DURANTE EL BIENIO 2005-2006**

**I. ECONOMÍA REGIONAL EN 2005 Y  
PERSPECTIVAS PARA 2006**

1. En gran parte de la región, se viene observando una recuperación rápida y sólida de las crisis financieras de 2001-2002. En el 2004, el crecimiento económico promedio llegó al 5,6%, el máximo en 24 años, y el 2005, el crecimiento fue del 4,3%, previéndose para el 2006 el 4,1%.

2. Este clima propicio ha fortalecido la gestión fiscal de la deuda. Aunque la relación deuda-PIB de varios países es todavía muy alta, que inclusive sobrepasa el 50% del PIB. Esto hace que América Latina sea vulnerable a los bruscos cambios de las condiciones del mercado de capitales internacionales.

3. El ingreso per cápita continúa aumentando muy lentamente, la pobreza se mantiene o aumenta. Los beneficios de la integración mundial, como la globalización, se han distribuido de manera dispareja, recayendo fundamentalmente en los estratos de población de renta más alta, en tanto que los costos fueron soportados por la mayoría más pobre que suponen el 40%.

4. Por el precio de combustible, la región se está viendo de cierta manera favorecida por su situación de exportadora neta, beneficiándose en términos de intercambio de los sucesivos aumentos de los precios, vinculados especialmente al fuerte incremento de las demandas de China e India.

5. La región viene resurgiendo, al registrar crecimientos positivos durante los tres últimos años. El 2005 ha sido el tercero consecutivo, al conseguir un aumento del 4,3%, supone un incremento del PIB per cápita cercano al 3%. En tanto que la inflación se mantiene en un promedio del 6%. De continuar esta tendencia positiva, estaríamos ante una prolongación de la fase expansiva del ciclo económico, aunque a una tasa ligeramente inferior, pues se estima que

durante el presente año se alcanzará un 4,1%, lo que se traducirá en un aumento del 2,5% del PIB per cápita.

6. En consecuencia, el avance de las economías latinoamericanas tiene lugar en un entorno de generalizado crecimiento de la economía mundial, cuyo PIB creció durante el 2005 un 3,3%, mientras que EE.UU lo hizo en un 3,5% y China el 9,5%, siendo ambos países motores de la economía mundial (a la espera de Japón y la UE). Este comportamiento económico, ha sido empujado por el intercambio relacionado con los minerales y el petróleo, que mostraron repetidas e importantes subidas durante el 2005 y gran parte del 2006.

7. Se observa una notable diferencia de los términos de intercambio entre las subregiones; mientras que el promedio regional entre los años 2002 y el 2005 se sitúan en el 13,2%, los países de América del Sur superan ampliamente este indicador, pues se vieron muy favorecidos por un importante aumento en los términos de intercambio superiores al 30% respecto a los años noventa del siglo veinte.

8. En cuanto a las perspectivas, hemos de destacar la normalización de las tasas de crecimiento de algunos países, que venían expandiéndose a tasas bastantes altas una vez recuperados de crisis severas, siendo este el principal factor explicativo de la desaceleración prevista para el presente año.

9. Las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico aéreo 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); asimismo, por acuerdos bilaterales de

cielos abiertos suscritos intra y extra regionalmente por varios Estados de la región.

## II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL EN EL PERÍODO 2004-2005

### *Desarrollo general del tráfico regional (2004-2005)* (Anexos 1 y 2)

10. En 2005, las líneas aéreas matriculadas en los Estados de América Latina y el Caribe transportaron un total de 19430 millones de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo, 6,1% más de lo transportado en 2004.

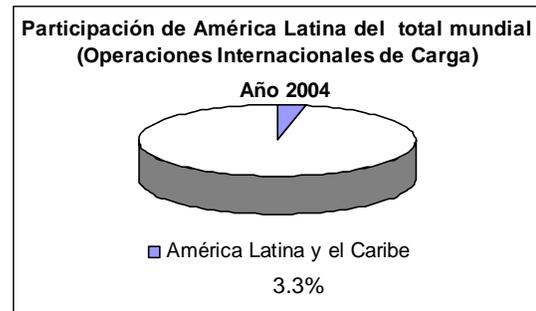
11. Los niveles de crecimiento de los pasajeros-kilómetros efectuados por las empresas aéreas regionales en sus servicios regulares aumentaron con relación al período 2002-2003, ya que la tasa promedio anual de crecimiento fue positiva en el orden del 8.04%, ubicándose por encima del promedio mundial situado en 8.07%. 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 2004 con 2005, se observa una pequeña disminución del 0.9%.

12. La capacidad ofrecida en asientos-kilómetros disponibles en el último bienio aumentó en 4.90%. Los coeficientes de carga se ubicaron en 67% para 2004 y 69% para 2005, en ambos casos por debajo del porcentaje de ocupación en el ámbito mundial, que se ubicó en 73% y 75%, respectivamente.

13. La participación de la región respecto al total mundial en el tráfico de pasajeros, tomando en cuenta los servicios regulares, fue de 4.3% en 2004 y en 2005, manteniendo valores casi 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

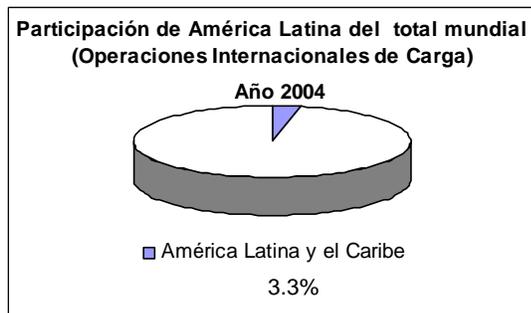
#### Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico total de pasajeros-kilómetros





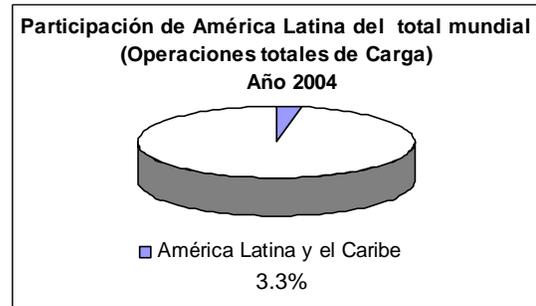
**Gráfico Nro. 3**

**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  
 (2004-2005)***  
***(Anexo 3)***

14. En el año 2005, el tráfico de pasajeros salidos de 95 ciudades de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en 14.33% con respecto al año 2004, como consecuencia de la recuperación de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, que afectaron gravemente a la industria aérea.

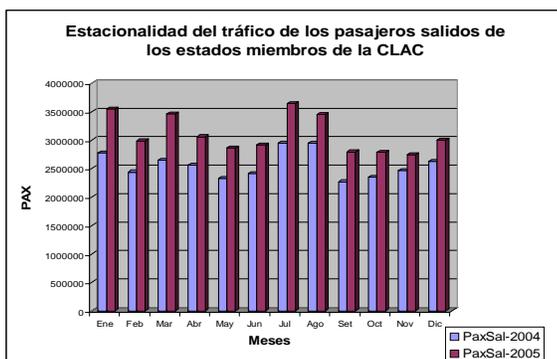
15. En lo referente a la estacionalidad del tráfico dentro de la región, la misma que por muchos años se había caracterizado por acentuados picos de altas y bajas, desde el bienio 98-99 continúa con una tendencia paulatina de disminución. Aun así, se observa que los meses de enero, julio y agosto, siguen siendo los de mayor tráfico, en tanto que septiembre y octubre más bajos.

16. 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 de transporte aéreo entre los Estados de la región Latinoamericana.

**Gráfico Nro. 5**

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



17. 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. 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.

18. En materia de alianzas, generadas en la región, la situación continúa y se podría concluir que la mayoría de ellas no han alcanzado sus objetivos, subsistiendo únicamente las que, gracias a la apertura de mercados, han captado tráficos utilizando estrategias de penetración a través de la adquisición de capitales en terceros Estados.

*Tráfico de pasajeros intrarregional (2004-2005)*

*(Anexo 4)*

19. En el año 2005, el tráfico de pasajeros intrarregional de 65 de ciudades de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en 12,51% con respecto al año 2004, como consecuencia de un mayor intercambio económico entre los Estados de la región, que incluye comercio de bienes, servicios y capitales. Esto demuestra un claro camino hacia la integración económica Latinoamericana.

*Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y otras regiones (2004-2005)*

*(Anexo 5)*

**CLAC - Estados Unidos de Norteamérica**

20. Al analizar el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos de Norteamérica en el período 2004-2005, tomando una muestra de los 29 ciudades de los Estados miembros de la CLAC, se aprecia en promedio un incremento del orden del 17,19%, aumento mucho mayor que en el bienio anterior, pese a las limitaciones de un buen número de líneas aéreas latinoamericanas para acceder al mercado desde y hacia los Estados Unidos, principalmente por el problema de la categorización.

**CLAC - Europa**

21. El tráfico de pasajeros entre América y Europa, considerando 27 ciudades de los Estados miembros de la CLAC hacia 24 ciudades de Europa experimentó un aumento del orden del 9,59% entre 2004 y 2005, debido principalmente a la suspensión de las frecuencias de operadores europeos y al incremento de servicios de transportistas latinoamericanos.

**CLAC – África, Asia y Oceanía**

22. En este período el crecimiento del tráfico de pasajeros salidos de la región hacia los países de África, Asia y Oceanía se ha incrementado en un 10,35%.

*Flota de las líneas aéreas de la región (2004-2005)*

*(Anexo 6)*

23. En 2004, el número de aeronaves a reacción de 39 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC ascendía a 342, mientras que en 2005, el número de aeronaves asciende a 534.

***Resultados financieros de las aerolíneas de la región (2004)***

*(Anexo 7)*

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

***Bloques regionales y subregionales en materia de transporte aéreo***

25. Durante 2005 y lo que va de 2006, prosiguió consolidándose el movimiento integracionista entre los países que conforman nuestras subregiones, los 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.

26. Al respecto, y conforme al encargo de la XVI Asamblea Ordinaria (Rio de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004), el Comité Ejecutivo siguió de cerca los procesos de integración regional y subregional.

**ALADI**

27. Entre las actividades relacionadas y/o conexas al transporte aéreo que se realizaron en cumplimiento del Programa de actividades de la ALADI, se encuentran: el apoyo técnico y administrativo a los órganos administradores de los acuerdos sobre transporte; la realización de informes de seguimiento de las actividades en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y apoyo en la elaboración de

instrumentos y estudios que sean solicitados por el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE); la realización de informes de seguimiento de la Iniciativa sobre Transporte Para el Hemisferio Occidental (ITHO); la actualización del Glosario de Términos Logísticos de la ALADI; la elaboración e implementación de un Sistema de Información sobre la Preparación de la Carga para su Movilización (SIMCA); y el mantenimiento y desarrollo del Sistema de Información de Transporte de los Países Miembros de la ALADI (SITA).

28. Respecto a la integración física, se realiza además el seguimiento permanente de todas las actividades relacionadas con el transporte, recogiendo resultados y documentos emanados de dichos ámbitos, los cuales son tomados como insumos de diversos estudios que se realizan al interior de la ALADI.

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

29. La AEC ha desarrollado un nuevo proyecto sobre cooperación en materia de operación y servicios aeroportuarios. Asimismo, perciben el objetivo de promover el comercio en el Gran Caribe mediante la coordinación de reuniones de negocio, creando nuevas y valiosas oportunidades para los exportadores e importadores participantes, quienes aventajarán a sus competidores al hallar nuevas oportunidades de negocios y relaciones comerciales.

30. Por otro lado, se firmó el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC y se trabajó en la enmienda al proyecto sobre armonización de procedimientos para el otorgamiento de permisos de operación de las líneas aéreas, así como en la revisión del documento sobre compatibilización de indicadores de calidad de los servicios aéreos.

31. Dentro de los nuevos proyectos que se están desarrollando al interior de la AEC figuran la cooperación en operaciones aeroportuarias, el mecanismo de financiamiento para aeropuertos, Acuerdo marco de cooperación para aeropuertos

de la AEC, Base de datos técnicos, programa de asistencia para la certificación de aeropuertos, y Base de datos de los institutos de capacitación y de habilidades técnicas para la aviación en la región de la AEC.

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

32. En el marco del Acuerdo de Fortaleza se ha venido trabajando en la automatización de procesos de control migratorio, procedimientos comunes para la otorgamiento de autorizaciones de ingreso, sobrevuelos y salidas en operaciones no regulares de aeronaves de sus países miembros, métodos y procedimientos de trabajo para los Órganos subordinados del Consejo de Autoridades Aeronáuticas, entre otros. De igual manera, el Consejo de Autoridades Aeronáuticas adoptó importantes Resoluciones en la perspectiva de lograr un Acuerdo Multilateral más amplio y flexible que permita a los operadores, usuarios y a los Estados contar con un instrumento acorde con las necesidades y exigencias del desarrollo del transporte aéreo Subregional, Regional y Mundial.

33. Asimismo, se está trabajando en algunas modificaciones referidas a la concesión de derechos, ampliando el derecho de embarcar y desembarcar en los territorios de los Estados Partes, pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, en tráficos de terceras, cuartas, quintas y sextas libertades provenientes o destinados a cualquier Estado Parte en vuelos regulares que se realicen exclusivamente dentro de la región. En concordancia con los objetivos propuestos, también el Consejo exhortó a los Estados Partes a lograr una pronta habilitación de aeropuertos y aeródromos para operaciones internacionales, permitiendo de esta manera una mejor utilización del Sistema.

34. Es importante también destacar la labor que se viene realizando en materia de Facilitación del Transporte Aéreo, estableciendo importantes vías de coordinación entre las entidades afines, y elaborando procedimientos comunes que, sobre la base de las normas internacionales, permiten una mejor aplicación de las actividades específicas en cada país.

35. Referente al tiempo de tránsito por

aeropuertos, el Grupo de Infraestructura y Seguridad acordó reiterar la recomendación suscrita en la reunión pasada, en el sentido que, ante situaciones de contingencia no se penalice a pasajeros ni aerolíneas con el cobro de las tasas aeroportuarias correspondientes. Finalmente, se analizaron procedimientos para el transporte aéreo de las personas con impedimentos en la subregión.

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

36. La CAN ha promulgado un Reglamento comunitario para unificar los procedimientos y requisitos para el otorgamiento de permisos y autorizaciones a las líneas aéreas que prestan servicios en la Comunidad Andina. El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas acordó una estrategia para difundir la Decisión 619 (Normas para la armonización de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo en la Comunidad Andina). Asimismo, está trabajando en un programa comunitario de seguridad aeroportuaria, facilitación, certificación de aeródromos y otros aspectos operacionales, así como en la creación de un centro de control aéreo andino. En ese sentido, se planteó la necesidad de realizar un estudio, a fin de determinar los aspectos en los cuales se podrían establecer esquemas de cooperación y encontrar soluciones rápidas.

37. Por otro lado, desarrolla una norma comunitaria para el reconocimiento comunitario de las credenciales (licencias) del personal técnico aeronáutico y en la promoción de vuelos fronterizos. También se revisó el Plan de acción sobre estadísticas de transporte aéreo en la CAN. Se consideró necesario investigar sobre los requisitos para el otorgamiento de las licencias aeronáuticas en los países miembros, tomando en cuenta las particularidades que tiene cada país dentro de su regulación y a la OACI. En relación con la promoción de vuelos fronterizos, se está trabajando en un Proyecto de Acuerdo de Promoción de Vuelos Fronterizos.

38. En este bienio, la CAN también ha trabajado en su vocación integracionista y su firme decisión de avanzar en el fortalecimiento y consolidación, así como en la profundización de sus relaciones externas. En ese sentido, iniciaron las negociaciones para suscribir un Acuerdo de Asociación, que incluya un acuerdo comercial, diálogo político y programas de cooperación con la Unión Europea, lo que fortalecerá la culminación del proceso de Asociación biregional;

### **Comunidad Sudamericana de Naciones**

39. La Comunidad Sudamericana de Naciones es un proyecto político y un programa descentralizado de desarrollo. Su construcción se realizará a partir de la convergencia gradual entre la Comunidad Andina y Mercosur, sumando a Chile y también a Guyana y Suriname. Su principal objetivo es profundizar los respectivos procesos subregionales de integración y trabajar juntos para converger hacia la Comunidad Sudamericana de Naciones que, más que un esquema comercial, es un gran programa de desarrollo regional descentralizado a través de los diez grandes Ejes de integración y desarrollo sudamericanos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana.

