

WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**

**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

INFORME

Lugar y fecha

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XVIII Asamblea Ordinaria en el Salón Pedro de Valdivia del Hotel Sheraton de la ciudad de Santiago, Chile, entre los días 27 y 30 de octubre de 2008; en este importante evento participaron 131 delegados representando a 20 Estados miembros, 2 Estados observadores, 7 Organismos internacionales y 1 Industria Aérea.

Secretaría y participantes

2. El señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC, se desempeñó como Secretario de la Asamblea. Los locales, equipos, suministros y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno Chileno. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1** y la lista de documentos que fueron examinados por la Asamblea en el **Adjunto 2** de este Informe.

Ceremonia de apertura

3. La ceremonia de apertura y la mesa principal estuvo solemnizada por la presencia de las siguientes personas: el señor Sergio Bitar, Ministro de Obras Públicas de Chile; el señor Raúl Vergara Meneses, Subsecretario de aviación; el señor Eustacio Fábrega, Presidente de la CLAC, el señor José Huepe, Director General de Aeronáutica Civil de Chile; y el señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC.

4. Las actividades de la Asamblea estuvieron presididas por el señor Eustacio Fábrega, Director General de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá y Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC.

SESIONES ABIERTAS

PRIMERA SESIÓN PLENARIA

Cuestión 1, 2, 3 y 4 del Orden del Día:

Apertura de la XVIII Asamblea.

Palabras de bienvenida a cargo del Sr. José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de la República de Chile.

Discurso del Sr. Eustacio Fábrega, Presidente de la CLAC (Informe actividades CLAC 2007-2008)

Discurso de Inauguración a cargo del Sr. Sergio Bitar Chacra, Ministro de Obras Públicas de la República de Chile.

5. En estos puntos del Orden del Día se presentó las palabras de bienvenida a cargo del Sr. José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de la República de Chile (**Adjunto 3**), el discurso y presentación del informe de actividades de la CLAC del período 2007-2008 a cargo del Sr. Eustacio Fábrega, Presidente de la CLAC (**Adjunto 4 y Adjunto 5**) y discurso de inauguración a cargo del Sr. Sergio Bitar Chacra, Ministro de Obras Públicas de la República de Chile (**Adjunto 6**).

Cuestión 5 del Orden del Día:

Suscripción addenda Acuerdo CLAC/CEAC (JAA) y presentación de la Secretaría

Nota informativa CLAC/A18-NI/06 CORRIGENDUM

6. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/A18-NI/06 *CORRIGENDUM* informando que la suscripción de la Addenda al MOU CLAC/CEAC que efectuará el día jueves 30 de octubre en el marco de la LXXV Reunión del Comité Ejecutivo. A continuación se presentó un video que destacaba la actividad de la CLAC y su importancia en la comunidad aeronáutica internacional.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Adopción del Orden del Día

Nota de estudio CLAC/A18-NE/01 CORRIGENDUM 5

7. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A18-NE/01 *CORRIGENDUM 5*, aprobándolo por unanimidad tal como aparece en el **Adjunto 7**.

Cuestión 7 del Orden del Día:

Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dicho Comité

Nota de estudio CLAC/A18-NE/03 CORRIGENDUM 3

8. La Asamblea aprobó por unanimidad la propuesta del Presidente para el establecimiento de un Comité de Trabajo, conforme lo establece el Estatuto.

9. Se puso a consideración de la Plenaria la nominación de candidatos para el nombramiento del Presidente del Comité. La Delegada de Cuba propuso al Sr. Daniel Olmedo, Director Nacional de Aviación

Civil e Infraestructura Aeronáutica de República Oriental del Uruguay, como Presidente del Comité de Trabajo y a la Srta. Carmen Lanza, Gerente General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aviación Civil de la República Bolivariana de Venezuela, como Vicepresidenta, propuestas que fueron aceptadas por el Pleno de la Asamblea.

10. Con relación al análisis de los diferentes temas contenidos en el Orden del Día, de conformidad con la Nota de estudio CLAC/A18-NE/03 *CORRIGENDUM 3*, se decidió que las Cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 15, 17, 18, 19, 20 y 21 fueran examinadas por la Plenaria y las Cuestiones 8, 9, 10, 11, 16, 12, 13 y 14 por el Comité de Trabajo.

SESIONES DEL COMITÉ DE TRABAJO

Cuestión 8 del

Orden del Día:

Criterios y directrices en materia de política del transporte aéreo

Nota de estudio CLAC/A18-NE/04

Nota informativa CLAC/A18-NI/09

11. La Asamblea analizó la Nota de estudio CLAC/A18-NE/04 y pasó revista al Proyecto de Resolución A18-01 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” aprobándolo, conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RESOLUCIÓN A18-01

CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades de la CLAC para el bienio 2007 -2008, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, con el objetivo de avanzar hacia la liberalización

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

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

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

CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homologada que facilite el

transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;

CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

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

CONSIDERANDO que algunos efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el evolución y el desarrollo económico del futuro, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre la gente y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

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

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

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

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

CONSIDERANDO que en el 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen

importante de la Resolución A35-18, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A36-15: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

LA XVIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

1. Seguridad operacional

a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles elevados de seguridad y protección de la aviación y en constante mejora.

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

2. Seguridad de la aviación civil

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

3. Facilitación

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

b) Los Estados miembros coordinarán al más alto nivel la seguridad e integridad de los pasaportes e intensificarán sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos de viaje y protegerlos contra el fraude.

c) Los Estados miembros propiciarán que se expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las

especificaciones del Doc 9303, Parte 1, para el 1 de abril de 2010, a más tardar;

d) Los Estados miembros asegurarán que la fecha de vencimiento de los pasaportes que no sean de lectura mecánica sea anterior al 24 de noviembre de 2015;

e) Los Estados miembros que expidan pasaportes electrónicos deberán asegurarse que se incorporen al Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los Pasaporte de lectura mecánica (PLM) dotados de datos biométricos.

f) Los Estados miembros propiciarán que las autoridades competentes de sus Estados, proporcionen de manera regular a la INTERPOL, información sobre los pasaportes extraviados o sustraídos, a los fines de que dichas informaciones se incorporen de manera oportuna, a la base de datos de dicho organismo.

g) Los Estados miembros establecerán y utilizarán comités nacionales de facilitación y adoptaran políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;

h) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;

i) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:

1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y

2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.

j) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales de facilitación y a otros comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;

k) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de sus explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, en lo que se refiere a:

1) identificación y solución de los problemas de facilitación; y

2) elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;

l) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios y a sus asociaciones, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y

m) Los Estados, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, en colaboración con sus asociaciones y organismos internacionales interesados, harán lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

USUARIO

4. Derechos del usuario

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

ACCESO A LOS MERCADOS

5. Apertura de tráficos

- a) Con el propósito de lograr un mayor acceso a los mercados, se promoverá una liberalización de los servicios de transporte aéreo de una forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- c) Los Estados miembros promoverán, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para la liberalización y explotación de los servicios aéreos internacionales.

f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos;

g) Los Estados miembros continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda.

h) A efectos de trabajar en los procesos de liberalización, los Estados miembros podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización.

6. Equivalencia de oportunidades

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

7. Competencia

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

b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.

8. Medidas unilaterales

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

ASPECTOS COMERCIALES

9. Servicios de escala

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

10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

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

11. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales

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

12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

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

b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.

c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.

13. Asignación de turnos (SLOTS)

a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA, y/o recomendaciones ACI, incorporando la fundamental participación de las líneas aéreas, sistemas de control de tránsito aéreo y los operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.

b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

14. Subsidios, tributos y cargos a los usuarios

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidios” a modo de asistencia a los transportistas.

Los tributos aplicables a las actividades del transporte aéreo (tales como: impuestos, tasas, contribuciones o derechos) así como a los bienes e insumos utilizados en el transporte aéreo (explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y organismos de control de tránsito aéreo) tienen repercusiones económicas y de competencia negativas en el servicio del transporte aéreo y constituyen una creciente carga a los explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.

Los Estados miembros deberán propiciar el cumplimiento de las resoluciones del Consejo de la OACI contenidas en los Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* y el 9082/7, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación*

aérea; siempre y cuando respondan a las necesidades de los Estados miembros.

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a los excesivos cargos a los usuarios, ya que generan efectos negativos a la industria del transporte aéreo.

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

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

- a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) Se asegure que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) Tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- d) Examinarán cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;

Los Estados miembros registrarán en la OACI, de acuerdo con el Art. 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

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

17. Comercio internacional y carga aérea

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

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

18. Turismo

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

ASPECTOS JURÍDICOS

19. Armonización normativa

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

b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.

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

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

20. Coordinación

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los

Estados miembros procurarán establecer una política regional común, tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrados para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional y se manifiesten contrarios a la adopción de medidas unilaterales y con efectos extraterritorial en materia ambiental.

22. Nacionalidad del transportador

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

23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

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

24. Empleo de personal no nacional

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

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

25. Propiedad y control de los transportistas aéreos

a) La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse a la discreción y al ritmo de cada Estado, progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación, especialmente respecto a la seguridad y protección de la aviación;

b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, pueden hacerlo de la manera siguiente:

i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;

ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o

iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que

dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

26. Arrendamiento de aeronaves

a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo, en los acuerdos de servicios aéreos que suscriban, las disposiciones pertinentes.

b) Los Estados miembros deberían tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.

27. Solución de controversias

a) En un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y

b) Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:

i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;

ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;

iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y

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

ASPECTOS FINANCIEROS

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

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

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A16-15.

12. En este punto del Orden del día, Brasil solicitó se deje constancia de su propuesta que apuntaba a introducir en el numeral 21, el siguiente texto: “*Los Estados miembros reconocen que la OACI es competente en el desarrollo de políticas en materia ambiental para la aviación civil, resguardadas las competencias de los acuerdos multilaterales de medio ambiente*”. Al respecto, el Comité consideró que el texto original era más apropiado, por lo que no sería necesario modificarlo.

13. De igual manera, analizó la Nota informativa CLAC/A18-NI/09 presentada por IATA, respecto a los estudios conjuntos realizados entre la IATA y la CLAC para estimar los beneficios económicos y sociales del transporte aéreo en los Estados miembros de la CLAC.

Cuestión 9 del
Orden del Día:

Crterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total
en los servicios aéreos y aeroportuarios

Nota de estudio CLAC/A18-NE/05
Nota de estudio CLAC/A18-NE/17

14. La Asamblea analizó la Nota de estudio CLAC/A18-NE/05, presentada por el Comité Ejecutivo y pasó revista a la Nota de estudio CLAC/A18-NE/17 de ACI-LAC. En consideración de esto, aprobó el Proyecto de Resolución sobre “Crterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”, tal como consta a continuación y resolvió que la Nota de ACI-LAC, sea presentada y analizada por el GEPEJTA, para que el Comité Ejecutivo adopte la decisión que estime conveniente.

RESOLUCIÓN A18-03

**CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE SERVICIO AL CLIENTE
Y CALIDAD TOTAL EN LOS SERVICIOS AÉREOS 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 XVIII 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 adquisición electrónica y por Internet, 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**

TÍTULO 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 sobrecosto 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 regirá por el Sistema de Responsabilidad Civil Contractual del Transporte Aéreo.
 - c) En el caso de la venta de billetes de pasaje por Internet, los transportistas aéreos deben registrar ante la autoridad competente, mantener actualizada y publicar las listas de sus agentes o terceros autorizados a comercializar sus productos. Asimismo, deben asegurarse que los términos y condiciones del señalado producto se encuentre de conformidad con la legislación vigente en cada país.
 - d) 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.
4. En el caso de compra de billetes de pasaje por Internet, el pasajero debe asegurarse que los sistemas de venta utilizados sean confiables, siendo necesario que se mantenga informado o solicite información a la autoridad competente respecto a la autorización de un agente o tercero para comercializar productos del transportador aéreo, en vuelos que se inicien en su país.

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: Requisitos 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

TÍTULO 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, conexión a Internet, 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 congestión.
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 cada año una encuesta en los aeropuertos para evaluar su gestión y adoptar los correctivos. Para esto, en el plazo máximo de un año, debe realizarse un proceso que incluya la implementación de la encuesta, la toma de acciones correctivas y la evaluación del impacto de dichas acciones.
 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	Oficina
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nombre Pasajero

Documento ID:

cc	ti	ps	ce
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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"/>

Trajectos 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 extravío 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 \$			

COMPENSACIÓN 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
<i>Pistas, rampas y calles de rodaje</i>			
	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
<i>Medidas adicionales</i>			
	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
<i>Terminales</i>			
	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
<i>Medidas adicionales</i>			
	f) Costo de servicio de limpieza por m ²	Pasajeros	Desempeño del Contratista
	g) Costo O&M de la Terminal por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Terminal de Carga (CTRM)</i>			
	a) Tiempo promedio para el movimiento de carga (dentro de la terminal)	Transportistas aéreos / Compañías de embarque	Desempeño del Operador

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
	b) Carga perdida o dañada como porcentaje del total de carga manejada	Transportistas aéreos / Compañías de embarque	Desempeño del Operador
<i>Medidas adicionales</i>			
	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		
<u>Calidad del Servicio</u>			
	a) Presupuesto de operación y mantenimiento por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Presupuesto para mano de obra por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Costo de mano de obra como porcentaje de los costos totales	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Medidas adicionales</i>			
	d) Calificación total encuesta anual de pasajeros	Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Productividad de la Mano de Obra</u>			
	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
<u>Desempeño en la Generación de ingresos</u>			
	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
<u>Actividades Comerciales</u>			

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
	a) Ingreso derivado de las concesiones e ingresos por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso bruto derivado de ventas/m ²	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Ingreso neto/m ²	Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Otros</u>			
	a) Horas/empleados-capacitación y educación	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Costos de planilla/empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Costo de mercadeo/pasajero	Transportistas aéreos / Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Administración Financiera</u>			
	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 Resolución A17-05.

Cuestión 10 del Orden del Día:

Lista de chequeo FAL/AVSEC

Nota de estudio CLAC/A18-NE/06

15. La Asamblea analizó la Nota de estudio CLAC/A18-NE/06 y pasó revista al Proyecto de Recomendación A18-02 sobre la “Aplicación de la lista de chequeo FAL/AVSEC en la región”, aprobándolo con una pequeña modificación de forma, sugerida por el Delegado de Panamá. El texto definitivo se detalla a continuación:

RECOMENDACIÓN A18-02

APLICACIÓN DE LA LISTA DE CHEQUEO FAL/AVSEC EN LA REGIÓN

CONSIDERANDO que los Estados contratantes deben adoptar 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 deben tener 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;

CONSIDERANDO la necesidad de mantener actualizada la Lista de Chequeo FAL/AVSEC de la CLAC y las modificaciones pertinentes.

LA XVIII ASAMBLEA RECOMIENDA a los Estados miembros:

- a) Comprometer sus esfuerzos para lograr una armonización 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; y,
- c) Utilizar en su gestión de control, la Lista de Chequeo que figura en el **Apéndice**, como herramienta expedita para determinar el nivel de cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los Anexos 9 y 17.