40. En el campo económico los propósitos de la Comunidad Sudamericana de Naciones incluyen el avance y la consolidación del proceso de convergencia encaminado al establecimiento de una zona de libre comercio sudamericana, con miras a su perfeccionamiento, así como la promoción del crecimiento económico y la reducción de las asimetrías, cuando ello sea posible, mediante la complementación de las economías de los países de América del Sur. Las Reuniones Ministeriales Sectoriales examinarán y promoverán proyectos y políticas específicas de integración sudamericana en áreas, entre ellos el transporte.

### **Conclusión**

41. Como se puede apreciar en este período, la región continúa avanzando hacia la integración, pues sus principios y objetivos mantienen plena vigencia. En estos momentos de globalización, interdependencia y tecnologías de la información, la integración subregional es el mecanismo idóneo para

la acción externa conjunta en defensa de sus legítimos intereses y la mejor inserción en los mercados mundiales.

42. 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.

### **III. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL ORGANISMO REGIONAL EN EL BIENIO 2005-2006**

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

43. En los **Anexos 8 y 9** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2005-2006, y se aprecia la importante participación de los Estados miembros y los Observadores.

#### ***Principales asuntos examinados por la CLAC (2005-2006)***

44. De acuerdo con el Programa de Actividades aprobado por la XVI 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. Sin embargo, a partir del próximo año se pretende cambiar la metodología de trabajo, a través de un Plan estratégico de actividades, liderado por los miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC.

45. 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. Se ha creado un Grupo *ad hoc* que se encargará de desarrollar un “Sistema estadístico integrado”, que considere a todos los actores y evite duplicación de esfuerzos.

46. 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, y se está trabajando en el desarrollo de un “Marco Regulatorio Armonizado”, que considere el nuevo escenario de gestión aeroportuaria; esto, con la participación de ALTA/IATA, ACI/LAC, Chile y la Secretaría.

47. Por otro lado, con relación a la ratificación de las Resoluciones estatutarias, en vista que a la fecha algunas de ellas todavía no entraban en vigor, se sugerirá a la Asamblea su revocación

48. Respecto a la implementación del “Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo”, se presentará a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución, que incluye un cronograma de trabajo a ser cumplido por los Facilitadores, así como una lista de temas a considerar para el cumplimiento de las tareas encargadas a los Comités Locales de Competitividad.

49. Con respecto a la revisión de la política regional en materia de transporte aéreo, el Comité Ejecutivo acordó sugerir a la Asamblea la incorporación dentro del Programa de Trabajo para el próximo bienio, la actualización de la Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, para continuar impulsando la liberalización intra regional.

50. 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.

51. 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 un “sistema integrado como ayuda al cobro de los sobrevuelos y en una base de datos de líneas aéreas”.

52. Durante este período, se trabajó en la actualización de la Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.

53. 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.

54. 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 durante la Asamblea se firmará el Anexo 3 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, para desarrollar cursos en la región, previo coordinación con la Secretaría.

55. Durante este período se incorporó el tema sobre la venta de pasajes por internet, el mismo que se continuará analizando a través de un Grupo *ad hoc* durante el próximo período.

56. Con relación al tema de medio ambiente, se espera reactivar el Grupo ad hoc para analizar la posición que llevará la CLAC a la próxima Asamblea de la OACI en el 2007.

57. La evaluación de los procesos de integración se llevó a cabo mediante la participación directa de representantes de la CLAC en las reuniones de los organismos subregionales a través de observadores de los Estados miembros y de la Secretaría. Esto permitió una importante coordinación que evitó la duplicación de esfuerzos y la difusión de los métodos, procedimientos y directrices promulgados tanto por la OACI como por la CLAC.

58. Respecto al Sistema de cooperación regional para la vigilancia de la seguridad operacional, se viene trabajando en el documento sobre “Certificación como Auditor LAR” y el “Acuerdo de Adopción de la LAR 145”, y se prevé actualizar el Acuerdo con la OACI.

59. El tema de la facilitación fue analizado conjuntamente con el tema AVSEC. Se creó un Grupo ad hoc encargado de elaborar una “Lista de Chequeo FAL/AVSEC”, la misma que se someterá a consideración de la Asamblea como proyecto de Recomendación. Por otro lado, el Grupo AVSEC de la CLAC trabajó, entre otros, en la elaboración de un “Mecanismo de cooperación y coordinación en materia AVSEC”, el mismo que también será presentado a consideración de la Asamblea.

60. Durante este bienio se incorporó el análisis del tema sobre la gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas y durante la Asamblea se presentará un proyecto de Recomendación al respecto. Asimismo, se analizó el tema sobre la determinación de la edad límite para los pilotos, en función al acuerdo de la OACI al respecto, por lo que se desarrolló un proyecto de Recomendación que se someterá a consideración de la Asamblea.

61. Se continuó con el análisis de los trabajos aéreos especializados, por lo que se trabajó en una nueva Decisión sobre esta materia.

62. Finalmente, se discutió el tema del

fortalecimiento de la membresía de la CLAC y el acercamiento con los países del Caribe, particularmente en base a la intención de Belice de incorporarse a la CLAC.

63. 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.

64. Un tema de suma importancia es el brillante trabajo desarrollado por la CLAC para mantener los ocho asientos que dispone Latinoamérica en el seno del Consejo de la OACI y la elección de un distinguido Latinoamericano como Presidente del Consejo, el Sr. Roberto Kobeh, de México. Esto se logró gracias a las negociaciones que llevamos a cabo con otras organizaciones regionales (CAFAC, CAAC y CEAC) y Estados independientes y, por supuesto, al trabajo coordinado de la Presidencia, el Comité Ejecutivo y la Secretaría.

#### *Autonomía de la CLAC*

65. Especial mención merece la autonomía de gestión y financiera de la CLAC, pues esta tarea ha requerido de un tenaz trabajo de la Presidencia, los miembros del Comité Ejecutivo y la Secretaría. Como se recordará, a raíz del retiro del apoyo por parte de la OACI a las Comisiones regionales, particularmente la CLAC y la CAFAC, a partir del 31 de diciembre de 2006, la Secretaría introdujo este tema por primera vez en la reunión del Comité Ejecutivo en noviembre de 2003 y en consecutivas reuniones se discutió sobre el camino a seguir, culminando con la promulgación de la Resolución A16-13, de la anterior Asamblea en que se resuelve que el Organismo Regional deberá trabajar con “*autonomía de gestión y financiera*”, y encargó a los miembros del Comité Ejecutivo y

a la Secretaría adoptar las medidas pertinentes para tal propósito.

66. En ese sentido, los días 14 y 15 de junio de 2005, los miembros del Comité Ejecutivo reunido en la ciudad de Lima, Perú, al analizar el informe presentad por la Secretaría, destacaron la necesidad urgente de adoptar una decisión que debería fundamentarse en satisfacer los intereses de los Estados miembros, manteniendo el carácter de Organismo Internacional y su correspondiente independencia de gestión; para que, el Presidente de la CLAC pueda proceder a suscribir los acuerdos pertinentes, tanto con el Estado sede como con la OACI. También se observó la necesidad de que en el corto plazo se replantee la gestión de la CLAC con las pertinentes modificaciones a su Estatuto para acoplarlos a la nueva realidad.

67. Los miembros del Comité Ejecutivo, amparados en la Resolución A16-13, resolvieron, entre otros, dar la prioridad, como primera opción, a Perú, entre cinco Estados postulantes (Argentina, Brasil, Chile, Perú y Venezuela), estableciéndose una fecha límite para firmar un acuerdo de sede directamente con la CLAC, así como para el traslado de las oficinas actuales a otro edificio, en el área metropolitana de Lima, que ofrezca mejores condiciones que las actuales. En esa oportunidad, también se aprobó el presupuesto con el que trabajaría la CLAC a partir del 1° de enero de 2007, el mismo que fue elaborado partiendo del criterio de que no se debía incrementar las cuotas de los Estados y complementarlo con el apoyo del Estado sede.

68. Con fecha 8 de marzo, en la ciudad de Lima, Perú, se suscribió el “Acuerdo de Sede de la Secretaría de la CLAC y el Gobierno de la República del Perú”, el mismo que fue aprobado por el Congreso de la República, mediante Resolución Legislativa Nro. 28838 del 19 de julio y ratificado por Decreto Supremo Nro. 050-2006-RE el 25 de julio del presente año.

69. El 22 de mayo de 2006, después de haber cumplido con las gestiones pertinentes, se concretó un Contrato de Comodato, al que compareció la Oficina Regional de la OACI como Comodatario, debido a que en esa fecha todavía no se había aprobado el Acuerdo Sede de la CLAC por parte del Congreso

Peruano y no se disponía de personería jurídica. En todo caso, en el Contrato se introdujo una cláusula que hace relación al entendimiento que debía darse entre la CLAC y la OACI respecto a este tema, y se espera que en el corto plazo esto se arregle, pues ya se ha iniciado la gestión pertinente. En todo caso, es importante resaltar que la gestión de la CLAC también sirvió para que la OACI disponga de nuevas oficinas.

70. El día 30 de octubre, el Presidente de la CLAC inauguró las nuevas oficinas de la CLAC, acto que contó con la presencia de Representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú, Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú, el Fondo Nacional de Financiamiento del Estado (FONAFE) y, personal de la Secretaría.

71. El “Acuerdo de gestión de servicios entre la CLAC y la OACI”, se encuentra en proceso de negociación entre la Secretaría y la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI, debiendo concluir antes del 31 de diciembre de 2006.

72. Tal como lo acordara el Comité Ejecutivo durante su LXIX reunión (Caracas, Venezuela, 8 y 9 de noviembre de 2005), con fecha 13 y 14 de junio se reunieron en Río de Janeiro, Brasil, los miembros del Grupo de trabajo que se encargaría de introducir las modificaciones necesarias y preparar la propuesta para que sea aprobada por la Asamblea. El Grupo fue dirigido por Brasil, en su calidad de Presidente de la CLAC y constituido por Cuba, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela y la Secretaría.

73. Durante la LXX reunión del Comité Ejecutivo (Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006), se aprobó el Proyecto de Resolución modificatorio del “Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil”.

74. Por encargo del Comité Ejecutivo, la Secretaría trabajó en la revisión y actualización de la Resolución A14-11, buscando una mejor alternativa de distribución de las contribuciones,

tomando en cuenta el nuevo esquema de autonomía de gestión y financiera de la CLAC, asunto que fue aprobado por el Comité Ejecutivo en su LXX reunión (Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006). Los cambios señalados dieron lugar a la modificación de la Resolución A14-11 sobre el “Prorratio de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras”.

75. Por otro lado, el Comité Ejecutivo también acordó la creación de un fondo de respaldo que permita cubrir los retrasos en el pago de las contribuciones de los Estados y cualquier erogación emergente.

76. Respecto al presupuesto 2007-2008, se ha elaborado un plan de cuentas de gasto para la gestión administrativa de la CLAC, en su nuevo esquema de autonomía de gestión. Esto facilitará el trabajo de la Secretaría durante el período y servirá de base para la elaboración del Reglamento y los procedimientos administrativo-financieros. De esta manera, se elaboró el presupuesto correspondiente.

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

77. El 23 de octubre de 2005 dejó de regir el Acuerdo de *Modus Vivendi* suscrito entre la CLAC y la OACI y, desde esa fecha, está vigente un “Acuerdo de Cooperación Mutua” entre ambas organizaciones.

78. 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, CAAS 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. CONCLUSIÓN

79. Este informe, ha resumido las actividades realizadas por la CLAC durante el bienio 2005-2006, dándonos la pauta, no obstante las limitaciones propias del Organismo, se ha cumplido los objetivos establecidos por la anterior 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 integración económica y del transporte aéreo.

80. A partir del 1° de enero de 2007 nace una “nueva CLAC” con autonomía de gestión y, sobretodo, totalmente fortalecida para trabajar en un nuevo esquema que privilegiará la participación activa de los miembros del Comité Ejecutivo y la aspiración de hacer de este Organismo Internacional más práctico y objetivo.

81. Se espera que el tráfico continúe creciendo y que las líneas aéreas de la región vayan disminuyendo el déficit de años anteriores y recuperándose financieramente.

82. En mi calidad de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, considero que esta Asamblea nos brinda la oportunidad de reimpulsar 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 varios Proyectos de Decisión que son la esencia del trabajo desarrollado en el presente bienio y de proyectar nuestra labor futura.

83. Estoy seguro que la labor que desarrollará la CLAC, de aquí para adelante, seguirá el mismo derrotero de trabajo armónico y co-participativo y, para concluir, 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 esta Presidencia en su gestión, colaborando activamente para llevar a buen término las tareas encomendadas. Deseo también hacer público mi agradecimiento a la Secretaría de la CLAC, en particular a nuestro Secretario, Marco Ospina, por

su siempre eficiente y dedicada labor.

TRÁFICO DE PASAJEROS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE  
 AÑOS 2004 - 2005 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2004/2005	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	147330 4.3%	159170 4.3%	219896 4.7%	230681 4.7%	67%	69%	8.04%	4.90%
Total Mundial	3441790	3719700	4714781	4959600	73%	75%	8.07%	5.19%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2004/2005	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	88030 4.4%	95070 4.3%	127580 4.7%	133901 4.6%	69%	71%	8.00%	4.96%
Total Mundial	2013470	2197360	2720905	2929813	74%	75%	9.13%	7.68%

Fuente: OACI Doc 9862

TRÁFICO DE CARGA Y TOTAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE  
 AÑOS 2004 - 2005 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Área	Toneladas- Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2004-2005	
	Carga		Total		2004	2005	Carga	Total
	2004	2005	2004	2005				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	4610 3.3%	4570 3.2%	18310 4.0%	19430 4.0%	54.0%	58.0%	-0.9%	6.1%
Total Mundial	140220	142580	460220	487740	62.0%	63.0%	1.7%	6.0%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Toneladas-Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2004-2005	
	Carga		Total		2004	2005	Carga	Total
	2004	2005	2004	2005				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	3850 3.3%	3780 3.2%	12150 4.0%	12820 3.9%	57.0%	60.0%	-1.8%	5.5%
Total Mundial	116260	118480	306480	325250	64.0%	64.0%	1.9%	6.1%

Fuente: OACI

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DE LOS PAISES MIEMBROS DE LA CLAC				
CIUDAD ORIGEN	NÚMERO CIUDADES	PASAJEROS 2004	PASAJEROS 2005	VARIACION %
BARILOCHE	3	8395	6927	-17.49
BARRANQUILLA	29	72519	82323	13.52
BELEM	6	16444	20582	25.16
BELO HORIZONTE	3	3727	3531	-5.26
BOGOTA	38	1054561	1119818	6.19
BRASILIA	2	8976	15687	74.77
BUCARAMANGA	19	10058	11628	15.61
BUENOS AIRES	60	2785132	3189367	14.51
CALI	34	178994	186583	4.24
CARACAS	33	1381208	1643756	19.01
CARTAGENA	25	62409	76282	22.23
Ciudades de México	93	9692833	10954442	13.02
COCHABAMBA	7	17072	19096	11.86
CORDOBA	18	32132	31864	-0.83
CURITIBA	6	27729	26153	-5.68
FLORIANOPOLIS	5	21355	25409	18.98
FORTALEZA	2	57508	56582	-1.61
FOZ DE IGUACU	3	6873	8686	26.38
GUAYAQUIL	14	393591	432927	9.99
IQUIQUE	2	4559	4652	2.04
ISLA DE PASCUA	1	7475	8036	7.51
LA HABANA	17	254744	183926	-27.80
LA PAZ	9	110321	119824	8.61
LA ROMANA	11	87998	96983	10.21
LIMA	23	1262751	1517499	20.17
MANAUS	7	20425	16006	-21.64
MARACAIBO	2	67709	69446	2.57
MEDELLIN	32	195740	202113	3.26
MENDOZA	1	48339	54894	13.56
NATAL	5	35296	39577	12.13
PANAMA	65	793732	870218	9.64
PEREIRA	18	32171	37622	16.94
PORTO ALEGRE	13	85086	88593	4.12
PORTO SEGURO	3	7688	5953	-22.57
PUERTO PLATA	14	275507	322224	16.96
PUNTA CANA	28	589917	801235	35.82
QUITO	17	553938	618160	11.59
RECIFE	5	54059	63892	18.19
RIO DE JANEIRO	32	924558	958236	3.64
ROSARIO	2	11409	17418	52.67
SALTA	14	4164	5070	21.76
SALVADOR	6	119803	129918	8.44
SAN ANDRES	14	21695	34206	57.67
SAN JOSE	28	1360600	1516180	11.43
SAN SALVADOR	26	742716	741776	-0.13
SANTA CRUZ	24	304164	327591	7.70
SANTIAGO	76	1778199	1953593	9.86
SANTIAGO (REP. DO	4	348084	485747	39.55
SANTO DOMINGO	24	1248301	1849783	48.18
SAO PAULO (GRU)	41	2973086	3425748	15.23
<b>TOTAL</b>		<b>30155750</b>	<b>34477761</b>	<b>14.33</b>