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) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|--|--------------------------|--------------------------|

Entrada de aeronaves

- | | | | |
|--|--|--|--|
| 5. ¿Exige su Estado la desinsectación como medida de sanidad pública? (N: 2.22 – 2.29, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| 6. Si su respuesta es afirmativa:
¿Se limita sólo a las aeronaves procedentes de áreas amenazadas? (N: 2.22, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| 7. ¿Exige su Estado la desinfección de aeronaves como medida preventiva, de acuerdo a las disposiciones de la norma 2.30 del Anexo 9? | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| 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) | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| 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) | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| 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) | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| 11. ¿La información requerida para el otorgamiento de la autorización previa se aplica de acuerdo al método recomendado 2.37 del Anexo 9? | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| 12. ¿Se exige en su Estado aviso previo de llegada para aeronaves dedicadas a servicios no regulares? (N: 2.40 – 2.41, Anexo 9) | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| 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) | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |

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) | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |
| 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) | <table border="1" style="width: 80px; height: 25px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40px;"></td> <td style="width: 40px;"></td> </tr> </table> | | |
| | | | |

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 imponentes 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 válidas? (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. AEROPUERTOS 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 aeropuertos de su Estado son claras y simples, tal como consta en el Doc. 9636? (MR 6.9, Anexo 9)

--	--

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? (MR 6.12, 6.12.1, Anexo 9)

--	--

7. ¿Se asegura su Estado de que los medios de transporte entre la ciudad y el aeropuerto sean rápidos y seguros? (MR 6.13, Anexo 9)

--	--

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? (MR 6.15, Anexo 9)

--	--

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? (MR 6.21, Anexo 9)

--	--

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? (MR 6.22, Anexo 9, N 4.4.1, Anexo 17)

--	--

- | | | | |
|-----|--|--|--|
| 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? (N 4.2.1 Anexo 17) | | |
| 12. | ¿Disponen los aeropuertos de su Estado de un número suficiente de puestos de control, de acuerdo a la demanda de tráfico? (N 6.26, Anexo 9) | | |
| 13. | ¿Están controlados los accesos a las zonas aeronáutica y de seguridad restringida de los aeropuertos de su estado para el ingreso de personas y vehículos? | | |
| 14. | ¿Permite su Estado que los pasajeros permanezcan a bordo o puedan embarcarse y desembarcarse durante el reabastecimiento de combustible de la aeronave? (MR 6.31, 6.31.1, Anexo 9) | | |
| 15. | ¿Disponen los aeropuertos de su Estado de instalaciones seguras para el resguardo del equipaje no reclamado, no identificado o extraviado? (N 6.35.2, Anexo 9) | | |
| 16. | 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? (MR 6.41, Anexo 9) | | |
| 17. | 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) | | |
| 18. | 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) | | |
| 19. | 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) | | |
| 20. | 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) | | |
| 21. | 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) | | |
| 22. | 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)
- | | |
|--|--|
| | |
|--|--|
23. Se proporcionan en los aeropuertos internacionales de su Estado instalaciones y personal calificado para la prestación de primeros auxilios? (MR 6.57, Anexo 9)
- | | |
|--|--|
| | |
|--|--|
24. 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)
- | | |
|--|--|
| | |
|--|--|
25. Proporciona gratuitamente su Estado los servicios de control gubernamental durante las horas hábiles establecidas por sus respectivas autoridades? (N 6.60, Anexo 9)
- | | |
|--|--|
| | |
|--|--|
26. 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)
- | | |
|--|--|
| | |
|--|--|
27. 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)
- | | |
|--|--|
| | |
|--|--|
28. 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) | | |
| | Si su respuesta es afirmativa: | | |
| 9. | Se encuentran activos?
Con qué regularidad se reúnen? | | |
| 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) | | |
| 11. | Verifica su Estado los antecedentes del personal que aplica los controles de seguridad? (N 3.4.1, Anexo 17) | | |
| 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) | | |
| 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) | | |
| 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) | | |
| 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? | |
| 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) | |
| 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) | |
| 18. Considera su Estado planes de contingencia y recursos para enfrentar actos de interferencia ilícita? (N 5.1.4, Anexo 17) | |
| 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 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 11 del
Orden del Día:**

Aplicación del marco normativo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/A18-NE/07

16. Al analizar la Nota de estudio CLAC/A18-NE/07 y pasar revista a los Proyectos de Decisión: Resolución A18-05 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”; Proyecto de Recomendación A18-04 sobre la “Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil” de la OACI”; Proyecto de Resolución A18-07 sobre “Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente”; y Proyecto de Recomendación A18-06 sobre “Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos”, sin mayores comentarios, la Asamblea aprobó las modificaciones de los Proyectos señalados, cuyos textos finales se detallan a continuación:

RESOLUCIÓN A18-05

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 XVIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar con la autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la disminución de la incidencia del precio de combustible, como un factor importante para el desarrollo de la aviación civil en general.
2. Exhortar a las autoridades aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 y la Resolución A36-15.
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 A17-07.

RECOMENDACIÓN A18-04

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) establece 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 36° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución A36-20, 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 XVIII 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 A17-12.

RESOLUCIÓN A18-07

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 A36-22, 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 A36-22, 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 A36-22 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 A36-22, 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 XVIII 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 A36-22, 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 A36-22.

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 A36-22 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 A36-22 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 A17-11.

RECOMENDACIÓN A18-06

PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS

CONSIDERANDO que la Resolución A36-20 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 XVIII 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 A17-14.

17. Por otro lado, la Asamblea consideró conveniente que el GEPEJTA, analice y actualice la ***Recomendación*** A3-3 “*Uso de la parada-estancia*” y la ***Recomendación*** A10-6 “*Sobre el servicio courier*”.

18. De igual manera que el GEPEJTA se encargue de la revisión del proceso de revocatoria vigente (Resolución A15-00) y su aplicación, teniendo en cuenta que las Resoluciones: ***A11-2*** “*Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC*”; ***A13-1*** “*Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América*”; y ***A16-13*** “*Autonomía de la CLAC*” están pendientes de revocación.

19. Asimismo, se acordó encargar al Grupo FAL/AVSEC el análisis y actualización de la ***Recomendación*** A13-1 “*Texto de orientación sobre un reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación*”.

INFORMACION RESTRINGIDA

INFORMACION RESTRINGIDA

INFORMACION RESTRINGIDA

Cuestión 16 del
Orden del Día:

Otros asuntos.

24. En este punto del Orden del Día se presentaron varias Notas de estudio e informativas en el siguiente detalle:

a) Legislación aeronáutica de la República de Cuba

Nota informativa CLAC/A18-NI/02

25. La Delegación de Cuba presentó la Nota informativa CLAC/A18-NI/02, dando a conocer que su país, en cumplimiento con los Objetivos Estratégicos (A) y (F) de la OACI, “Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial” y “Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional” respectivamente, promulgó el 2 de noviembre del 2007 el Decreto Ley 255 “Sobre la Aviación Civil”. Asimismo, informó que todas sus disposiciones jurídicas se pueden consultar en su página web: <http://www.iacc.gov.cu>.

b) Presentación Informe Trabajo FAL/AVSEC (Bolivia – Punto Focal)

Nota informativa CLAC/A18-NI/03

26. La Delegación de Bolivia presentó la Nota informativa CLAC/A18-NI/03, la cual contenía el Informe de las actividades desarrolladas por dicho país en el período 2007-2008, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Facilitación y Seguridad” y sugirió que las conclusiones y recomendaciones contenidas en el Informe sean consideradas para el próximo período por el nuevo Punto Focal responsable de la Macrotarea.

c) Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC – 2007/2008
Macrotarea: “Navegación Aérea”

Sistema Regional de Cobro Unificado de Derechos

Nota informativa CLAC/A18-NI/05

27. Seguidamente, el Experto de Brasil presentó la Nota informativa CLAC/A18-NI/05, resaltando que la propuesta de creación de un Sistema Regional de Cobro Unificado, tenga como objetivo beneficiar, exclusivamente a aquellos Estados que estén interesados en este asunto. En el caso de los Estados que ya poseen un sistema, en este caso Brasil, no participarían del mismo pero sí podrían facilitar las orientaciones y los asesoramientos técnicos necesarios a los demás Estados con la finalidad de permitir que estos desarrollen sus propios Sistemas.

28. Por otro lado, sugirió que los temas que se discutan en el marco de la Macrotarea “Navegación Aérea”, bajo su responsabilidad, tengan solamente el carácter colaborativo e informativo, permitiendo que las experiencias adquiridas por los Estados Miembros de la CLAC sean universalizadas.

29. A continuación, la Experta de la IATA expresó que ellos cuentan con un Sistema de Cobro, el

cual puso a disposición de los Estados miembros de la CLAC, señalando que actualmente hacen uso del mismo Cuba y Venezuela.

d) Presentación del “Next Generation Air Transportation System”

Nota informativa CLAC/A18-NI/11

30. La Representante de los Estados Unidos de Norteamérica, realizó la presentación de su Nota informativa CLAC/A18-NI/11 con un video, el cual contenía información sobre el Sistema (Next Generation Air Transportation System (NextGen)) que utilizando tecnología del siglo XXI, optimiza y asegura en el futuro la seguridad, capacidad y necesidades medioambientales requeridas por la aviación.

e) West Atlantic Route System Plus

Nota de estudio CLAC/A18-NE/20

31. Asimismo, presentó la Nota de estudio CLAC/A18-NE/20 referente al Sistema de Ruta Atlántico Oeste (WATRS Plus), el Rediseño de la Estructura de Rutas y el Proyecto de Reducción en la Separación sugiriendo que la experiencia valiosa ganada en el el Proyecto “WATRS Plus” sea utilizada con el fin de buscar la expansión de los sistemas de rutas de Navegación Área (RNAV) a otras áreas en el Caribe/América Central (CAR) y en regiones de América del Sur (SAM).

f) El Proyecto de la OACI sobre la Modernización del Convenio de Roma: La Perspectiva de las Líneas Aéreas

Nota informativa CLAC/A18-NI/04

32. El Representante de la IATA presentó la Nota informativa CLAC/A18-NI/04 referente al proyecto de revisión y actualización del *Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras* suscrito el 7 de Octubre de 1952 (*Convenio de Roma*). El mismo pasó a denominarse “*Proyecto de Modernización del Convenio de Roma*”. En ocasión de su Trigésimo Tercer período de sesiones celebrado del 21 de Abril al 2 de Mayo de 2008 en Montreal, Canadá, el Comité Jurídico produjo versiones actualizadas del *Proyecto de Convenio Sobre Indemnización por Daños a Terceros Resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que Hayan Involucrado a Aeronaves* (Convenio de Interferencia Ilícita); y el *Proyecto de Convenio Sobre Indemnización por Daños a Terceros por Aeronaves* (Convenio de Riesgos Generales). En dicha sesión el CJ decidió recomendar que el Consejo de la OACI llame a una Conferencia Diplomática; decisión que sería adoptada por el Consejo en su 184 período de sesiones (Junio 2008). La Conferencia será llevada a cabo del 20 de Abril al 2 de Mayo de 2009.

g) Industria Aérea – Crisis y Planes de Supervivencia

Nota de estudio CLAC/A18-NE/15

33. El Representante de IATA realizó una presentación sobre la Nota de estudio CLAC/A18-NE/15 expresando que la industria aérea a escala mundial está atravesando la peor crisis de su historia. Primero con las alzas históricas en los precios del combustible a mediados del año 2008 y luego con la crisis financiera a escala mundial, lo cual ha acarreado la desaceleración de la economía global y por último la fuerte caída en la demanda. Al respecto, invitó a la Asamblea a tomar nota de la situación crítica del transporte aéreo, y del llamado realizado por los Presidentes de las compañías aéreas a los gobiernos y

proveedores de la industria, en la Asamblea General de IATA en Estambul; así como de las numerosas iniciativas que vienen realizando las líneas aéreas con el fin de lograr mayores eficiencias y ahorros que permitan su supervivencia. De igual manera solicitó tener en cuenta las decisiones que fueron adoptadas en la Conferencia CEANS de la OACI, para que se trabaje en esta misma línea en el seno de la CLAC e, instó a los Estados miembros que se de cumplimiento a lo establecido en el Doc. 9082 de la OACI.

34. Por otro lado, el Representante de IATA informó que dicha Organización ha conseguido los recursos para continuar con los estudios sobre la incidencia económica del transporte aéreo en los 17 Estados miembros de la CLAC que no fueron considerados inicialmente, en base al Acuerdo suscrito entre la CLAC y la IATA.

h) El Convenio de Montreal de 1999: La Necesidad de su Ratificación

Nota de estudio CLAC/A18-NE/16

35. El Representante de IATA presentó la Nota de estudio CLAC/A18-NE/16 manifestando que el 28 de Mayo de 1999 la Conferencia Diplomática de Plenipotenciarios convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó el *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional* (Convenio de Montreal), el mismo que armoniza ciertas reglas que regulan la responsabilidad contractual del transportista aéreo con respecto al pasajero y al expedidor de carga. Este entró en vigencia el 4 de Noviembre de 2003 y a la fecha cuenta con 86 Estados Partes. Destacó que en nuestra región, trece de los veintidós miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ya lo han ratificado. Sin embargo, Argentina, Bolivia, Chile, Costa Rica, Guatemala Honduras, Jamaica, Nicaragua y Venezuela todavía no lo habían hecho, terminó invitando a que lo hagan en la brevedad posible, en pos del beneficio y desarrollo de la aviación civil internacional.

i) Auditoría de Seguridad de IATA para Operaciones en Tierra.

Nota informativa CLAC/A18-NI/07

36. Como en oportunidad anterior, el Representante de IATA presentó la Nota informativa CLAC/A18-NI/07 refiriéndose a la Auditoría de Seguridad para Operaciones en Tierra (ISAGO, siglas en inglés) recomendado su utilización a los Estados miembros de la CLAC.

j) Programa de Auditoría de Seguridad Operacional de IATA

Nota informativa CLAC/A18-NI/08

37. Como en oportunidad anterior, el Representante de IATA presentó la Nota informativa CLAC/A18-NI/08 refiriéndose al Programa de Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA, siglas en inglés) recomendado su utilización a los Estados miembros de la CLAC.

SEGUNDA SESIÓN PLENARIA

**Cuestión 15 del
Orden del Día:**

Plan estratégico de las actividades de la CLAC para el período del 1° de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2010. Proyecto de Programa de reuniones.

Nota de estudio CLAC/A18-NE/11
Nota de estudio CLAC/A18-NE/14

Nota de estudio CLAC/A18-NE/19

Nota informativa CLAC/A18-NI/10

Nota informativa CLAC/A18-NI/12

38. La Asamblea analizó la Nota de estudio CLAC/A18-NE/11 y pasó revista a la estructura orgánica del Plan Estratégico de Actividades de la CLAC (Período 2009 – 2010), que se acompaña como **adjunto 8**, la Tabla sobre el avance de las actividades de la CLAC 2007-2008 presentada por la Secretaría (**Adjunto 9**), el Proyecto de Resolución sobre “Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC” y el Programa de Reuniones para el próximo período (**Adjunto 10**).