<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES                  CIUDADES Y DESTINO CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC</b>				
<b>CIUDAD ORIGEN</b>	<b>NÚMERO CIUDADES</b>	<b>PASAJEROS 2004</b>	<b>PASAJEROS 2005</b>	<b>VARIACION %</b>
BARILOCHE	3	6927	8395	21.19
BARRANQUILLA	17	27561	24151	-12.37
BOGOTA	24	548761	584082	6.44
BRASILIA	12	8976	15687	74.77
BUCARAMANGA	13	5457	6174	13.14
BUENOS AIRES	31	1704860	1976940	15.96
CALI	22	62125	62381	0.41
CARACAS	14	509778	643561	26.24
CARTAGENA	16	36102	44246	22.56
Ciudades de México	15	514419	602407	17.10
COCHABAMBA	5	17072	19372	13.47
CORDOBA	15	31909	31744	-0.52
CURITIBA	6	27729	26153	-5.68
FLORIANOPOLIS	5	21355	25409	18.98
FOZ DE IGUACU	3	6873	8686	26.38
GUAYAQUIL	8	155558	172290	10.76
IQUIQUE	2	4559	4652	2.04
LA HABANA	8	148159	114286	-22.86
LA PAZ	7	84359	90829	7.67
LIMA	13	665551	728697	9.49
MANAUS	6	9028	5427	-39.89
MARACAIBO	1	11220	11194	-0.23
MEDELLIN	22	85021	84999	-0.03
MENDOZA	1	48140	55952	16.23
PANAMA	35	468255	522275	11.54
PEREIRA	12	5600	8082	44.32
PORTO ALEGRE	4	81463	85521	4.98
PORTO SEGURO	3	7688	5962	-22.45
PUNTA CANA	3	14101	23973	70.01
QUITO	8	292405	315091	7.76
RIO DE JANEIRO	15	295183	299563	1.48
ROSARIO	2	11409	17418	52.67
SALTA	11	3684	4502	22.20
SALVADOR	3	18155	21543	18.66
SAN ANDRES	10	21075	33495	58.93
SAN JOSE	13	546150	605168	10.81
SAN SALVADOR	10	182093	219688	20.65
SANTA CRUZ	17	259436	274077	5.64
SANTIAGO	48	1210914	1344838	11.06
SANTO DOMINGO	6	106982	127824	19.48
SAO PAULO (GRU)	20	1083458	1262857	16.56
<b>TOTAL</b>		<b>9349550</b>	<b>10519592</b>	<b>12.51</b>

<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES Y DESTINO CIUDADES DE ESTADOS UNIDOS</b>				
<b>CIUDAD ORIGEN</b>	<b>NÚMERO CIUDADES</b>	<b>PASAJEROS 2004</b>	<b>PASAJEROS 2005</b>	<b>VARIACION %</b>
BARRANQUILLA	5	44426	50394	13.43
BOGOTA	9	321718	360381	12.02
BUCARAMANGA	4	3586	4578	27.66
BUENOS AIRES	6	328805	411304	25.09
CALI	6	100786	99581	-1.20
CARACAS	6	412910	453167	9.75
CARTAGENA	5	20147	23825	18.26
Ciudades de México	42	7421486	8478338	14.24
GUAYAQUIL	5	182094	185460	1.85
LA PAZ	1	25962	28995	11.68
LA ROMANA	5	28826	33319	15.59
LIMA	6	459101	531552	15.78
MANAUS	1	11397	10562	-7.33
MARACAIBO	1	56489	58252	3.12
MEDELLIN	6	102929	109353	6.24
PANAMA	7	274039	297091	8.41
PEREIRA	4	18073	19688	8.94
PUERTO PLATA	3	123580	123597	0.01
PUNTA CANA	11	224058	315083	40.63
QUITO	3	178485	183840	3.00
RIO DE JANEIRO	6	193526	216222	11.73
SALVADOR	1	3738	4775	27.74
SAN JOSE	11	748887	849522	13.44
SAN SALVADOR	12	548963	517174	-5.79
SANTA CRUZ	2	40268	40552	0.71
SANTIAGO	10	263312	270085	2.57
SANTIAGO (REP. DOM)	3	333522	468242	40.39
SANTO DOMINGO	6	707038	1259981	78.21
SAO PAULO (GRU)	8	701196	860272	22.69
<b>TOTAL</b>		<b>13879347</b>	<b>16265184</b>	<b>17.19</b>

<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES Y DESTINO CIUDADES DE EUROPA</b>				
<b>CIUDAD ORIGEN</b>	<b>NÚMERO CIUDADES</b>	<b>PASAJEROS 2004</b>	<b>PASAJEROS 2005</b>	<b>VARIACION %</b>
BOGOTA	4	171709	187840	9.39
BUENOS AIRES	10	686109	724963	5.66
CALI	1	13014	17588	35.15
CARACAS	7	372687	454047	21.83
CARTAGENA	1	5130	9286	81.01
Ciudades de México	11	879802	891857	1.37
FORTALEZA	1	54232	54386	0.28
GUAYAQUIL	2	55512	74777	34.70
LA HABANA	5	66450	41484	-37.57
LA ROMANA	3	39608	32732	-17.36
LIMA	2	132190	229242	73.42
MEDELLIN	1	4748	5819	22.56
NATAL	4	34488	39255	13.82
PANAMA	3	16873	18790	11.36
PEREIRA	1	8272	9601	16.07
PORTO ALEGRE	2	3623	3181	-12.20
PUERTO PLATA	5	73791	77128	4.52
PUNTA CANA	6	216847	232636	7.28
QUITO	2	81577	119087	45.98
RECIFE	1	52584	60300	14.67
RIO DE JANEIRO	8	421996	424008	0.48
SALVADOR	3	98257	103755	5.60
SAN JOSE	2	71149	95495	34.22
SANTA CRUZ	1	5738	10411	81.44
SANTIAGO	5	241255	260233	7.87
SANTO DOMINGO	4	185610	208125	12.13
SAO PAULO (GRU)	10	1075354	1168750	8.69
<b>TOTAL</b>		<b>5068605</b>	<b>5554776</b>	<b>9.59</b>

<b>TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES Y DESTINO CIUDADES DE AFRICA, ASIA Y OCEANIA</b>				
<b>CIUDAD ORIGEN</b>	<b>NÚMERO CIUDADES</b>	<b>PASAJEROS 2004</b>	<b>PASAJEROS 2005</b>	<b>VARIACION %</b>
BUENOS AIRES	5	57667	56599	-1.85
Ciudades de México	1	20538	23186	12.89
ISLA DE PASCUA	1	7475	8036	7.51
RIO DE JANEIRO	2	13853	17358	25.30
SANTIAGO	3	46376	57551	24.10
SAO PAULO (GRU)	2	106258	115535	8.73
<b>TOTAL</b>		<b>252167</b>	<b>278265</b>	<b>10.35</b>

**FLOTA A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA  
 CLAC  
 (Líneas Aéreas Regulares que cumplen servicio internacional 2004 - 2005)**

	2004	2005
<b>ARGENTINA</b>		
<b>AEROLINEAS ARGENTINAS</b>		
AIRBUS A310		2
AIRBUS A340 200		4
BOEING 737 500		10
BOEING 737 300		1
BOEING 737 200		17
BOEING 747 200		2
BOEING 747 400		3
<b>CIELOS DEL SUR (Austral)</b>		
MD 81		2
MD 83		8
MD 88		3
BOEING 737 200		9
<b>AERO 2000 S.A. (LAN Argentina)</b>		
BOEING 737 200		5
A 320		1
<b>BOLIVIA</b>		
<b>Aerosur</b>		
AIRBUS A310		*1
BOEING 727 200		*6
BOEING 737 200		*2
<b>LAB</b>		
BOEING 727 100		*3
BOEING 727 200		*6
BOEING 737 300		*2
BOEING 767 300R		*2
FOKKER F27		*1
<b>BRASIL</b>		
<b>ABSA</b>		
BOEING 767 300		*2
<b>CHILE</b>		
<b>LAN AIRLINES</b>		
BOEING 767		17
A 319		2
A 320		6
A 340		4

	2004	2005
<b>LAN EXPRESS</b>		
BOEING 737		17
A 319		5
A 320		5
<b>LAN CARGO</b>		
BOEING 767		4
<b>SKY SERVICE</b>		
BOEING 737		8
<b>COLOMBIA</b>		
<b>AVIANCA</b>		
BOEING 767-200		4
BOEING 767-300		3
BOEING 757-200		7
MAC DONELL DOUGLAS DC-9-83		15
<b>AEROREPUBLICA</b>		
MAC DONELL DOUGLAS DC-9-32		2
MAC DONELL DOUGLAS DC-9 81		5
MAC DONELL DOUGLAS DC-9 82		3
MAC DONELL DOUGLAS DC-9 83		3
<b>AEROSUCRE</b>		
BOEING 727 200		3
BOEING 737 200		3
<b>SUDAMERICANAS</b>		
BOEING 727 100		2
BOEING 727 200		6
MAC DONELL DOUGLAS DC-9-15		1
<b>TAMPA</b>		
MAC DONELL DOUGLAS DC-8-71F		1
BOEING 767-200		4
<b>COSTA RICA</b>		
<b>LACSA</b>		
AIRBUS A320	2	0
<b>NATURE AIR, S.A.</b>		
BRITTEN NORMAN ISLANDER BN2-A	2	2
DE HAVILAND DHC-6-300	4	5
<b>SANSA</b>		
CESSNA 208	7	7

**ANEXO 6**

	2004	2005
<b>CUBA</b>		
<b>CUBANA</b>		
ANTONOV AN24	6	6
ILYUSHIN IL62	4	4
YAKOLEV YAK42	2	2
<b>ECUADOR</b>		
<b>TAME</b>		
BOEING 727 200		*2
FOKKER F28		*2
EMBRAER 190		*1
EMBRAER 170		*2
AIRBUS A320		*2
<b>MEXICO</b>		
<b>AEROMEXICO</b>		
BOEING 737 752	16	23
BOEING 757 200	7	5
BOEING 767200	5	5
BOEING 767 300	1	1
MC DONELL DOUGLAS DC9-32	5	5
MC DONELL DOUGLAS MD-82	8	6
MC DONELL DOUGLAS MD-83	8	5
MC DONELL DOUGLAS MD-87	16	14
MC DONELL DOUGLAS MD-88	10	10
<b>AVIACSA</b>		
BOEING 737 200	23	23
BOEING 727 200	6	4
<b>MEXICANA</b>		
AIRBUS A318	3	10
AIRBUS A319	15	15
AIRBUS A320	26	28
BOEING 757	7	5
BOEING 767	1	1
FOKKER F100	7	0
<b>PANAMA</b>		
<b>DHL</b>		
BOEING 727 200	4	4
<b>PANAVIA</b>		
BOEING 727 100	1	1
<b>COPA</b>		
BOEING 737 700	20	20
BOEING 737 800	4	4

	2004	2005
EMBRAER 190	6	6
<b>PARAGUAY</b>		
<b>TAM</b>		
FOKKER 100	3	3
Cessna Caravan	2	2
<b>PERU</b>		
<b>CIELOS DEL PERU</b>		
DC10	8	8
<b>LAN PERU</b>		
BOEING 767 300	3	3
A 320	7	7
<b>TACA PERU</b>		
AIRBUS A319-132		
AIRBUS A320-233		
<b>AERO TRANSPORTE S.A.</b>		
PIPER CHEYENNE III, PA-42	5	5
BEECHCRAFT 1900C	1	1
IAI WESTWIND ASTRA 1125	1	1
ANTONOV AN26B	1	1
CITATION III	1	1
<b>TRANS AMERICAN AIRLINES, S.A.</b>		
AIRBUS A 319-132	1	1
AIRBUS A 320-23	1	1
<b>URUGUAY</b>		
<b>PLUNA</b>		
BOEING 767 300		1
BOEING 757 200		1
BOEING 737 300		1
BOEING 737 200		3
<b>VENEZUELA</b>		
<b>AEROPOSTAL</b>		
DOUGLAS COMERCIAL DC9 50	11	11
DOUGLAS COMERCIAL DC9 30	6	6
MC. DOUGLAS 82	5	5
MC. DOUGLAS 83	2	2
<b>ASERCA</b>		
DOUGLAS COMPANY DC-9/SERIE 31	7	10
<b>AVIOR AIRLINES C.A.</b>		
BOEING 737 200	3	3
RAYTHEON BEECHCRAFT 1900D	11	11

	2004	2005
EMBRAER 120 ER	2	0
<b>RUTACA AEREAS C.A.</b>		
BANDEIRANTE - EMB 110	1	1
CESSNA CARAVAN 208-B	4	4
CESSNA 206	9	9
BOEING 737-200	3	3
ANTONOV-A2	5	5
<b>SANTA BARBARA</b>		
ATR ATR42	3	3
CESSNA 208	2	0
MC DONELL DOUGLAS DC10-30	2	0
BOEING 767-300ER	0	1
BOEING 727-200S	1	1
BOEING 757-200	1	1
<b>Vensecar International C.A.</b>		
BOEING 727 264	1	0
BOEING 727 223	1	0
BOEING 727 31	1	0
ATR 42-300	1	0

Nota: (\*) Información extraída de la Web

**RESULTADOS FINANCIEROS DE LAS LINEAS AEREAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**  
(Lineas Aereas regulares que cumplen servicios internacionales)

AEROLINEA	ESTADO	TOTAL DE INGRESOS DE DE EXPLOTACION		TOTAL DE GASTOS DE DE EXPLOTACION		RESULTADO DE EXPLOTACION		RESULTADO DE NETO		RESULTADO DE EXPLOTACION EN % DEL TOTAL DE INGRESOS		RESULTADO NETO EXPRESADO EN % DEL TOTAL DE INGRESOS	
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
ABSA	BRASIL	n.d.	66915	n.d.	66291	n.d.	624	n.d.	n.d.	n.d.	0.93%	n.d.	n.d.
LAN ECUADOR	ECUADOR	n.d.	108237214	n.d.	109254887	n.d.	-1017673	n.d.	n.d.	n.d.	-0.94%	n.d.	n.d.
AEROMEXICO	MEXICO	1450805	1612952	1444099	1601026	6706	11926	41619	20447	0.46%	0.74%	2.87%	1.27%
AEROREPUBLICA	COLOMBIA	111836	110311	110149	122601	1687	-12290	1687	-12290	1.51%	-11.14%	1.51%	-11.14%
AEROSUCRE	COLOMBIA	15119	13856	14974	13714	145	142	145	142	0.96%	1.02%	0.96%	1.02%
AIRES	COLOMBIA	38917	44509	38559	43429	358	1079	358	1079	0.92%	2.43%	0.92%	2.43%
AVIANCA	COLOMBIA	791753	768308	684369	705112	107384	63197	107384	63197	13.56%	8.23%	13.56%	8.23%
BRA	BRASIL	n.d.	54675	n.d.	52793	n.d.	1883	n.d.	n.d.	n.d.	3.44%	n.d.	n.d.
CUBANA DE AVIACION	CUBA	200988851	283685863	216151200	310019200	-15162349	-26333337	n.d.	n.d.	-7.54%	-9.28%	n.d.	n.d.
GOL	BRASIL	658267	895429	499708	734390	158559	161039	n.d.	n.d.	24.09%	17.98%	n.d.	n.d.
LAN	CHILE	2092945	2506353	1920845	2364717	172100	141636	163552	146601	8.22%	5.65%	7.81%	5.85%
LAN PERU	PERU	166720	n.d.	177220	n.d.	-10500	n.d.	n.d.	n.d.	-6.30%	n.d.	n.d.	n.d.
LAS S.A.	COLOMBIA	27611	28784	27280	28641	331	143	331	143	1.20%	0.50%	1.20%	0.50%
META	BRASIL	5328	n.d.	6140	n.d.	-812	n.d.	n.d.	n.d.	-15.24%	n.d.	n.d.	n.d.
MEXICANA DE AVIACION	MEXICO	16134646	16949032	15955691	16845011	178955	104021	158320	68330	1.11%	0.61%	0.98%	0.40%
PENTA	BRASIL	6637	n.d.	5154	n.d.	1483	n.d.	n.d.	n.d.	22.35%	n.d.	n.d.	n.d.
TACA PERU	PERU	346708987	n.d.	340176517	n.d.	6532470	n.d.	n.d.	n.d.	1.88%	n.d.	n.d.	n.d.
TAM LINHAS AEREAS	BRASIL	1380480	1911679	1324520	1824135	55960	87544	n.d.	n.d.	4.05%	4.58%	n.d.	n.d.
TAM MERCOSUR	PARAGUAY	48406	58721	45561	59773	2845	-1052	4898	406	5.88%	-1.79%	10.12%	0.69%
TAMPA	COLOMBIA	135088	144618	133324	138936	1764	5683	1764	5683	1.31%	3.93%	1.31%	3.93%
VARIG	BRASIL	2548253	2234503	2466649	2356412	81603	-121909	n.d.	n.d.	3.20%	-5.46%	n.d.	n.d.
VARIG LOG	BRASIL	n.d.	60436	n.d.	74020	n.d.	-13583	n.d.	n.d.	n.d.	-22.48%	n.d.	n.d.
TOTAL		573310648	419384159	581181960	446305087	-7871312	-26920928	480057	293738	-1.37%	-6.42%	0.08%	0.07%