39. Sobre la base de los documentos señalados, la Asamblea encargó al Comité Ejecutivo la reformulación del Plan Estratégico para lo que deberá consultar con los Estados miembros y presentar el Plan reformulado al Comité Ejecutivo en su primera reunión del próximo año (marzo 2009), al mismo tiempo, aprobó la Directriz de procedimiento que se detalla a continuación:

RESOLUCIÓN A18-11

DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC

CONSIDERANDO que el objetivo primordial de la CLAC es proporcionar a los Estados Latinoamericanos una estructura adecuada para la discusión y planeamiento de todas las medidas necesarias para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC resolvió la autonomía de gestión y financiera del Organismo a partir del 1ero de enero de 2007;

CONSIDERANDO que en la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC se aprobó el Plan Estratégico de Trabajo de la Comisión estableciendo una modalidad más operativa;

CONSIDERANDO que para la implementación del Plan Estratégico se requiere de una Directriz de Procedimiento que establezca con claridad tareas y prioridades en cada “Macrotarea” y que los Estados miembros responsables de las mismas (“Puntos Focales”) dispongan de elementos apropiados que les permita liderar sus trabajos, establecer cronogramas y disponer de parámetros de medición sobre el rendimiento de cada una de ellas.

LA XVIII ASAMBLEA RESUELVE

Encargar al Comité Ejecutivo la elaboración del Plan Estratégico, sobre la base de los siguientes lineamientos:

a) Visión

Proyectar a la CLAC como un Organismos esencial de apoyo a los Estados miembros, destinada a constituirse como plataforma para impulsar el desarrollo y seguridad de la actividad de aviación civil internacional en la región latinoamericana.

b) Propósito

Establecer las “Macrotareas”, los “Puntos Focales”, el calendario de cumplimiento y los mecanismos de medición, como apoyo la gestión de las Autoridades y en el desarrollo de la industria de la aviación civil, cumpliendo los objetivos trazados.

c) **“Macrotareas”**

- Programa de Integración Regional
- Transporte y Política Aérea
- Gestión Aeroportuaria y Medioambiente
- Capacitación
- Seguridad Operacional
- Navegación Aérea
- FAL / AVSEC

d) **“Puntos Focales”**

El Comité Ejecutivo se encargará de designar los “Puntos Focales” para cada “Macrotarea”, teniendo en cuenta los Estados que han sido elegidos para formar parte del mismo y aquellos que, a su criterio, puedan contribuir con este propósito.

e) **Determinación de los objetivos por cada “Macrotarea”**

- Los “Puntos Focales” presentarán, en la primera reunión del Comité Ejecutivo del período, para su aprobación, los objetivos y actividades a cumplir para el desarrollo de la “Macrotarea” de su responsabilidad. Del mismo modo, establecerán y presentarán, basados en la metodología que se **anexa** a la presente como ejemplo, los indicadores para el cumplimiento de los objetivos definidos por ellos y las fechas asociadas a estos indicadores.
- Una vez aprobado lo anterior, se inicia el trabajo de los “Puntos Focales” y por tanto la ejecución del Plan Estratégico.

f) **Procedimiento de control del cumplimiento de los objetivos**

- Durante las reuniones de los Grupos de Expertos (GEPEJTA y GRUFAL/AVSEC) se discutirá, entre otras materias, el avance de cada “Macrotarea” y se evaluará el cumplimiento de sus indicadores, proponiendo las conclusiones que haya lugar para análisis del Comité Ejecutivo.
- El Comité Ejecutivo durante sus reuniones analizará el avance de las actividades y realizará el seguimiento de las “Macrotareas”.
- Al final del período, el Comité Ejecutivo evaluará el cumplimiento del Plan Estratégico, en base al análisis del comportamiento de los indicadores establecidos.

**ANEXO A LA
RESOLUCIÓN A18-11
DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN
DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
MACROTAREAS
PLAN ESTRATÉGICO 2009 - 2010
EJEMPLO**

MACROTAREA: *Programa de Integración Regional*

Tarea:

Punto Focal:

Metas de gestión 1.1	El objetivo de esta tarea es establecer un Programa de integración regional, que permita a los Estados mejorar su inserción con otros Estados, a través de acciones concretas en el ámbito del transporte aéreo.		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	N° 1	Encuesta a los Estados	P ₁ = 0.20
	N° 2	Tabulación de la encuesta	P ₂ = 0.20
	N° 3	Preparar la Nota de Estudio (NE)	P ₃ = 0.20
	N° 4	Presentar NE al GEPEJTA o GRUFAL/AVSEC	P ₄ = 0.40
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^4 A_i * P_i$ <p>Donde: A_i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P_i = Ponderación de la i-ésima parte.</p>		
Medios de verificación	<p>Etapa N°1: Preparar y remitir encuesta a los Estados dando plazo para una adecuada respuesta.</p> <p>Etapa N°2: Tabulación de las respuestas.</p> <p>Etapa N°3: Preparación y presentación de la Nota de Estudio al GEPEJTA.</p> <p>Etapa N°4: Presentación de la NE al Comité Ejecutivo.</p>		
Dimensión			
Plazos	<p>Etapa N°1 31.Jul.09 Etapa N°2 30 Nov 09</p> <p>Etapa N°3 30 Jul 10 Etapa N° 4 Mar 11</p>		

40. La Delegada de Cuba, por su parte, solicitó se incluya en el Programa de Trabajo del próximo período una tarea referente al “liderazgo de la OACI”, teniendo en cuenta que su país ha observado con preocupación pronunciamientos realizados en reuniones aeronáuticas a nivel mundial e incluso documentos oficiales, algunos vinculados al tema de navegación, donde se plantea la delegación de ciertas actividades a determinadas instituciones relacionadas con el desarrollo de normas y procedimientos que son propias de la Organización, según lo establece el Convenio de Chicago.

41. Por otro lado, se refirió a las próximas elecciones del Consejo de la OACI e informó que su país postulará para ocupar un asiento en dicho Consejo, durante la próxima Asamblea. Para terminar, informó que hará llegar a la Secretaría una Nota informativa sobre lo expresado para que se incluya en la documentación.

Cuestión 17 del
Orden del Día: Examen del Informe del Comité.

Nota de estudio CLAC/A18-NE/12

42. El Presidente del Comité de trabajo, Sr. Daniel Olmedo, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica de República Oriental del Uruguay, presentó el informe de las cuestiones examinadas en las sesiones de trabajo de dicho Comité, el mismo que fue aprobado por unanimidad, con algunos cambios de forma que han sido incorporados en la parte pertinente del presente informe (Cuestiones 12, 14 y 15).

Cuestión 18 del
Orden del Día: Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.

Nota de estudio CLAC/A18-NE/13

43. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/A18-NE/13 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, a la adopción del Orden del Día y al establecimiento de Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de Trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a éstos, la misma que fue aprobada.

Cuestión 19 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, previo propuesta de la Delegación de Bolivia, la Asamblea, por unanimidad y aclamación, eligió el nuevo Comité Ejecutivo para el período 2009-2010, quedando constituido de la siguiente manera:

Presidente:	Chile
Primer Vicepresidente:	República Dominicana
Segundo Vicepresidente:	México
Tercer Vicepresidente:	Brasil
Cuarto Vicepresidente:	Argentina

45. Acto seguido, el Presidente de la CLAC saliente, Sr. Eustacio Fábrega, Director General de la

Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá, se dirigió a los asistentes expresando su agradecimiento por el apoyo recibido durante su período e invitó al nuevo Presidente, Sr. José Huepe, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, a tomar posesión del cargo.

Cuestión 20 del

Orden del Día:

Lugar y fecha de la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC.

46. El Jefe de la Delegación de República Dominicana ofreció su país como sede para la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, la misma que se llevaría a efecto en Punta Cana durante el cuarto trimestre de 2010, debiendo encargarse la Secretaría de coordinar la fecha para que no se superponga con las reuniones del Consejo de la OACI. Esta propuesta fue acogida favorablemente por la Asamblea.

Cuestión 21 del

Orden del Día:

Clausura de la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC.

• **Discurso del nuevo Presidente de la CLAC**

47. Para finalizar, el Secretario de la CLAC agradeció la colaboración recibida por parte del país anfitrión y su autoridad aeronáutica. Agradeció además al personal de la Secretaría a su cargo y al personal de apoyo que contribuyó en el éxito de la Asamblea. Para terminar, agradeció al Comité Ejecutivo y al Presidente de la CLAC por el importante apoyo brindado a la Secretaría.

48. Por su parte, el Sr. José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, 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 XVIII 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 figura en el **Adjunto 11.**

XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC
(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

José Antonio Álvarez
Comandante de Regiones Aéreas
CRA – Comando de Regiones Aéreas
Av. Pedro Zanni 250, 4to Piso, Oficina 470
(Sector Blanco)
Capital Federal (C.P. 1104)
T: (54 11) 4317 6133
F: (54 11) 4317 6133
buecroas@faa.mil.ar

Javier López González
Jefe Departamento OACI
CRA – Comando de Regiones Aéreas
Av. Pedro Zanni 250, 1er Piso, Oficina 183
(Sector Verde)
Capital Federal (C.P. 1104)
T: (54 11) 4317 6411
F: (54 11) 4317 6411
buecroa@faa.mil.ar

BELICE

José A. Contreras
Director of Civil Aviation
DCA – Department of Civil Aviation
P.O. Box 367 Belize City
T: (502) 225 2052
F: (502) 225 2533
dcabelize@btl.net

BOLIVIA

Carlos Antelo Lenz
Director Ejecutivo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Edif. Palacio de las Comunicaciones, Piso 4,
La Paz
T: (591 2) 211 5519
F: (591 2) 211 5519
dgacbol@dgac.gov.bo

Juan Urrutia Plaza
Director de Transporte Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Edif. Palacio de las Comunicaciones, Piso 4,
La Paz
T: (591 2) 211 5515
F: (591 2) 211 5515
urrutia@dgac.gov.bo

Oscar Arauco Frias
Jefe de Mision OACI
Dirección General de Aeronáutica Civil
Palacio de Comunicaciones Piso 4to
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Edif. Palacio de las Comunicaciones, Piso 4,
La Paz
T: (591 2) 231 2493
F: (591 2) 221 9323
dgacoaci@dgac.gov.bo

Ximena Ibañez Aranibar
Directora Jurídica
SUPTRANS – Superintendencia de Transportes
Calle 9 Calacoto No. 7835
Calacoto - La Paz
T: (591 2) 278 2790
F: (591 2) 278 2691
xibañez@suptrans.gov.bo

BRASIL

Ronaldo Seroa Da Motta
Director de Relaciones Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Rua Santa Luzia 651 20.030-040 Castelo, Río de Janeiro
T: (55 21) 9601 4825
F: (55 21) 3814 6981
Ronaldo.seroa@anac.gov.br

Franklin Nogueira Hoyer
Superintendente de Relaciones Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Avenida Marechal Câmara, 231 – 12º Piso,
Centro, Río de Janeiro, RJ 22020-08
T: (55 21) 2139 9674
F: (55 21) 2139 9678
franklin@anac.gov.br

José Dolabela Portela
Gerente de Coordinación con Organismos
Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Avenida Marechal Câmara, 231 – 12º Piso,
Centro, Río de Janeiro, RJ 22020-08
T: (55 21) 2139 9674
F: (55 21) 2139 9678
jose.dolabela@anac.gov.br

Natalia dos Santos Ferreira
Asesora Especial de la Directoría de
Relaciones Internacionales - ANAC
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Rua Santa Luzia 651 20.030-040 Castelo, Río
de Janeiro
T: (55 21) 9601 4625
F: (55 21) 3814 6981
natalia.ferreira@anac.gov.br

Maximiliano Arienzo
Diplomático
Ministerio das Relaciones Exteriores
República Federativa Do Brasil
MRE Esplanada Dos Ministérios, Bloco H
Brasilia-DF CEP: 70170-900
T: (55 61) 3411 8897
F: (55 61) 3411 8895
marienzo@mre.gov.br

Elcio Picchi
Vice-Director
DECEA - Departamento de Controle do
Espaco Aéreo
Av. Gen. Justo, 160 – 5º Andar
20021-130 Río de Janeiro, RJ
T: (55 21) 2101 6205
F: (55 21) 2101 6371
vicea@decea.gov.br

Luiz Cláudio Ribeiro Da Silva
Adjunto do Vice-Director
DECEA - Departamento de Controle do
Espaco Aéreo
Av. Gen. Justo, 160 – 5º Andar
20021-130 Río de Janeiro, RJ
T: (55 21) 2101 6163
F: (55 21) 2101 6371
avicea@decea.gov.br

Carlos Sergio De Sant Anna Cesar
(*Observador*)
Asesor de Relaciones Internacionales
VRG Líneas Aéreas VARIG
Rua Costa e Silva 2675, Boqueirao –
Saquarema
Río de Janeiro, RJ
T: (55 22) 2655 5477
F: (55 22) 2655 5477
carlos.sergioc@gmail.com

CHILE

Sergio Bitar Chacra
Ministro de Obras Públicas
Morandé 59, Santiago
T: (562) 449 3012

Raúl Vergara Meneses
Subsecretario de Aviación
Ministerio de Defensa Nacional
Villavicencio 364, Santiago Centro
T: (562) 633 0027
nmontero@defensa.cl

José Huepe Pérez
Director General de Aeronáutica Civil
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 – Clasificador 3,
Correo 9, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2501
F: (562) 439 2143
director@dgac.cl

Juan A. González Silva
Director de Planificación
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 – Clasificador
3, Correo 9, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2515
F: (56 2) 439 2454
dir.plan@dgac.cl

Lorenzo Sepúlveda Biget
Director de Seguridad Operacional
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Clasificador 3,
Correo 9, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2497
F: (562) 439 2635
lsepulveda@dgac.cl

Héctor Barrientos Parra
Director de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
San Pablo 8381 - Clasificador 3, Correo 9,
Providencia - Santiago
T: (562) 290 4602
F: (562) 290 4606
dir.dasa@dgac.cl

Jaime San Martín Requena
Director de Logística
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Clasificador 3,
Correo 9, Providencia - Santiago
T: (56 2) 439 2417
jsanmartinr@dgac.cl

Myrna Araneda
Directora Dirección Meteorológica de Chile
Av. Portales 3450, Estación Central - Santiago
T: (562) 436 4501
F: (562) 437 8212
maraneda@meteochile.cl

Enrique Cisternas Sáez
Director Comercial y Finanzas
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Clasificador 3,
Correo 9, Providencia - Santiago
T: (562) 439 2325
dir.finanzas@dgac.cl

Pablo Ortega Canelo
Secretario General
Departamento Secretaría General
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Clasificador 3,
Correo 9, Providencia - Santiago
T: (562) 439 2503
portega@dgac.cl

Paulina Radrigán
Fiscal Subrogante
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2464
pradrigan@dgac.cl