**A. REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC**

**DURANTE EL BIENIO 2005-2006**

**AÑO 2005**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Lugar</b>
1. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Décimo quinta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/15)</li> <li>• Sexta Reunión del Grupo Específico de Política Aérea</li> </ul>	16 al 18 de marzo	Asunción, Paraguay
2. X Grupo AVSEC	4 al 6 de abril	Kingston, Jamaica
3. Seminario FAL/AVSEC	17 al 19 de mayo	Ciudad de Panamá, Panamá
4. Reunión de los miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC	14 y 15 de junio	Lima, Perú
5. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Décimo sexta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/16)</li> <li>• Décimo segunda reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional</li> </ul>	10 al 12 de agosto	Fortaleza, Brasil
6. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo</li> <li>• Reunión de los miembros del Comité Ejecutivo</li> </ul>	20 al 22 de septiembre	Cartagena de Indias, Colombia
7. <ul style="list-style-type: none"> <li>• LXIX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> <li>• Décimo tercera reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional</li> </ul>	7 al 10 de septiembre	Caracas, Venezuela
8. Firma de Acuerdo de Cooperación Mutua con la OACI	6 y 7 de octubre	Montreal, Canadá

AÑO 2006

Reunión	Fecha	Lugar
1. Décima séptima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17)	25 al 27 de abril	La Habana, Cuba
2. XI reunión del Grupo AVSEC de la CLAC	8 al 10 de mayo	Buenos Aires, Argentina
3. Reunión del Grupo encargado de modificar el Estatuto	13 y 14 de junio	Río de Janeiro, Brasil
4. <ul style="list-style-type: none"><li>• Décima séptima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17)</li><li>• Décimo cuarta reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional</li></ul>	18 al 20 de julio	Santiago, Chile
5. LXX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	20 al 22 de septiembre	Santo Domingo, República Dominicana
6. <ul style="list-style-type: none"><li>• XVII 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>○ XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC</li><li>○ LXXI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li><li>▪ Décima quinta reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional</li><li>▪ Panel sobre integración del transporte aéreo</li></ul></li></ul>	6 al 10 de noviembre	Ciudad de Panamá, Panamá

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES  
EN LAS REUNIONES CELEBRADAS POR  
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL  
DURANTE EL BIENIO 2005-2006**

**AÑO 2005**

<b>REUNIÓN</b>	<b>LUGAR</b>	<b>FECHA</b>	<b>TOTAL PARTICIPANTES</b>	<b>ESTADOS MIEMBROS</b>	<b>ORGANISMOS</b>
Décima quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/15)	Asunción, Paraguay	16 al 18 de marzo	75	16	5
Seminario FAL/AVSEC	17 al 19 de mayo	Ciudad de Panamá, Panamá	116	14	6
Décima sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/16)	Fortaleza, Brasil	10 al 12 de agosto	65	14	6
Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo	Cartagena de Indias, Colombia	20 al 22 de septiembre	102	15	8
LXIX Reunión del Comité Ejecutivo	Caracas, Venezuela	7 al 10 de septiembre	93	14	8

**AÑO 2006**

<b>REUNIÓN</b>	<b>LUGAR</b>	<b>FECHA</b>	<b>TOTAL PARTICIPANTES</b>	<b>ESTADOS MIEMBROS</b>	<b>ORGANISMOS</b>
Décimo séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17)	La Habana, Cuba	25 al 27 de abril	41	14	4
Décimo octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/18)	Santiago, Chile	18 al 20 de julio	62	13	4
LXX Reunión del Comité Ejecutivo	Santo Domingo, República Dominicana	20 al 22 de septiembre	56	16	6

**XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

(Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006)

**ORDEN DEL DÍA**

1. Apertura de la XVII Asamblea, honrando con su presencia la Sra. Olga Golcher, Ministra de Gobierno y Justicia de la República de Panamá.
2. Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión.
3. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Ing. Roberto Kobeh.
4. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2005-2006.
5. Adopción del Orden del Día.
6. Panel: Integración del Transporte Aéreo.
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. Implementación del Sistema de integración regional del transporte aéreo latinoamericano. **Proyecto de Resolución.**  
*Tarea Nro. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC*
9. Medidas para contribuir a la aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM. **Proyecto de Recomendación.**  
*Tareas Nro. 6 y 7 del Programa de Trabajo de la CLAC*
10. Factores a considerar en la concesión de aeropuertos. **Proyecto de Resolución.**  
*Tarea Nro. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC*
11. Incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC. **Proyecto de Recomendación.**  
*Tarea Nro. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC*
12. Servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios. **Proyecto de Resolución.**  
*Tarea Nro. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC*
13. Gestión integral de la cartera de sobrevuelos en los Estados miembros de la CLAC. **Proyecto de Recomendación.**  
*Tarea Nro. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC*
14. Guía de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica. **Proyecto de Recomendación.**  
*Tarea Nro. 19 del Programa de Trabajo de la CLAC*

15. Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos. **Proyecto de Recomendación.**  
*Tarea Nro. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC*
16. Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias). **Proyectos de Decisión.**  
*Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC*
17. Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia AVSEC. **Proyecto de Resolución. (Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea Nro. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC*
18. Autonomía de gestión y financiera de la CLAC. Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. **Proyectos de Resolución (Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC*
19. Presupuesto de la CLAC para el bienio 2007-2008. **(Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 25 del Programa de Trabajo de la CLAC*
20. Estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2006. Escalas de contribución 2007-2008. Prorrato de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras. Creación del Fondo de Anticipos para cubrir contingencias en el pago de las cuotas de contribución de los Estados miembros al Presupuesto de la CLAC y erogaciones emergentes. **Proyectos de Resolución (Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 26 del Programa de Trabajo de la CLAC*
21. Análisis del Orden del Día Provisional del 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI / Temas de interés para la CLAC **(Sesión a puerta cerrada)**  
*Tarea No. 30 del Programa de Trabajo de la CLAC*
22. Plan estratégico de las actividades de la CLAC para el período del 1° de enero de 2007 al 31 de diciembre de 2008. **Proyecto de Programa de reuniones. (Sesión a puerta cerrada)**
23. Otros asuntos.
  - Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros  
*Tarea Nro. 31 del Programa de Trabajo de la CLAC*
  - Presentación TSA (*Transportation Security Administration*) sobre “amenaza actual de los explosivos líquidos y los esfuerzos para detectarlos”  
*Tarea Nro. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC*
  - Presentación de la República de Corea sobre “Sistema de gestión e implantación de SARPs”.  
*Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC*
24. Examen del Informe del Comité I.
25. Examen del Informe del Comité II.
26. Aprobación del Acta de la Plenaria.
27. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.

28. Lugar y fecha de la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC.
29. Clausura de la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC.
  - Modificación Acuerdo con Singapur
  - Discurso del nuevo Presidente de la CLAC



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

**Temario**

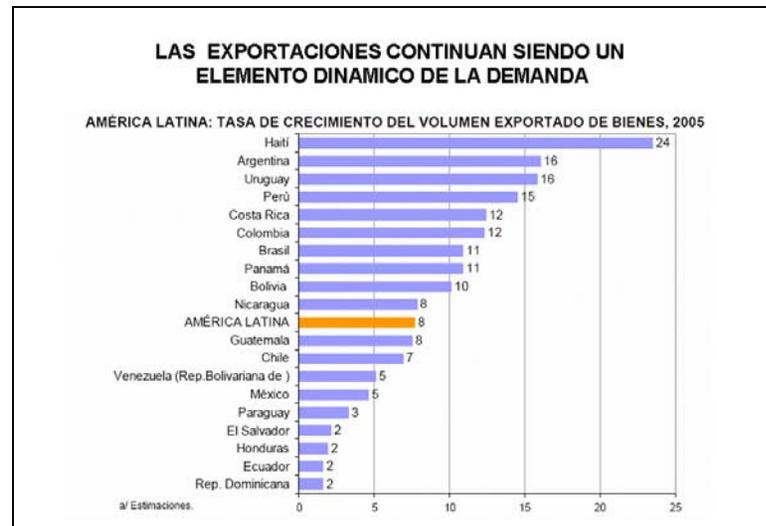
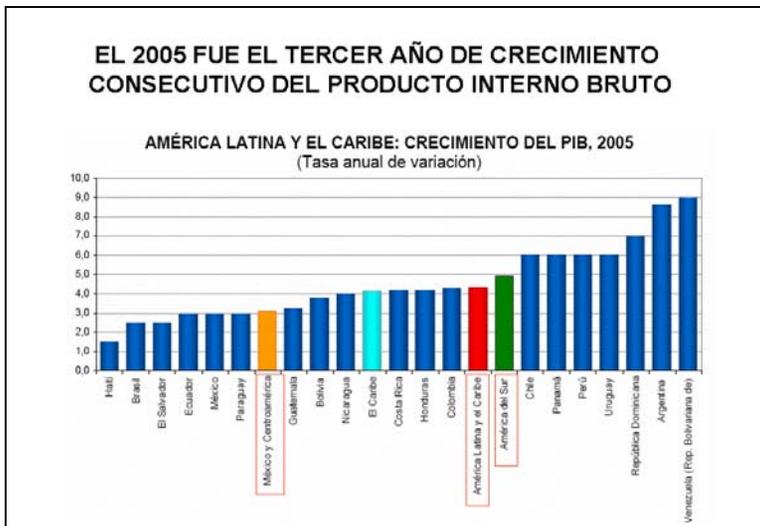
- *Análisis general de la región.*
- *Situación actual de la integración.*
- *Desafíos.*
- *Conclusiones*



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

**Análisis General (Aspectos Positivos)**

- *Económicos*
  - *Crecimiento Demográfico en la Región.*





**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Análisis General (Aspectos Positivos)**

**Mercado del Transporte Aéreo**

- América Latina es la segunda región con más rápido crecimiento en el mercado de tráfico aéreo.
- Se espera que las compañías aérea regionales ordenen 1.000 aeronaves en los próximos 20 años.
- Aeronaves modernas con bajo consumo de combustible aumentarán estándares de eficiencia



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Análisis General**

**Mercado del Transporte Aéreo**

- Las aerolíneas de bajo costo, han dinamizado al mercado al permitir el ingreso de nuevos clientes
- En Chile, se prevé una disminución en las tarifas de un 25% y un aumento del mercado de un 40%



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Conclusiones de los (Aspectos Positivos)**

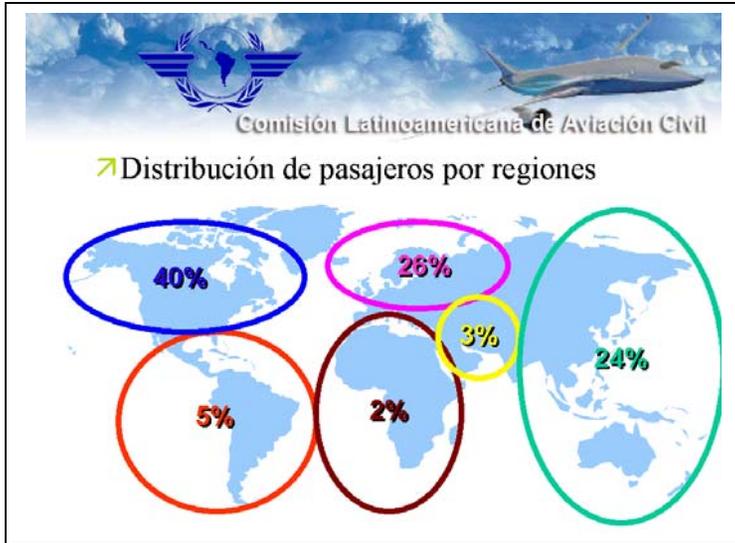
- Gran oportunidad de aprovechar los índices de crecimiento económico, para fortalecer la industria del transporte aéreo.
- Una visión optimista podría indicar que el mercado alcanza para todos



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Análisis General**

**Aspectos negativos o preocupantes**



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

**Análisis General (Aspectos Negativos)**

- *Baja participación de la Región en el mercado mundial*
- *Índices de accidentabilidad*



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

**Análisis General (Aspectos Negativos)**

- **Factores en los costos de líneas aéreas**
  - **Precio combustible:**  
*Eleva los costos de operación hasta en un 20% de los costos totales. Será muy difícil volver a precios del petróleo a 20 o 25 dólares el barril.*



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Análisis General (Aspectos Negativos)**

- **Económicos (Cont....)**
  - Proceso de concesiones aeroportuarias ha afectado a las empresas aéreas, por las mayores tarifas que deben pagar por los servicios aeroportuarios.
  - Medidas de seguridad post 11 de septiembre 2001, han aumentado los costos del sector.



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Análisis General (Aspectos Negativos)**

**Políticas Aerocomerciales**

La V Conferencia de Transporte Aéreo (Montreal 2003), recomienda a los Estados avanzar hacia la liberalización del transporte aéreo.

- Política de cielos abiertos ha sido aplicada de manera parcial en la Región.
- Se observan políticas proteccionistas que no favorecen un sistema de integración regional.
- Tendencia a la baja en la participación de las LLAA regionales en el mercado internacional



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Análisis General (Aspectos Negativos)**

- **Medio Ambiente**
  - Políticas Estatales aún en desarrollo.
  - Normativas desestandarizadas.
  - Implementación de medidas implica un costo.
  - Normativa OACI, a cumplir a contar del 2011.





Comisión Latinoamericana de Aviación Civil





**Análisis General (Aspectos Negativos)**

- *Diferentes variables como: El aumento de precios del combustible, las concesiones, las nuevas medidas de seguridad, los normas medio ambientales, han aumentado significativamente los costos operacionales.*
- *Muchas autoridades, diferentes normas, poca participación en el mercado mundial, altos índices comparativos de accidentes y políticas aerocomerciales restrictivas, aumentan las dificultades para el desarrollo y la competitividad.*



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil





**INTEGRACIÓN REGIONAL**

↓

**ES LA SOLUCIÓN PARA APROVECHAR LAS OPORTUNIDADES Y MINIMIZAR LOS ASPECTOS NEGATIVOS.**




**Situación actual de Integración**



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil





**Situación actual de Integración**

**Normativa:**

- *Va. Reunión RAAC de la Región SAM (1996) = primer paso homologación de la normativa.*
- *Se están desarrollando 6 LARs.*
- *Lento avance en la normativa regional.*
- *Incertidumbre en su aplicación.*



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Situación actual de Integración**

- **Desarrollo ATM**
  - Normalización y creación de Aerovías RNP 10 en Sudamérica.
  - Normalización y creación de rutas RNAV entre el Caribe y Sudamérica = 53 rutas.
  - RVSM = Implantado en enero 2005.
  - Fraseología Aeronáutica = Aprobada en GREPECAS 13 (NOV-2005)



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Situación actual de Integración**

- **Desarrollo CNS**
  - Implantación red digital de datos Región SAM REDIGG (2003)
  - Se está trabajando para conectar la REDIGG con la MEVA II (Caribe y Centroamérica)
  - Se está trabajando para la adopción del AMHS, como parte la red mundial de telecomunicaciones aeronáuticas.