Ricardo Castelli Pauliac
Auditor Interno
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Clasificador 3,
Correo 9, Providencia - Santiago
T: (562) 439 2420
rcastelli@dgac.cl

Ricardo Gutiérrez
Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
Camino Melipilla 5000, Los Cerrillos - Santiago
T: (562) 435 3030
F: (562) 435 3070

Iván Galán
Jefe Subdepartamento Planes y Proyectos
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Clasificador 3,
Correo 9, Providencia, Santiago
T: (562) 439 5210
igalan@dgac.cl

Rolando Alegría González
Jefe Subdepartamento Personal
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Clasificador 3,
Correo 9, Providencia - Santiago
T: (562) 439 2311
F: (562) 439 2121
ralegria@dgac.cl

Patricio Mellado Vidal
Jefe Subdepartamento Contabilidad y
Tesorería
DGAC – Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 – Clasificador 3,
Correo 9, Providencia – Santiago
T: (562) 439 2312
sbd.finanzas@dgac.cl

Alejandro Robles
Jefe Subdepartamento Presupuesto
DGAC – Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 – Clasificador 3,
Correo 9, Providencia – Santiago
T: (562) 439 2428
arobles@dgac.cl

Oscar Medina
Jefe Subdepartamento Bienestar Social
DGAC – Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 – Clasificador 3,
Correo 9, Providencia – Santiago
T: (562) 439 2802
F: (562) 225 9421
omedina@dgac.cl

Jorge Carrasco
Jefe Subdepartamento
Dirección Meteorológica de Chile
Av. Portales 3450, Estación Central – Santiago
F: (562) 436 4502
jorge.carrasco@meteochile.cl

Alejandro Muñoz
Jefe Subdepartamento Pronósticos
Dirección Meteorológica de Chile
Av. Portales 3450, Estación Central – Santiago
T: (562) 436 4504
F: (562) 437 8212
amunoz@meteochile.cl

Gysla Gortari
Jefa Subdepartamento Costos y Gestión de
Ingresos
DGAC – Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 – Clasificador 3,
Correo 9, Providencia – Santiago
F: (562) 439 2528
fgortari@dgac.cl

Eduardo Schmidt
Jefe Subdepartamento Sistemas
DGAC – Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 – Clasificador 3,
Correo 9, Providencia – Santiago
F: (562) 439 2416
eschmidt@dgac.cl

Mauricio Thomas Castro
Jefe Subdepartamento Soporte Logístico
DGAC – Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 – Clasificador 3,
Correo 9, Providencia – Santiago
F: (562) 439 2408
mthomas@dgac.cl

Antonio Monserrat Mena
Jefe Subdepartamento Operaciones
DGAC – Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 – Clasificador 3,
Correo 9, Providencia – Santiago
F: (562) 439 2294
amonserrat@dgac.cl

Juan Luis Rodríguez
Jefe Subdepartamento Aeródromos
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (562) 290 4608
jrodriguez@dgac.cl

Sergio Molina Correa
Jefe Subdepartamento Planificación y Control
Departamento Aeródromos y Servicios
Aeronáuticos
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (562) 290 4668
F: (562) 290 4606
smolina@dgac.cl

José Carrasco
Jefe Subdepartamento ATS
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (562) 407 0218
jcarrascow@dgac.cl

Javier Cancino
Jefe Subdepartamento Licencias
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (562) 439 2000

José Ili
Jefe Sección AVSEC, Aeropuerto Arturo
Merino Benítez
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (562) 436 3473
F: (562) 436 3588
jili@dgac.cl

Gabriela Daza Benavides
Subdepartamento Normativa Aeronáutica
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (562) 439 2450
gdaza@dgac.cl

Luis Rossi
Jefe Sección Relaciones Aeronáuticas
Internacionales
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (562) 439 2443
F: (562) 439 2143
rossi@dgac.cl

Fabiola García
Controlador de Tránsito Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (562) 439 2447
F: (562) 439 2143
f.garcia@dgac.cl

María Fernanda Gómez
Cientista Político
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314 - Apartado 3, Correo 9,
Providencia, Santiago
T: (562) 439 2775
fgomez@dgac.cl

Luciano Parodi
Subdirector Asuntos Aero-Espaciales y
Telecomunicaciones
Dirección de Política Especial
Ministerio de Relaciones Exteriores
Teatinos 180, piso 14° - Santiago
T: (562) 827 4382
lparodi@minrel.gov.cl

Alejandro Sfeir
Primer Secretario
Ministerio de Relaciones Exteriores
Teatinos 180 – Santiago
T: (562) 827 4386
asfeir@minrel.gov.cl

Cristián Rodríguez
Asesor Legal Departamento Transporte Aéreo
(DIRECON)
Ministerio de Relaciones Exteriores
Teatinos 180, piso 11° - Santiago
T: (562) 827 5219
crodriguez@direcon.cl

Guillermo Novoa Alcalde
Secretario General (S)
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, Piso 7, Santiago
T: (56 2) 698 6945
F: (56 2) 698 3148
gnovoa@mtt.cl

Álvaro Lisboa Montt
Asesor Legal
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, Piso 7, Santiago
T: (56 2) 673 1020
F: (56 2) 698 3148
alisboa@mtt.cl

Eduardo Alvarado Cáceres
Jefe Departamento Técnico-Económico
JAC – Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, Piso 7, Santiago
T: (56 2) 672 0228
F: (56 2) 698 3148
ealvarado@mtt.cl

Karin Olsen Rojas
Ingeniero Departamento Técnico-Económico
JAC – Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, Piso 7, Santiago
T: (56 2) 672 0228
F: (56 2) 698 3148
kolsen@mtt.cl

Cristian Fajardo Rubio
Coordinador de Facilitación
JAC – Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, Piso 7, Santiago
T: (56 2) 673 1021
F: (56 1) 698 3148
cfajardo@mtt.cl

Alfonso Lacamara
Gerente General Concesionaria Aeropuerto
Santiago
Aeropuerto Internacional, Rotonda Oriente, 4º
piso - Santiago
T: (562) 690 1726
alacamara@scltas.cl

Juan Lacassie
Gerente General Concesionaria Aeropuerto
Arica
Apoquindo 4001
T: (562) 729 0300
jlacassie@cointer.cl

Bruno Ardito (*Observador*)
Director Relaciones Corporativas
LAN Airlines
Av. Presidente Riesco 5711, piso 19º -
Santiago
T: (562) 565 3878
bruno.ardito@lan.com

COLOMBIA

Fernando Sanclemente Alzate
Director General
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de
Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. El dorado, Piso 4, Apartado
Aéreo 12307, Bogotá
T: (571) 413 9894 / 413 9276
F: (571) 413 8586
fernando.sanclemente@aerocivil.gov.co
fsanclemente@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Gustavo Campos Fallas
Ministro Consejero de la Embajada de Costa
Rica en Chile
T: (506 2) 334 1600
gcampos@costarica.cl

Ernesto Gutiérrez (*observador*)
Representante Grupo TACA
La Uruca – San José, Costa Rica
T: (506 2) 231 6064
F: (506 2) 242 1255
egutierrez@taca.com

CUBA

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
mayda.molina@iacc.avianet.cu /
vpmmolina@iacc.avianet.cu

Concepción Martínez Miranda
Especialista en Transporte Aéreo
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, Vedado, La Habana
T: (537) 838 1123 / 838 1170
F: (537) 834 4577
concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

Adys Sánchez Agüero
Asesora Jurídica
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, Vedado, La Habana
T: (537) 8381 1131
F: (537) 834 4577
adys.sanchez@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Guillermo Bernal Serpa
Subsecretario de Aeropuertos y Transporte
Aéreo y
Presidente del CNAC
Buenos Aires Oe1-53 y Av. 10 de Agosto
Edificio DAC, Piso 4, Quito
T: (593 2) 250 4531
F: (593 2) 250 4531 / 2552 687
karina_solano@dgac.gov.ec
sandra_reyes@dgac.gov.ec
guilermobernals@hotmail.com