**Desafíos en la Integración Regional**



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**DESAFÍOS**

- HOMOLOGACIÓN DE LA NORMATIVA Y MATERIALIZACIÓN DE CONVENIOS MULTILATERALES.
- GENERAR UNA MAYOR COMPETENCIA, PARA MEJORAR SERVICIOS A COSTOS RAZONABLES.
- POLÍTICA TARIFARIA BASADA EN UNA ESTRUCTURA DE COSTOS, NO DISCRIMINATORIA.



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**DESAFÍOS (Cont...)**

*CNS / ATM*

- CREACIÓN DE UN ESPACIO AÉREO COMÚN EN LA REGIÓN, "SIN COSTURAS".
- LA CREACIÓN DE UN SERVICIO MULTINACIONAL DEBERÍA SER LA CLAVE EN EL MEDIANO Y LARGO PLAZO. (COSESNA).
- INTERCAMBIO DE SEÑALES RADAR EN LA REGIÓN.
- INTEGRACIÓN DE REDES DE COMUNICACIONES AERONÁUTICAS (REDIGG-MEVA II)



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**DESAFÍOS (Cont...)**

*FACILITACIÓN Y SEGURIDAD*

- LOS GRUPOS DE TAREA FAL Y AVSEC DE LA CLAC Y DEL GREPECAS, DEBERÍAN AUNAR SUS ESFUERZOS EN POS DEL INTERÉS REGIONAL.
- LA NORMATIVA FAL / AVSEC DEBERÍA SER HOMOLOGADA A NIVEL REGIONAL.
- ESTRUCTURAR UN PLAN REGIONAL AVSEC.



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**DESAFÍOS (Cont...)**

*COOPERACIÓN*

- CENTROS DE CAPACITACIÓN REGIONAL.
- CENTROS DE MANTENIMIENTO.
- CERTIFICACIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.
- HOMOLOGACIÓN DE HARDWARE Y SOFTWARE OPERACIONALES: Licencias, Planes de vuelo, Notams, Cámaras meteorológicas, etc.



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Conclusiones**

**¿ INTEGRACIÓN REGIONAL ?**



**Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**NUESTRO GRAN DESAFÍO**

**NUESTRO GRAN DESAFÍO ES LA INTEGRACIÓN REGIONAL**

↓

**REQUIERE DE TODAS LAS AUTORIDADES UNA VERDADERA VOLUNTAD DE INTEGRACIÓN**

↓

**PARA CUMPLIR CON NUESTRA RAZÓN DE SER, QUE ES:**





**PANEL “INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO LATINOAMERICANO”**

**“Relaciones MERCOSUR-CAN / enfoque político-económico”**

(Sr. Alexandre Jorge de Lima, Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil)

Señores delegados, Observadores damas y caballeros muy buenos días.

Ayer, cuando el Presidente presentó el informe de las actividades de la CLAC en el bienio pasado, mencionó la integración dentro de la Comunidad Andina y también habló del Acuerdo de Fortaleza refiriéndose a MERCOSUR. Se vio un poco en el informe las acciones realizadas en materia de integración dentro de la aeronáutica. Hoy quisiera hablar un poco sobre el proceso de integración entre esos dos bloques con un énfasis más bien político y trataré de manera breve de cuestiones comerciales del mecanismo de integración respecto a los acuerdos para liberalización del comercio de mercancías entre el MERCOSUR y la CAN.

Creo que para un buen análisis del proceso, se debe reflexionar sobre la historia. Cuando miro hacia atrás, cuando busco los datos históricos, tengo la sensación que sí avanzamos y seguimos avanzando. Daré un ejemplo muy interesante: a principios del siglo XX, el Barón de Río Branco, quizá el Diplomático más ilustre que tuvo Brasil, en esa época era Canciller, dijo que uno cuando miraba el mapa, especialmente el mapa de Sudamérica, se daba cuenta que Brasil tenía muchos vecinos, pero según él, eran “vecinos a la manera de América”, es decir, en aquella época “separados unos de otros por desiertos inmensos”. Así hablaba Río Branco de las relaciones de Brasil con sus vecinos en América.

Ustedes ven hoy que en este foro, que se propone impulsar procesos de integración, debatimos de manera muy constructiva diversos temas que nos servirán al propósito principal del desarrollo y ya se puede tener una idea de que sí seguimos avanzando y caminando.

Hablemos de lo que viene pasando en los últimos 30 años, más o menos cuando pensamos en el proceso de integración MERCOSUR/CAN. Yo diría que podemos partir de los 70s, creo que ahí empieza a cambiar la perspectiva, creo que no sólo de Brasil y sus socios de MERCOSUR, sino también de las naciones de la Comunidad Andina. En esa época, lo que pasaba era que estaban lejos uno de los otros; Brasil por lo menos estaba con el enfoque más bien en el proyecto de desarrollo nacional y, en principio, no atribuía a las relaciones con sus vecinos un carácter prioritario.

Eso comenzó a cambiar, cuando en el año 78 se iniciaron negociaciones para la firma del tratado de Cooperación Amazónica. Esa ha sido una iniciativa de Brasil hacia sus vecinos para que pudiéramos aprovechar un poco más las oportunidades comerciales. Más allá era una manera (y lo sigue siendo, porque el Tratado aún está ahí) de ocuparse del tema de la integración en la región amazónica. Aquí hay otros países amazónicos; sabemos que ellos tienen desafíos por el tema del medio ambiente, mencionado por el General Rosende en su presentación. El tema de la amazonía y el del medio ambiente son algunos de los más importantes. En aquella época se tenía la percepción de que el progreso en Sudamérica sí dependía en gran medida de una integración de las regiones amazónicas de los países del norte del Continente con Brasil, así que, a partir de ese momento, se firma ese Tratado y se reconoce la importancia de esa integración.

Así también, se crearon condiciones para el inicio de un diálogo más efectivo también en el campo del comercio, porque predominaba la visión del desarrollo nacional del lado Brasileiro que no le atribuía tanta importancia a ese proceso. Había además otra dificultad de la parte de nuestros vecinos que tenía un poco que ver con la lógica de la guerra fría que dominaba el mundo: el tratado de cooperación militar que mantuvo Brasil hasta el año 1977 con los Estados Unidos, factor que mantuvo un poco frías las relaciones con algunos países de Sudamérica. Era eso más o menos el panorama en los 70.

En principios de los 80s, hubo un avance que considero importante para comprender este proceso; se firmó en Montevideo, en el año 1980, el Tratado que creó la ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración), de manera que ya se notaba una reducción un poco más sustancial de las influencias de la guerra fría, porque Brasil no más tenía el Tratado de cooperación con Estados Unidos.

Los países de la región han podido poner énfasis en cuestiones de integración. Sin embargo, ese proceso que comenzaba en los 80s, esa iniciativa que en principio permitiría avanzar de forma más objetiva hacia procesos de integración económica, fue bastante perjudicada por la crisis de la deuda externa que afectó a varios de nuestros países en los 80s. Eso de alguna manera paralizó el proceso de integración que volvió a ganar un momento solamente en los 90s, ya que con el fin de la guerra fría los temas económicos ganaron estatus prioritarios en toda la agenda internacional y, lo que se vio en el mundo, fue una tendencia hacia procesos de integración regional en varias partes. En el caso de Sudamérica, lo que vimos fue la formación de MERCOSUR, que se originó en un proceso de diálogo entre los Presidentes Sarney de Brasil y Alfonsín de Argentina en los 80s. Esos dos Presidentes crearon un eje político económico que permitió, un poco más adelante, la inclusión de Uruguay y Paraguay en el proceso y se conformó el bloque económico del cono Sur.

Con MERCOSUR, conformado jurídicamente a partir de año 91, a partir de la firma del Tratado de Asunción, se pudo pensar en procesos más largos de integración y, finalmente ahí, a mediados de los 90s, se puso en marcha un diálogo con países andinos; de manera que seguimos avanzando por etapas. Hoy el proceso de Integración con la Comunidad Andina está estructurado en tres “acuerdos de complementación económica”, que en realidad obedecen el marco jurídico de ALADI. Es así, que tenemos el Acuerdo de Complementación Económica número 36 con Bolivia, firmado en el año 1996; el Acuerdo de Complementación Económica 58, que el MERCOSUR ha firmado con Perú el año pasado; y, finalmente, el Acuerdo de Complementación Económica 59, firmado en el 2004 con Colombia, Ecuador y Venezuela, que hoy forma parte de MERCOSUR.

La característica fundamental de esos acuerdos es un proceso gradual de desgravación arancelaria, es decir, que podemos, en términos generales, dividir las mercancías en tres grupos: un primer grupo que pasó por desgravación arancelaria inmediata; hay un segundo grupo, normalmente llamado grupo de mercancías, que está bajo el cronograma general y ahí ustedes van a ver cambios de país a país, períodos de desgravación de 4, 6, 8 hasta 10 años; y hay un tercer grupo, que lo llamaría grupo de productos sensibles, los cuales están bajo un proceso de desgravación más largo, de 15 a 16 años. En la práctica, esto significa que hasta el año 2019 seguiremos avanzando con reducciones sucesivas de aranceles y, por el año 2019, estará completamente liberalizado el comercio de bienes entre MERCOSUR y la Comunidad Andina.

Sabemos que la Integración es una preocupación de todos. A veces se plantean cuestiones relativas al ritmo y a lo que efectivamente se hace, y algunos seguramente estarán planteando cuestiones a sí mismos. Pero no es suficiente poner eso en un acuerdo y en sus anexos, y dejar que camine solo. Por ello, crearon en el ámbito del proceso integrador MERCOSUR/CAN lo que se llama comisión administradora, en donde los acuerdos de complementación económica tienen comisiones

administradoras que se reúnen periódicamente para discutir los aspectos prácticos del proceso de integración, revisar los puntos que quizá no traigan los resultados que se esperaban al principio y tomar las medidas pertinentes para que siga siendo impulsado el proceso y se logren los plazos convenidos, así como los resultados esperados.

Así sería de manera muy breve el mecanismo desde el punto de vista económico. Pero además del proceso económico de la integración de los dos bloques, es fundamental que consideremos los aspectos políticos. Sabemos que en otras épocas hubo dificultades; es el tema de la distancia que mencioné anteriormente, cuestiones político-ideológicas en el período de la guerra fría, y pienso que debemos de aprovechar el momento que vivimos en Sudamérica, con la creación de la Comunidad Sudamericana de Naciones, el momento que varios jefes de los Estados de la Región han manifestado su deseo de Integración, de acercarse a los vecinos. Creo que es momento de avanzar en ese proceso; el deseo y el trabajo hacia un Continente más integrado no sólo se está llevando a cabo aquí.

Desde hace más de un año vengo siguiendo el trabajo de las autoridades aeronáuticas de Brasil, así como el esfuerzo de las demás autoridades aeronáuticas hacia una integración más efectiva. Esa voluntad también se ve en otros sectores y estamos trabajando a través de las Cancillerías, los Presidentes y el sector político, para que el impulso siga fuerte y podamos, en unos años o décadas, disfrutar un continente más integrado con menos barreras, diría humanas y culturales, porque creo que el esfuerzo, desde el punto de vista político, bien económico, debe ser un instrumento al que se acerquen las personas, y que los niveles de vida en las partes más pobres del Continente, siga subiendo y como una señal de ese entendimiento.

Como comentario final, pronunciaría una frase muy conocida de Ortega y Gasset, que transmite la idea de integración y la importancia que tiene ese proceso para todos nosotros “*Yo soy yo y mis circunstancias*”. Creo que es, bajo ese prisma, que debemos todos encarar el proceso y seguir con los esfuerzos y, además de los esfuerzos, tener en cuenta que no es algo simple, no es algo obvio y que podemos llevar bastante tiempo aún para que se alcancen los resultados. Veamos el ejemplo de Europa, ya se van ahí 55 años casi desde que Jean Monet presentó el proyecto del eje franco alemán de integración. Seguro que evolucionaron muchísimo, tuvieron peleas y dificultades. No creo que con nosotros pasaría algo muy diferente. Creo que si seguimos trabajando y dialogando de forma constructiva podemos lograr éxito en este proyecto.

Muchas gracias.



## XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC

Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

### Transporte aéreo en la UE: Integración económica y normas comunes



**Carlos Mestre**  
**Comisión Europea**  
Dirección-General de Transportes y Energía  
Dirección de Transporte Aéreo



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

1



## Los elementos de la integración en la UE

### Integración del Transporte Aéreo



Mercado  
común

Normas  
comunes

Institu-  
ciones  
comunes



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

2



## La industria de aviación en la UE

- Una industria de €120 billones
- 35% del transporte de pasajeros en el mundo
- +130 compañías aéreas
- +450 aeropuertos
- ~4,500 aeronaves en servicio
- 650 m pasajeros en 2004 (440 m intra-EU)
- 2.8 m empleados (directo e indirecto)



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

3



## El transporte aéreo en la UE antes del “Tercer Paquete”

- **Hasta 1987: Mercados nacionales**
  - ❑ Acuerdos bilaterales
  - ❑ Intervenciones de los gobiernos
  - ❑ Protección de las “aerolíneas de bandera”
- **Liberalización gradual entre 1987 y 1997:**
  - ❑ Tres “paquetes” de liberalización



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

4



## El “tercer paquete”



- **Reglamento 2407/92** sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas
- **Reglamento 2408/92** relativo al acceso a las rutas aéreas intra-CE
- **Reglamento 2409/92** sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

5



## Qué hemos logrado?

- **Aumento de tráfico aéreo, de compañías aéreas y de rutas intra-UE**
- **Competencia más intensa**
  - Reducción de tarifas
  - Oferta más diversificada
  - Aumento de productividad de las compañías
- **Auge de las compañías “low-cost”**
- **Cohesión territorial**



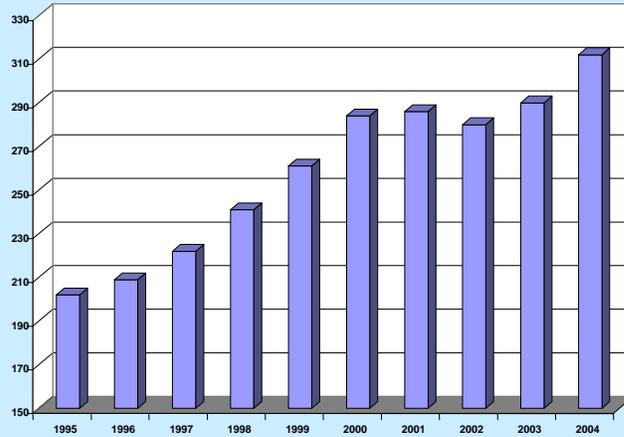
XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

6



## Crecimiento de los servicios aéreos en la UE

Air traffic in the EU15 (domestic and intra-EU): billion RPK



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

7



## Crecimiento de rutas

Number of intra-EU routes (city to city)



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

8



## Reglamento 2407/92: Licencias de explotación



- Licencias de explotación para compañías aéreas comunitarias
- Autoridades aeronáuticas de los Estados miembros conceden licencias de explotación
- Requisitos para obtener una licencia de explotación:
  - Lugar principal de actividad en un Estado miembro de la UE
  - Propiedad sustancial mayoritaria y control efectivo por nacionales de la UE
  - Posesión de un Certificado de Operador Aéreo válido
  - Capacidad económica para realizar las operaciones



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

9



## Reglamento 2408/92: Acceso al mercado



- Acceso libre para compañías aéreas comunitarias en todas las rutas intra-UE
- Excepciones:
  - Obligaciones de servicio público
  - Distribución de tráfico en el interior de un sistema aeroportuario
  - Normas de seguridad; Problemas graves de congestión o medioambientales; Normas de la asignación de “slots”



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

10



## Reglamento 2408/92: Obligaciones de servicio público



- Estados miembros pueden imponer obligaciones de servicio público:
  - Servicios a un aeropuerto en una región periférica o en desarrollo
  - Rutas de baja densidad a un aeropuerto regional
- Condición: “esencial para el desarrollo económico de la región”
- Acceso se puede limitar a una sola compañía para 3 años (licitación pública)



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

11



## Reglamento 2409/92: Tarifas

- Libertad de tarifas
- Solo compañías aéreas comunitarias tienen derecho de ofrecer tarifas inferiores (liderazgo de tarifas)
- Posibilidad de intervención si:
  - tarifa excesivamente elevada
  - tarifa excesivamente baja con descenso continuado de tarifas



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

12



## Revisión del “Tercer Paquete”



- Revisión del “Tercer Paquete” está en preparación.
- Simplificación y consolidación



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

13



## Política aeroportuaria: Franjas Horarias (Slots)



- Reglamento 95/93: Grandfathering + use-it-or-lose-it
- Reglamento 794/2004: modificaciones técnicas
- 2004: Informe de NERA sobre “Commercial slot allocation mechanisms”
- 2004: Consulta con los “stakeholders”
- Opciones:
  - Secondary trading between air carriers
  - Primary trading of new slots
  - Primary trading of withdrawn slots
- Objetivo:
  - Uso mas eficiente de la capacidad aeroportuaria – no costos más altos para compañías aéreas.



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

14



## Política aeroportuaria: Asistencia en tierra (1)

### Objetivos del Reglamento 96/67

- Abrir acceso al mercado para agentes independientes
- Permitir autoasistencia en tierra
- Establecer un marco consistente en UE



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

15



## Política aeroportuaria: Asistencia en tierra (2)



- Libre acceso al mercado:
  - Asistencia a terceros en aeropuertos con > 2 m pasajeros.
  - Autoasistencia en tierra en aeropuertos con >1 m pasajeros
  - Acceso libre para “land-side handling” (pasajeros, registracion de equipaje)
  - Posibilidad de restringir “air-side handling” (equipajes; operaciones en pista; combustible & lubricantes; carga & correo) a 2 agentes
- Separación de cuentas para aeropuertos y compañías aéreas
- Acceso no discriminatorio a las instalaciones del aeropuerto



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

16



## Política aeroportuaria: Tasas de Aeropuerto



- **Compañías aéreas se quejan de:**
  - Tasas elevadas
  - Posición monopolística de los aeropuertos
  - Falta de transparencia
  - Falta de consultación
- **Aplicación de las reglas de competencia es difícil: problema de calcular la base de los costos**
- **Compañías aéreas demandan legislación comunitaria.**
- **Propuestas de la Comisión Europea en 1990 y 1997 sin consecuencia**
- **Principios básicos:**
  - Agencia nacional independiente para regulación de tasas
  - Consultas con usuarios
  - Transparencia de tasas



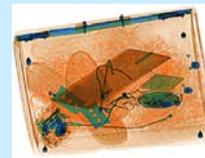
XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

17



## Normas comunes de Seguridad / “Security”

- **Reglamento 2320/2002:**
  - Requisitos generales de seguridad
  - Aplicación en todos los aeropuertos
  - Normas básicas comunes
  - Planes nacionales de seguridad para la aviación civil
  - Inspecciones de los aeropuertos
  - Control de la calidad
  - Legislación detallada para implementación
- **Estados miembros pueden aplicar medidas más estrictas**



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

18



## Requisitos generales de Seguridad de Aviación Civil

### ● Requisitos generales de 2320/2002:

- Seguridad en los aeropuertos
- Pasajeros y equipaje de mano
- Equipaje de bodega
- Cargo, mensajería y paquetes express
- Correo
- Correo y material de las compañías aéreas
- Provisiones y productos de restauración
- Productos y material de limpieza
- Aviación general
- Selección y formación del personal
- Equipo de detector y rayos x



## Reglas de competencia (1)

- Art. 81 prohíbe acuerdos entre compañías que puedan impedir o restringir la competencia, por ejemplo:
  - Fijar precios
  - Repartir mercado
- Excepciones posibles si:
  - Ventajas para los usuarios
  - Fomento del progreso técnico
  - Indispensabilidad
  - No eliminación de competencia





## Reglas de competencia (2)



- Art. 82 prohíbe explotación abusiva de posición dominante
  - ☐ Tarifas excesivas
  - ☐ Discriminación
  - ☐ etcetera
- Control de fusiones y adquisiciones
  - ☐ No permitir creación de una posición dominante



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

21



## Reglas de competencia: Aplicación en el transporte aéreo



- Desde 2004, aplicación de reglas de competencia incluye transporte aéreo entre UE y terceros países.
- Remedios en alianzas de compañías aéreas (LH/SAS, LH/AUA, BA/IB, AF/AZ) o fusiones (AF/KLM, LH/Swiss).
- Rebates para agencias de viajes (BA/Virgin)
- Fijación de tarifas en acuerdos de código compartido (SAS/Maersk)
- Conferencias de tarifas IATA



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

22



## Control de subsidios



- Art. 87: Ayudas otorgadas por los Estados son incompatibles con el mercado común si distorcionan competencia
  - level playing field
  - libre competencia entre compañías
- Exempciones para implementar políticas europeas, como objetivos de la política del transporte
  - Coordinación de infraestructuras de transporte (public/private partnership)
  - Reembolso de obligaciones de servicio público
  - "one time, last time" aplicación para reestructuración de compañías aéreas
- Comisión Europea examina permanentemente los regímenes de ayudas



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

23



## Protección del medio ambiente: Ruido



- Aeronaves "capítulo 2" no se pueden utilizar en UE desde 2002 (Dir 92/14)
- "Enfoque equilibrado" para restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos (Dir 2002/30)
  - Evaluación del ruido ambiental antes de introducir restricciones operativas
- Evaluación del ruido ambiental (Dir 2002/49)
  - Preparación de mapas de ruido hasta junio 2007 y planes de acción hasta 2008



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

24



## Protección del medio ambiente: Emisiones Gaseosas

- Comisión Europea favorece instrumentos económicos para reducir emisiones de aviación
- Posibilidad de introducir impuestos para el combustible de aviación en vuelos domésticos y – basado en un acuerdo mutuo – vuelos intra-UE (Dir 2003/96)
- Informe sobre experiencia con el comercio de derechos de emisión (Dir 2003/87)



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

25



## Protección de pasajeros: Reglamento 261/2004

- **Derechos de pasajeros para todos los vuelos comerciales (regulares y charter)**
- **Derechos en caso de:**
  - Denegación del Embarque
  - Grandes Retrasos
  - Anulación
- **Compensación hasta 600 €**



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

26



## Dimensión exterior del Mercado común del transporte aéreo



Libertad para ofrecer servicios dentro de UE pero ...

... servicios aéreos entre UE y terceros países son sujetos a restricciones de **nacionalidad en acuerdos bilaterales de transporte aéreo.**

En la mayoría de los casos, compañías aéreas europeas solo pueden operar vuelos desde su país de origen.



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

27



## Las sentencias “cielo abierto” del 5 noviembre 2002



Tribunal de Justicia: Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre 8 Estados Miembros de la UE y EE.UU. **no se ajustan al Derecho CE.**

Las cláusulas de nacionalidad en los acuerdos son contrarias al **derecho de establecimiento** porque incluyen una discriminación por nacionalidad.

Los acuerdos han infringido la **competencia externa exclusiva de la UE**. Solo la UE puede entrar en obligaciones internacionales en ámbitos de competencia comunitaria.



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

28



## Las implicaciones de las sentencias “cielo abierto”



**Necesidad de tratar implicaciones de las sentencias del Tribunal de Justicia para evitar incertidumbre jurídico para las compañías aéreas y garantizar la continuidad de los servicios aéreos**



Nuevo marco para acuerdos aéreos  
Junio 2003



## El nuevo marco para negociaciones de servicios aéreos



I. Mandato para negociar con los EE.UU

II. Mandato “horizontal” para negociar acuerdos con terceros países acuerdos

III. Reglamento 847/2004 sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios aéreos entre Estados miembros de la UE y países terceros





## Política externa de aviación – en construcción



Noviembre 2002: Sentencias del Tribunal de Justicia « cielos abiertos »



Junio 2003: Primer Paquete de Relaciones Externas



Junio 2005: « Roadmap » para el desarrollo de la política exterior comunitaria de aviación



## Política Externa de Aviación: Conclusiones de Junio 2005



### Tres pilares:

- Continuar ajustando los acuerdos bilaterales con el derecho comunitario
- Crear un espacio aéreo común con los países vecinos hasta 2010
- Abrir negociaciones globales con países selectos





## Clausulas Comunitarias



### Designación de compañías aéreas comunitarias

- establecimiento en el Estado miembro
- Certificado de Operador Aéreo de un Estado miembro
- propiedad sustancial y control efectivo por nacionales UE/EFTA

### Otras cláusulas estándar:

- Tarifas de transporte intra-UE
- Compatibilidad con normas de competencia
- Tributación del combustible de aviación



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

33



## El Mandato Horizontal



### Acuerdo Horizontal con tercer país con las cláusulas estándar comunitarias

- ↳ Reconoce la existencia del Mercado Común
- ↳ Derecho del libre establecimiento aplica para vuelos internacionales
- ↳ Reestablece seguridad jurídica



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC – Panamá, 6 al 10 de noviembre 2006

34



XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC

Muchas gracias

[Carlos.mestre-zamarreno@ec.europa.eu](mailto:Carlos.mestre-zamarreno@ec.europa.eu)



Directorate-General for Energy and Transport

**TEMAS DE INTERÉS DE LA CLAC CORRESPONDIENTES AL ORDEN DEL DÍA DEL  
36 PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI**

***Plenario***

- Cuestión P4: Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la Asamblea
- Cuestión P6: Creación de las Comisiones, del Comité Coordinador y elección de los presidentes de las Comisiones
- Cuestión P8: Presupuesto por programas para 2008, 2009 y 2010
- Cuestión P10: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo

***Comité Ejecutivo***

- Cuestión X1: Cuotas atrasadas
- Cuestión X2: Cooperación técnica — Actividades y criterios relativos a la cooperación técnica proporcionada en el marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y mediante acuerdos de fondos fiduciarios (FF) durante el período 2004-2006
- Cuestión X3: Transición a una nueva política de cooperación técnica
- Cuestión X4: Informe sobre el progreso en la implantación del Programa de la estrategia unificada (USP)
- Cuestión X5: Informe sobre la marcha de la implantación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) en el marco del enfoque sistémico global
- Cuestión X6: Programa de seguridad de la aviación
- Cuestión X8: Protección del medio ambiente
- Cuestión X10: Salud y bienestar de los pasajeros y las tripulaciones y prevención de la propagación de enfermedades transmisibles
- Cuestión X11: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI

***Comisión Técnica***

- Cuestión T4: Estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación
- Cuestión T8: Cooperación entre los Estados en las investigaciones de ciertos accidentes de

aviación

*Comisión Económica*

Cuestión E1: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo

Cuestión E2: Reglamentación del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea

Cuestión E3: Facilitación

*Comisión Jurídica*

Cuestión L1: Informe sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952

*Comisión Administrativa*

Cuestión A1: Presupuestos para 2008, 2009 y 2010

Cuestión A4: Cuotas atrasadas

Cuestión A5: Contribuciones al Fondo general para 2008, 2009 y 2010

**PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC 2007 - 2008**

**2007**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Estados que ofrecieron sede</b>
1. ➤ Décima novena reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/19)	marzo	Brasil
2. ➤ Seminario sobre Derecho Aeronáutico (Acuerdo CAAS-Singapur)	(*)	Chile
3. ➤ Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo	mayo	Isla Margarita, Venezuela
4. ➤ LXXII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	junio	Bolivia
5. ➤ Reunión de Coordinación previo Asamblea OACI ➤ 36° Período de sesiones de la Asamblea de la OACI	septiembre/octubre	Montreal, Canadá
6. ➤ Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC – Reunión del Grupo AVSEC/FAL	noviembre	Bolivia

**2008**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Estados que ofrecieron sede</b>
1. ➤ Vigésima primera reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/20)	marzo	Bogotá o Cartagena, Colombia
2. II Reunión del Grupo AVSEC/FAL	mayo	Uruguay
5. ➤ LXXIII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	agosto	México
6. ➤ Reunión Extraoficial Jefes de Delegación de los Estados miembros de la CLAC, previo a la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC ➤ XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC ➤ LXXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	noviembre	Santiago de Chile

(\*) Será reprogramada por la Secretaría

## Bill Gaches

Assistant Administrator  
U.S. Transportation Security  
Administration  
Office of Intelligence

7 November 2006  
Latin American Civil Aviation Commission  
XVII Ordinary Assembly

## The Targets



## Skyjack Sunday

1970 - Hijackers destroy three aircraft in the  
Jordanian desert after releasing the hostages

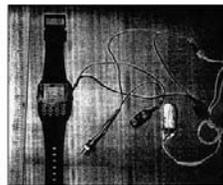


ITN ARCHIVE

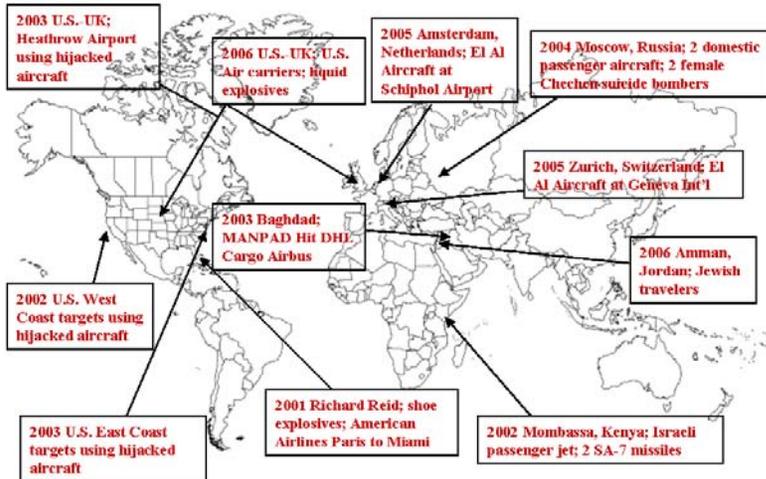
## PAN AM 103 - Lockerbie



## Bojinka



## Post 9/11/01 Aviation Plots/Attacks



## United Kingdom Plot

Suicide airliner bombings on UK-U.S. routes

IED parts designed to bypass airport security

Homemade liquid explosives in sports drinks

Assemble IEDs on board



## Post-UK Plot Suspicious Activity

Disruptive UAL passenger with suspicious items



AA suspicious passenger - diversion to Bangor



Suspicious liquid behind lavatory panel



## Switzerland

Plan to attack EI AI aircraft, Swiss airports



MANPADS, RPGs, and IEDs, considered



Shift in tactics, targets

No activity beyond discussion

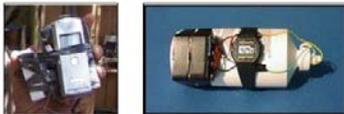
Conspirators arrested, cell members may be at large

## Jordan

Seven charged in plot to bomb Amman airport

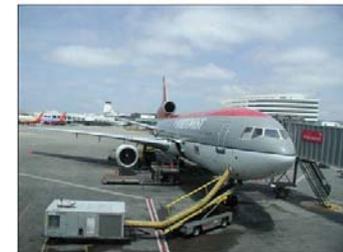
Toy containing 3.6 kgs of PE-4 explosives seized

Significance: Focus on ground-based attacks



## Conclusion

- Aviation is a high priority target
- Presents a very tempting scenario
- Terrorists will travel the world for targets
- We must remain vigilant
- We must work together





**SARPs  
Management  
Implementation  
System**

**Civil Aviation Safety Authority  
Republic of Korea**



**Contents**

- Introduction
- Characteristics in the SMIS

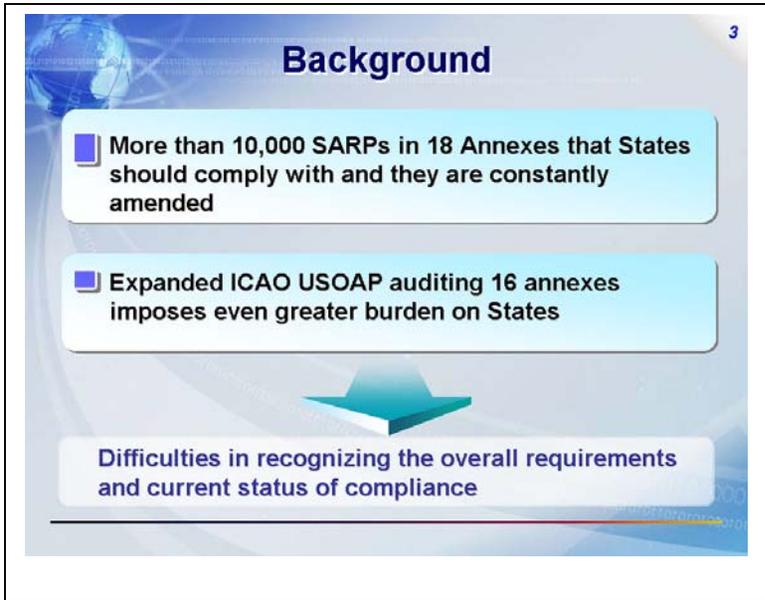


**Background**

- ICAO member State receives more than 200 State Letters a year



Some require little or no action, but many include amendments to ICAO SARP's that need appropriate review and actions over a prolonged period of time.



**Background**

- More than 10,000 SARP's in 18 Annexes that States should comply with and they are constantly amended
- Expanded ICAO USOAP auditing 16 annexes imposes even greater burden on States

↓

Difficulties in recognizing the overall requirements and current status of compliance

## Background

4

### ICAO has developed SOA website

- To have Compliance Checklist updated by States
- To have differences filed in a efficient way

Annex Reference & SARP Identifier	Annex 1 LEGISLATION	Legislation Compliance Quite relevant State Act/Regulation or Document Reference	Difference			Comments including the reason for difference
			Level of implementation of SARP's Yes	Level of implementation of SARP's No	Test of the difference identified by the team	
Chapter 1 Reference 1 O Number OI-000001-200 Standard	Annex 1 NINTH EDITION, JULY 2001 Amendment 166 Annex Standard or Recommended Practice	Legislation Compliance Quite relevant State Act/Regulation or Document Reference	Level of implementation of SARP's Yes	Level of implementation of SARP's No	Test of the difference identified by the team	Comments including the reason for difference

## Needs for a Managing Tool

5

### Sustainable management for SARP's compliance

- to monitor the A-Z process to incorporate ICAO SARP's into national regulations
- to track and manage compliance of national system with ICAO SARP's

### Effective preparation for ICAO USAOP

### Efficient notification of differences to ICAO

## Development of a management tool

6



## What is SMIS

7

The SMIS, SARP's Management and Implementation System, is a web-based program designed for civil aviation authority to ;

- Monitor the whole process for SARP's implementation
  - State letter processing and identification of differences
  - Development or amendment of national regulations
  - Notification of differences to ICAO
- Provide easy access to more than 10,000 SARP's and its corresponding national regulations
- Trace the history of amendments and accountability

## Benefits from SMIS

(based on Korea's experience)

8

### One year operation of SMIS in Korea helps us to;

- Recognize the compliance status easily (by one click) for each SARP's requirement such as number of differences and actions required to comply with SARPs
- Assign the responsibilities for SARPs implementation so as to establish the action plan and follow-up until completing the actions required

## Benefits from SMIS

(based on Korea's experience)

9

### One year operation of SMIS in Korea helps us to;

- Identify SARPs implementation status (the open, delayed and closed) by annexes, responsible departments and/or related national regulations.
- Check the revision history of each SARPs such as
  - By whom and when it was changed?
  - What were changed ?  
(Difference status & Corresponding regulations)

## Benefits from SMIS

(based on Korea's experience)

10

### One year operation of SMIS in Korea helps us to;

- Establish foundation to reduce the work load
  - more than 100 person's efforts for 18 months to control SARPs management and SL processing
- Enhance the aviation safety
  - Noncompliance items have been reduced from more than 1,000 to less than 40 since SMIS operation.

## System Sharing

11

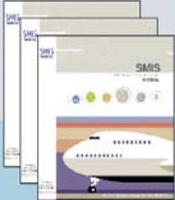
- KCASA believes that many States encounter difficulties that we have experienced in managing SARPs and State Letters
- KCASA is willing to share the benefits from the use of SMIS with all LACAC member States
- KCASA has developed the SMIS program to be operable in all LACAC States and now is ready to provide the program

## System Sharing

An English version of the SMIS with a User Manual and Management Standard



SMIS  
SARPS Management & Implementation System

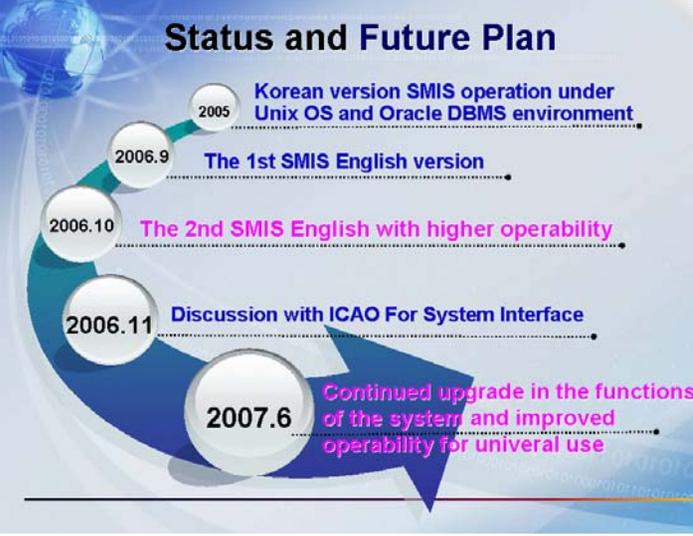


**Linux Redhat 7.0**  
**Apache1.3.1**

**PHP 4.3.9**  
**My SQL 4.0**

**+1 Xeon**  
**2.0GHz CPU**

## Status and Future Plan



- 2005 Korean version SMIS operation under Unix OS and Oracle DBMS environment
- 2006.9 The 1st SMIS English version
- 2006.10 The 2nd SMIS English with higher operability
- 2006.11 Discussion with ICAO For System Interface
- 2007.6 Continued upgrade in the functions of the system and improved operability for universal use

## Contents

Introduction

**Characteristics in the SMIS**

## Operating Concept in SMIS management

**Management Department**

**Receive & Distribute State Letter**

- Input to system
- State Ref. No., subject, distribution date
- Issue date, responsible department, etc.

**Confirm the closing of S.L.**

- Monitoring action progress status and closing (quarterly)
- Request recovery action if necessary

**Each Responsible Department**

**Receive State Letter**

- Update the input data
- Responsible person and date
- Main contents of S.L.

**Review**

- Update the input data
- Action plan

**Take required action and closing**

- Update the input data
- Feedback comments to ICAO

## Operating Concept in SMIS management

16

Management Department

Each Responsible Department

Receive & Distribute the revised SARPs

- Input to system
- State Ref. No., subject, distribution date

Monitoring action status

- Monitoring action progress status and closing (quarterly)
- Request recovery action if necessary

Receive and register

- Input to system
- ICAO Annex No.
- Vol/Part No.
- Sec/Chapter No.

Review & Identify action required

- Update data
- Responsible dept., date, personnel,
- Req'ts, corresponding regulation
- Status of differences,
- Action required, due date, etc

Perform required action and closing

- Update data
- Action completion date
- Closing status

## Main Page

17

- Designed for easy and quick link to each working page

The screenshot shows the SMIS Main Page with a navigation menu at the top: SARPs, Regulations, State Letters, Reports, Systems, Notice. Below the menu, there are three main sections: SARPs, National Regulations, and State Letters. Each section has a list of links and a 'Go' button. The SARPs section includes links like Compliance Checklist, Keyword Search, and Advanced Search. The National Regulations section includes Regulation List, Keyword Search, and Revision History. The State Letters section includes My State Letters, State Letter List, and State Letter History.

## Managing SARPs

18

The screenshot shows the SMIS SARPs Management & Implementation System interface. At the top, there is a navigation menu with the following items: SARPs, Regulations, State Letters, Reports, Systems, Notice. The SARPs menu item is highlighted with a red box. Below the menu, there is a large blue arrow pointing down to a box containing a list of SARPs management functions.



Click SARPs button to open SARPs management screen

SARPs

- Compliance Checklist
- Keyword Search
- Advanced Search
- New Annex Provision
- Data Deletion
- Re-use of deleted data
- Difference Inquiry
- Text of the difference identified
- Comments including the reason for difference
- SARPs by National Regulations
- Annex Amendment History
- Annex Provision Management History

## Managing SARPs

19

- Clear assignment of responsibility to follow-up the SARPs implementation
- Update compliance checklist in preparation for USOAP on a timely manner
- Control required action plan and its due date for each SARPs implementation
- Easy and convenient data addition by Submit & New Again function to reduce user's efforts

20

## Managing Regulations

SMIS  
SARPS Management & Implementation System

SARPs Regulations State Letters Reports Systems Notice

Click **Regulations** button to open regulations management screen

**National Regulations**

- Regulation List
- Keyword Search
- Revision History
- New Regulation
- Hyperlink List
- Setup Hyperlink

21

## Managing regulations

- Add a new regulation and edit the existing regulations by responsible departments and related annexes
- Track the history of amendments to the national regulations
- Access all national regulations corresponding ICAO SARPs by using key word and advanced search
- Call up full text of the regulations referred to in the Compliance Checklist by using a hyperlink function.

22

## Managing State Letters

SMIS  
SARPS Management & Implementation System

SARPs Regulations State Letters Reports Systems Notice

Click **State Letters** button to open state letters management screen

**State Letters**

- My State Letters
- My State Letters, in processing
- State Letter List
- State Letters, in processing
- State Letters, delayed
- New State Letters
- Responsible Dept., in processing
- Responsible Dept. Search
- Keyword Search
- Advanced Search
- State Letter History by Annex No.

23

## Managing State Letters

- Assign a line of accountability to take an appropriate action generated from each State Letter
- Track the history of State Letters related to SARPs amendment and their processing
- Monitor & Control current status of State Letter processing with its due date
- Call up a desired state letter using search function by subject, responsible department, related annexes

## Reporting and Analyzing

24

**SMIS**  
SARPS Management & Implementation System

SARPs   Regulations   State Letters   **Reports**   Systems   Notice

**Reports**

- Annex Compliance Checklist
- Differences Checklist
- Differences by Responsible Dept.
- Annex Provisions by Regulations
- Actions, in processing by Regulations
- Total Actions or Comments
- Actions or Comments, in processing
- Actions or Comments, delayed
- Differences by Regulations
- Actions, delayed by Regulations

Click Reports button to open report management screen

## Reporting and Analyzing

25

### Difference Checklist

The result is displayed with numerical data. [see in detail.](#)

Annex No.	Total	Not Different	Subtotal	Current Status					[Undefined]	N/A
				More exacting or exceeds	Different in character or other means of compliance	Less protective or partially compliance	Not implemented			
Annex 1	444	0	11	4	2	3	2	427	8	
Annex 2	216	0	10	2	2	3	1	205	1	
Annex 3	292	4	11	1	3	3	4	286	0	
Annex 4	676	2	4	0	2	0	2	668	2	
Annex 5	44	0	0	0	0	0	0	44	0	
Annex 6	1008	0	0	0	0	0	0	1008	0	
Annex 7	48	0	0	0	0	0	0	48	0	
Annex 8	403	0	0	0	0	0	0	403	0	
Annex 9	2	0	0	0	0	0	0	2	0	
Annex 10	3297	0	0	0	0	0	0	3297	0	
Annex 11	414	0	0	0	0	0	0	414	0	
Annex 12	104	0	0	0	0	0	0	104	0	
Annex 13	83	0	0	0	0	0	0	83	0	
Annex 14	1119	0	0	0	0	0	0	1119	0	
Annex 15	257	0	0	0	0	0	0	257	0	
Annex 16	265	0	0	0	0	0	0	265	0	
Annex 17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Annex 18	85	0	0	0	0	0	0	85	0	
<b>Total</b>	<b>8715</b>	<b>6</b>	<b>38</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8655</b>	<b>18</b>	

## Reporting and Analyzing

26

### Difference Checklist

Report - Difference Checklist (Click the head titles or the numbers which you want to see in detail.)

Annex No.	Total	Not Different	Subtotal	Current Status					[Undefined]	N/A
				More exacting or exceeds	Different in character or other means of compliance	Less protective or partially compliance	Not implemented			
Annex 1	444	0	11	4	2	3	2	427	8	

Annex Provision - Differences (Different in character or other means of compliance) by Annex No. (Click the numbers which you want to see in detail.)

Annex No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Total
# of Differences	11	10	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
More exacting or exceeds	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Different in character or other means of compliance	2	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Less protective or partially implemented	3	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Not implemented	2	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
[Undefined]	427	205	238	668	44	1008	48	403	2	3297	414	104	83	1119	257	265	0	85	8655
N/A	6	1	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18

## Reporting and Analyzing

27

### Difference Checklist

Report - Difference Checklist (Click the head titles or the numbers which you want to see in detail.)

Annex No.	Total	Not Different	Subtotal	Current Status					[Undefined]	N/A
				More exacting or exceeds	Different in character or other means of compliance	Less protective or partially compliance	Not implemented			
Annex 1	444	0	11	4	2	3	2	427	8	

Annex Provision - Differences (More exacting or exceeds) by Annex No. (Click the numbers which you want to see in detail.)

Annex No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Total
[Undefined]	427	205	238	668	44	1008	48	403	2	3297	414	104	83	1119	257	265	0	85	8655

## Reporting and Analyzing

28

■ **Difference Checklist**

Report: 1 If you click any number in the table...

Annex No.	Total	Not Different	Subtotal	Current Status					N/A
				More exacting or character or other exceeds	Different in character or other means of compliance	Less protective or partially compliance	Not implemented	[Undefined]	
Annex 1	444	0	11	2	3	2	427	6	
Annex 2	216	0	10	3	3	1	205	1	
Annex 3	262	4	11	3	3	4	228	9	
Annex 4									
Annex 5									
Annex 6									
Annex 7									
Annex 8									
Annex 9									
Annex 10									
Annex 11									
Annex 12									
Annex 13									
Annex 14									
Annex 15									
Annex 16									
Annex 17									
Annex 18									
<b>Total</b>									

Annex 2 Provision List

Annex No.	Provision No.	Requirement	Difference	Year of the difference identified	Action for the Action (Comments including the reason for difference)	Ref. Count
5	Annex 2 5.2.1	Rules applicable to IFR flight within controlled airspace IFR flight shall				1
4	Annex 2 5.2.2	An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall not				2
3	Annex 2 5.3.1	Rules applicable to IFR flight outside controlled airspace An IFR flight to				5
2	Annex 2 5.3.2	Communications An IFR flight operating outside controlled airspace but with				3
1	Annex 2 5.3.3	Position reports An IFR flight operating outside controlled airspace and re				1

## Reporting and Analyzing

29

■ **Difference by Responsible Dept.**

Annex Provision - Differences by Responsible Dept. (Click the department name which you want to see in detail.)

Responsible Dept.	# of Differences	Responsible Dept.	# of Differences	Responsible Dept.	# of Differences
Aerodrome Safety Dept.	3	Air traffic control Dept.	6	Airworthiness Dept.	2
CASA	4	Flight Inspection Dept.	4	International cooperation Dept.	0
Licensing Dept.	10	Mancoed, Inc.	0	Operational Safety Dept.	5
Dept. undefined	7704			<b>Total</b>	<b>7736</b>

Annex Provision - Differences by Responsible Dept.

Responsible Dept.: Licensing Dept. (Click the numbers which you want to see in detail.)

Annex No.	Vol. No.	Part No.	Difference Status	In processing Management Status
Annex 1			0	1
Annex 2			2	0
Annex 3			10	1

■ To review the details, click each number.

## Reporting and Analyzing

30

■ **Actions required in total**

The output results are categorized by *Notify to ICAO, Regulation Amendment* and *Others*. And it is classified as *Open* or *Closed*.

Annex No.	# of Action Items																		Total	
	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total				
Total # of Articles	444	216	262	676	44	1008	48	403	2	3207	414	104	63	1119	257	255	0	85	6715	
Action Items	(1)Closed	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(2)Open	3	10	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
	(3)Total	2	10	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
Notify to ICAO	(1)Closed	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(2)Open	1	7	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
	(3)Total	1	7	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Regulation Amendment	(1)Closed	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(2)Open	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
	(3)Total	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Others	(1)Closed	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(2)Open	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	(3)Total	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2

■ To review the details, click each number.

## Reporting and Analyzing

31

■ **Actions required, in Processing**

The output results are categorized by *Annex Number* and *Responsible Department*.

Annex No.	# of Action Items				Open Item Status				Closed Item Status			
	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total
Annex 1	1	1	0	2	1	1	0	2	0	0	0	0
Annex 2	7	2	1	10	7	2	1	10	0	0	0	0
Annex 3	9	2	0	11	9	2	0	11	0	0	0	0
Annex 4	3	1	0	4	3	1	0	4	0	0	0	0
Annex 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Annex 18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>27</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

Open Item Status by Responsible Departments

Responsible Department	# of Action Item				Open Item Status				Close Item Status			
	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total	Notify to ICAO	Regulation Amendment	Others	Total
Aerodrome Safety Dept.	3	0	1	4	3	0	1	4	0	0	0	0
Air traffic control Dept.	4	2	0	6	4	2	0	6	0	0	0	0
Airworthiness Dept.	2	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
CASA	2	0	0	2	2	0	0	2	1	1	0	2
Flight Inspection Dept.	3	2	0	5	3	2	0	5	0	0	0	0
International cooperation Dept.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Licensing Dept.	1	2	1	4	1	2	1	4	1	1	0	2
Mancoed, Inc.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Operational Safety Dept.	5	0	0	5	5	0	0	5	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>27</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

■ To review the details, click each number.

## Reporting and Analyzing

32

### Actions required, Delayed



The output results are categorized by **Annex Number** and **Responsible Department**.

**Delayed Status by Annexes**

Annex No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Total
# of Delayed Items	1	5	4	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
- Open	1	3	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
- Close	0	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5

**Delay Status by Responsible Departments**

Responsible Dept.	# of Delayed Items (Open/Close)	Responsible Dept.	# of Delayed Items (Open/Close)	Responsible Dept.	# of Delayed Items (Open/Close)
Air traffic division	0 (0 / 0)	Airworthiness division	0 (0 / 0)		
Licensing division	1 (1 / 0)	Mancred, Inc.	0 (0 / 0)		
<b>Total</b>	<b>7</b>				

To review the details, click each number.

## Reporting and Analyzing

33

### Annex Articles by Regulations



The output results are categorized by **Annex Number** and **Responsible Department**.

Regulation No.	Airborne Safety Dept.	Air Traffic Control Dept.	Airworthiness Dept.	CASA	Flight Inspection Dept.	International Cooperation Dept.	Licensing Dept.	Mancred, Inc.	Operational Safety Dept.	Total
Advisory rule 17.2.100-5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Advisory rule	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
Aviation law	1	2	0	1	2	0	1	0	2	9
Aviation regulation	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Aviation standard	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
CHAPTER 6, INSTRUMENT FLIGHT RULES - Korea	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Airworthiness Standard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>15</b>

**Status of Annexes**

Regulation No.	Annex 1	Annex 2	Annex 3	Annex 4	Annex 5	Annex 6	Annex 7	Annex 8	Annex 9	Total
Advisory rule 17.2.100-5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Advisory rule	2	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Aviation law	1	1	5	2	0	0	0	0	0	9
Aviation regulation	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Aviation standard	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
CHAPTER 6, INSTRUMENT FLIGHT RULES - Korea	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Airworthiness Standard	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Airworthiness standards	1	1	3	2	0	0	0	0	0	7
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>

## Reporting and Analyzing

34

### Differences by National Regulations



The output results are categorized by **Annex Number** and **Responsible Department**.

Regulation No.	Airborne Safety Dept.	Air Traffic Control Dept.	Airworthiness Dept.	CASA	Flight Inspection Dept.	International Cooperation Dept.	Licensing Dept.	Mancred, Inc.	Operational Safety Dept.	Total
Advisory rule 17.2.100-5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Advisory rule	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
Aviation law	1	2	0	1	2	0	1	0	2	9
Aviation regulation	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Aviation standard	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
CHAPTER 6, INSTRUMENT FLIGHT RULES - Korea	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Airworthiness Standard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>15</b>

**Status of Annexes**

Regulation No.	Annex 1	Annex 2	Annex 3	Annex 4	Annex 5	Annex 6	Annex 7	Annex 8	Annex 9	Total
Advisory rule 17.2.100-5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Advisory rule	2	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Aviation law	1	1	5	2	0	0	0	0	0	9
Aviation regulation	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Aviation standard	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
CHAPTER 6, INSTRUMENT FLIGHT RULES - Korea	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Airworthiness Standard	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Airworthiness standards	1	1	3	2	0	0	0	0	0	7
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>

## Webmaster Functions

35



All operations of these buttons are authorized to **Webmaster only**.



Through these menu, the following tasks are handled.

- ✦ Approve application of user ID & Password
- ✦ Input Department (Organizational) Information
- ✦ Define National Regulation Type
- ✦ Establish Responsible Department
- ✦ Change ICAO Annex Amendment Information
- ✦ Make notice for User

**Thank you !**

**XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC  
Ciudad Panamá, Panamá, 6-10 de noviembre 2006**

Señor Presidente de la OACI,  
Señor Presidente de la CLAC,  
Distinguidos Delegados,  
Damas y Caballeros,

¡Saludos! *Greetings from Singapore!*

Es con gran placer que mi Delegación y yo venimos a Panamá para la XVII Asamblea ordinaria de la CLAC. Gracias por la invitación especial permitiendo a Singapur de asistir a esta Asamblea. Es un privilegio estar entre amigos y es una excelente oportunidad para reafirmar nuestra buena relación.

Quisiera aprovechar de esta oportunidad para felicitarle, Sr. Eustacio Fábrega, por su nombramiento como Presidente de la CLAC. Le deseo mucho éxito en su liderazgo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil hacia más grandes alturas en los años que siguen.

La amistad en aviación entre Estados miembros de la CLAC y Singapur se ha desarrollado durante muchos años. En 1991, amigos latinoamericanos participaron por primera vez en el programa de Ingeniería de aeropuertos en la Academia aeronáutica de Singapur. Este comienzo sirvió como mayor catalizador hacia más interacción entre Estados miembros de la CLAC y Singapur. Desde entonces, a través de varios programas de capacitación, de reuniones, de seminarios y de conferencias, ha habido interesantes intercambios de ideas y de experiencias, a demás de fomentar comprensión cultural entre nosotros.

Nuestra relación fue todavía más consolidada por la visita a Singapur por el antiguo Presidente de la CLAC, Sr. Renato Claudio Costa Pereira en 1996.

El Memorando de Entendimiento entre la Autoridad de Aeronáutica civil de Singapur y la CLAC, firmado en febrero 1998, marcó otro hito en nuestros lazos bilaterales. Tengo el honor de mencionar en este momento que el Memorando fue firmado en Singapur por mí, junto con su Excelencia, Señor Fábrega.

Actualmente, más de 100 participantes de 17 Estados miembros de la CLAC han participado en conferencias, seminarios y cursos en la Academia aeronáutica de Singapur. Varios Directores-Generales y principales Ejecutivos de la CLAC participaron en el Primer Foro para Ejecutivos principales de Aviación Civil Mundial (*First World Civil Aviation Chief Executives Forum*) en Singapur en 2003. El 2º Foro será en diciembre de este año. Espero que muchos entre Ustedes puedan asistir.

En respuesta a la fuerte demanda para programas de capacitación aeronáutica en la Academia aeronáutica de Singapur, en 2003 el Gobierno de Singapur aumento su patrocinio bajo el Memorando con la CLAC a 15 becas por año. Bajo este Memorando, becarios de los Estados miembros de la CLAC tienen la posibilidad de seguir cursos especializados en varias áreas, incluyendo Gestión de Aviación civil, Servicios de tránsito aéreo, y Vigilancia de la seguridad operacional.

Hoy tengo el placer de anunciarles una expansión adicional de nuestra cooperación: el agrego de programas especializados *in situ* en América Latina. Esto dará más oportunidades a los Miembros de la CLAC de beneficiarse de los programas ofrecidos por la Academia aeronáutica de Singapur. La

expansión del Memorando es otro paso significativo hacia cooperación más estrecha entre la CLAC y Singapur en el adelanto del desarrollo de aviación civil internacional.

Por último, quisiera aprovechar esta oportunidad para comunicarles el agradecimiento de mi Gobierno a todos los Estados miembros de la CLAC por haber elegido a Singapur en la Parte II del Consejo de la OACI en las elecciones que se celebraron durante el 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en 2004. Esperamos poder contar otra vez con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC para la reelección en la Parte II del Consejo de la OACI en las elecciones que se celebrarán durante el 36º período de sesiones de la Asamblea el año que viene.

Juntos, trabajemos hacia la excelencia en aviación.

Muchas gracias.

**XIII LACAC ASSEMBLY**  
**Panama City, Panama, November 6-10, 2006**

ICAO President,  
LACAC President,  
Distinguished Delegates  
Ladies and Gentlemen,

*Saludos!* Greetings from Singapore!

It is with great pleasure that my delegation and I come to Panama on the occasion of the 17<sup>th</sup> LACAC Assembly. Thank you for the special invitation to Singapore to attend this Assembly. It is a privilege to be among a gathering of friends. And this is indeed an excellent opportunity to reaffirm our relationships.

I would also wish to take this occasion to congratulate you, Mr. Eustacio Fabrega, on your appointment as the President of LACAC and wish you every success in leading the Latin American Civil Aviation Commission to greater heights in the years ahead.

The aviation friendship between LACAC member States and Singapore has been forged over many years. In 1991, we have friends from Latin America joining for the first time, the Airport Engineering programme at the Singapore Aviation Academy. This early beginning served as an important catalyst, leading to many more interactions between LACAC member States and Singapore. Since then, through the various training programmes, meetings, seminars and conferences, there have been stimulating exchanges of ideas and experiences, as well as fostering of cultural understanding between us.

Our growing relationship was cemented further through the visit to Singapore by the former LACAC President, Mr. Renato Claudio Costa Pereira in 1996.

The Memorandum of Understanding between the Civil Aviation Authority of Singapore and LACAC, signed in February 1998, marked yet another milestone in our bilateral ties. I am honoured to mention here that the MOU was signed in Singapore by me and your Excellency, Mr. Fabrega.

To-date, over 100 participants from 17 LACAC member States have attended conferences, seminars and courses at the Singapore Aviation Academy. Many Director-Generals and Chief Executives from LACAC attended the First World Civil Aviation Chief Executives Forum in Singapore in 2003. We will be organizing the 2<sup>nd</sup> Forum in December this year. I look forward to welcoming many of you again to Singapore then.

In response to the strong demand for aviation training programmes at the Singapore Aviation Academy, in 2003, the Singapore Government increased its sponsorship under the MOU with LACAC to 15 fellowships annually. Under this MOU, fellows from LACAC member States can choose to pursue specialized courses in various fields, including Civil Aviation Management, Air Traffic Services and Safety Oversight.

Today, I am pleased to announce a further expansion of our cooperation. To include specialized on-site programmes in Latin America. This will open the doors for more opportunities for LACAC members to benefit from the programmes offered by the Singapore Aviation Academy. The expansion of our MOU is another significant step towards closer cooperation between LACAC and Singapore in the advancement of international civil aviation.

Finally, I would like to take this opportunity to convey my Government's sincere appreciation to all LACAC member States for electing Singapore to Part II of the ICAO Council at the 35<sup>th</sup> Assembly, in 2004. We look forward again to LACAC's member states' support for Singapore's re-election to Part II at the ICAO Assembly next year.

Together, let us work towards the pursuit of excellence in aviation.

*Muchas gracias*

**DISCURSO DEL SR. EUSTACIO FÁBREGA, DIRECTOR GENERAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ, AL ASUMIR LA PRESIDENCIA DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL, DURANTE LA XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

Buenos días señor Eliezer Negri, Presidente saliente, directores de aviación civil de los estados presentes, señor Marco Ospina, Secretario, representantes de organizaciones regionales e internacionales, observadores e invitados especiales, amigos y amigas.

Quisiera iniciar mi intervención, agradeciendo a todos los Estados miembros de la CLAC su apoyo unánime a la elección de Panamá y los cuatro Vicepresidentes del Comité Ejecutivo.

El consenso alcanzado, se lo debemos a los Estados que en su momento se desprendieron de sus deseos de formar parte del Comité Ejecutivo y retiraron sus candidaturas.

Aprovecho esta oportunidad para darle la bienvenida a Belice, quien se incorpora como Estado miembro de esta organización, el cual me satisface especialmente por ser parte del grupo de rotación de Centroamérica y Panamá.

Esta Asamblea se da en un momento de transición, con miras a una autonomía, que no será fácil, pero que con esfuerzo y sacrificio podemos lograr, dependerá de la voluntad y cooperación de todos los Estados miembros.

Los temas aquí tratados como lo son el transporte y política aérea, gestión aeroportuaria y medio ambiente, capacitación, seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación civil, me llaman a reflexionar sobre la importancia que tendrá la gestión que me dieron el honor de presidir.

La seguridad operacional y la protección de la aviación civil, son desde mi punto de vista, de gran importancia, son la base de la confianza del público y esta confianza es esencial para el crecimiento saludable de la industria del transporte aéreo. Y para que este medio de transporte continúe contribuyendo al bienestar de la humanidad, es necesario que se siga desarrollando de una manera segura, protegida y ordenada.

Uno de nuestro principal objetivo es que nuestra región logre la integración del transporte aéreo, que nos dará un mejor auge como región, y que dejemos de pertenecer a los porcentajes pequeños de desarrollo aéreo, y comencemos a surgir como los principales aprovechadores y explotadores del principal medio de transporte mundial. Las tareas propuestas se constituyen en la punta de lanza para lograr éste objetivo.

Nuestra relación con la OACI se debe a basar en una estrecha cooperación y coordinación de programas de trabajo evitando la duplicación de esfuerzos, para así poder avanzar hacia nuestros objetivos.

Vemos con buenos ojos el acercamiento de organizaciones tales como IATA, ALTA, la autoridad aeronáutica de aviación de Singapur, los Emiratos Árabes Unidos, la Autoridad de Aviación Civil de Corea y la Administración Federal de los Estados Unidos, que nos acompaña en esta reunión, interesadas en caminar de la mano con nosotros, para nuestro desarrollo. Esto nos indica que existe una expectativa mundial de que esta reorganización tendrá frutos mas allá de los esperados, lo que nos obliga

a cumplir y comprometernos con nuestras tareas y obtener los resultados anhelados por el mundo aeronáutico.

Para nosotros es un honor tener al Ingeniero Roberto Kobeh, de México, como Representante del Consejo de la OACI, del cual debemos sacar el mejor provecho y beneficio para nuestros Estados miembros, y no como Estados, sino como Región. En esta gestión seremos vigilantes de apoyar a nuestros Estados para que puedan formar parte del Consejo de la OACI, y así obtener beneficios para todos.

Déjeme decirles señores, que nuestra labor no será fácil, los señores Vicepresidentes electos, tienen una ardua labor que realizar, pero me siento tranquilo por que se que cuento con un excelente equipo de trabajo, que podrá desarrollar a cabalidad las tareas referentes a las actividades de la CLAC.

Adicional, me siento tranquilo, por que contamos con el señor Marco Ospina, el cual nos ha demostrado su compromiso, solo que ahora, tendrá nuevas metas y responsabilidades, con una reorganización total de la CLAC. El nuevo esquema de autonomía de la Comisión le traerá más tareas que le tocará coordinar con los puntos focales el trabajo de estos, además de las tareas que le asigne el Presidente.

Las tareas aquí asignadas, son un ejemplo de que dejamos de reaccionar para accionar, dejamos de ser ejecutores de las ideas de otras organizaciones, para convertirnos en líderes en el desarrollo del transporte aéreo.

Al Presidente saliente, Brasil, representado en la persona de Eliezer Negri, nuestro profundo agradecimiento y reconocimiento por la gestión realizada. Conocemos su entrega al trabajo y disposición para abordar todos los retos y situaciones que se le presentaron. Su dinámica presidencia, se vio reflejada en sus logros contenidos en su informe sobre las actividades de la CLAC.

Por último, quisiera señalar que de todos nosotros dependerá obtener resultados tangibles, esto será una demostración de que somos capaces de organizarnos como región y que si todos aunamos esfuerzos, podemos ser líderes en materia de aviación civil.

Iniciamos una gestión dinámica, que quedará en la historia como el principio de la unificación del Latinoamérica. Damos inicio pues a este vuelo hacia el futuro con la seguridad de que esta tripulación, compuesta por este Presidente con sus Vicepresidentes, consciente de que habrá problemas meteorológicos en la ruta, que este será un vuelo seguro hacia el futuro.