Joffre Campoverde
Subdirector de Aviación Civil
Buenos Aires 149 y Av. 10 de agosto
T: (593 2) 2521 600
F: (593 2) 2521 226
subdirector@dgac.gov.ec
secre_subdireccion@dgac.gov.ec

Carlos E. Saenz M.
Jefe de la Unidad de Política Aeronáutica
DAC – Dirección de Aviación Civil
Buenos Aires No. 149 y 10 de agosto, Quito
T: (593 2) 255 2687
F: (593 2) 255 2687
edna_vasco@dgac.gov.ec

EL SALVADOR

Mauricio Eduardo Antonio Rivas Rodas
Subdirector de Navegación Aérea
AAC – Autoridad de Aviación Civil
KM. 9.1/2, Carretera Panamericana
Ilopango, Frente a Fuerza Aérea Salvadoreña
T: (503) 2295 0406
F: (503) 2295 0443
Navegación-aerea@aac.gob.sv

GUATEMALA

Juan José Carlos Suárez
Director General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502) 226 06261
F: (502) 226 06261
mendez_b@dgac.gov.gt

HONDURAS

Boris Ferrera
Subdirector
DGAC - Director General de Aeronáutica
Civil
Aeropuerto Toncontin,
Apartado Postal 30145, Tegucigalpa D.C.
T: (504) 234 7065
F: (504) 233 1622
bofean@yahoo.com

JAMAICA

Marva Gordon Simmonds
Legal Officer
JCAA - Jamaica Civil Aviation Authority
4 Winchester Road
P.O. Box 8998
Kingston 10 C.S.O.
T: (1 876) 501 9512 / 797 8943
F: (1 876) 920 0194
legal@jcaa.gov.jm

MÉXICO

Dionisio Méndez
Representante permanente de México ante el
Consejo de la OACI
OACI – Organización de Aviación Civil
Internacional
999 University Street, Suite 14:40
Montreal, Québec, Canadá H3C 5J9
T: (1 514) 954 8284 / 954 6146
F: (1 514) 954 5838
delegamex@icao.int
dmendez@icao.int

Silvia Muñoz Martínez
Segundo Secretario
Embajada de México en Chile
Félix de Amesti 128, Las Condes – Santiago
T: (562) 583 8448
smunoz@embamex.cl

NICARAGUA

Marcelino Vásquez
Director de Transporte Aéreo
INAC – Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil
Managua, Km. 11.5 Carretera Norte
T: (505) 276 8580 Ext. 1160
F: (505) 276 8580 Ext. 1140
mvasquez@inac.gob.ni

María Luisa Robleto Aguilar
Embajadora
Embajada de Nicaragua en Chile
Zurich 255 Dpto. 111, Las Condes
Santiago
T: (56 2) 234 1808
embajadoranic@vtr.net

Midiam José Sandoval
Consejero Consulares
Embajada de Nicaragua en Chile
Zurich 255 Dpto. 111, Las Condes
Santiago
T: (56 2) 234 1808
F: (56 2) 234 5170
embanic@vtr.net

PANAMÁ

Eustacio Fábrega López
Director General
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil
Edificio 870, Albrook, Ciudad de Panamá,
7501 y 7615, Panamá 5
T: (507) 501 9300
F: (507) 501 9305
efabrega@ aeronautica.gob.pa

Lilmarie Langmaid
Directora de Transporte Aéreo
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
T: (507) 501 9072
F: (507) 501 9079
lilmarie@ aeronautica.gob.pa

Ricardo García de Paredes
Representante de Panamá ante la OACI
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
T: (507) 501 9122
rgarciadeparedes@ aeronautica.gob.pa

Hazel Luna
Analista de Transporte Aéreo
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
T: (507) 501 9077
F: (507) 501 9079
hluna@ aeronautica.gob.pa

Paula Chellew
Asistente del Director General
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
T: (507) 501 9300
F: (507) 501 9305
paulac@ aeronautica.gob.pa

Moisés Véliz (*Observador*)
Vicepresidente COPA Airlines
Business Park, Torre Norte
Costa del Este, Panamá
T: (507) 304 2534

PARAGUAY

Roberto H. Valenzuela
Presidente
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de
Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 203 615 / 210 196
F: (595 21) 213 406
presiden@dinac.gov.py

Luis Acosta
Secretario General
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de
Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 212 530
F: (595 21) 212 530
sec_gral@dinac.gov.py

María Liz Viveros de Bazán
Subdirectora de Transporte Aéreo y Asuntos
Internacionales
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica
Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de
Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 213 365 / 210 764
F: (595 21) 213 365
staaai@dinac.gov.py

Juan Andrés Cardozo
Embajador de Paraguay en Chile
Huérfanos 886 Of. 514
Santiago
T: (56 2) 639 4640
F: (56 2) 633 4426

PERÚ

Ernesto López Mareovich
Director General de Aeronáutica Civil
Jr. Zorritos N° 1203, Lima 1
T: (511) 6157800 Ext. 1173
F: (511) 3157808
rbarba@mtc.gob.pe

Julio Ferradas Platas (*Observador*)
Director
TACA Perú
José Pardo 831, 4to Piso, Miraflores, Lima
T: (511) 213 6060
F: (51 1) 445 1787
jferradas@taca.com

REPÚBLICA DOMINICANA

Luis P. Rodríguez Ariza
Presidente
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5184
jacrd@codetel.net.do
lrodriguezariza@yahoo.es

José Tomás Pérez
Secretario de Estado
Director General
IDAC - Instituto Dominicano de Aviación
Civil
Ave. México, Esq. 30 de Marzo,
Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 Ext. 290
F: (1 809) 221 4220
jtperez@idac.gov.do

Axel Wittkop
Representante del Subsecretario de Relaciones
Exteriores
T: (1 809) 987 7001
F: (1 809) 987 7055
awittkop@serex.gov.do
axel294@hotmail.com
denisebulos@gmail.com

Carlos Veras
Embajador, Representante Permanente de la
República Dominicana ante el
Consejo de la OACI
999 University Street, Suite 15.45,
Montreal, QC, H3C 5J9
T: (1 514) 954 5808
F: (1 514) 954 5813
dominicanrepublic@icao.int

Jocelyn Castillo Selig
Miembro de la Junta de Aviación Civil en
Representación del Director Ejecutivo del
Dpto. Aeroportuario
Av. Luperón Esq. 27 de Febrero, Plaza de la
Bandera
Santo Domingo
T: (1 809) 530 1310
F: (1 809) 534 4480
jcastillo@da.gov.do
jocelyncastilloda@hotmail.com

Bernarda Franco
Encargada Dpto. de Transporte Aéreo
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5184
bernardaf@hotmail.com

José Ovalles
Director Administrativo
IDAC - Instituto Dominicano de Aviación Civil
Ave. México, Esq. 30 de Marzo,
Santo Domingo
T: (1 809) 501 1697
F: (1 809) 221 5454
joseovallesp@gmail.com

URUGUAY

Daniel Olmedo
Director Nacional
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones,
Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Int. 4000
F: (598 2) 604 0427
dinacia@adinet.com.uy

Jesús Jorge Iglesias Villos
Director General de Aviación Civil
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones,
Uruguay
T: (598 2) 600 8856
F: (598 2) 604 0408 Int. 4054
jiglesias@dinacia.gub.uy

Luis Giorello Sancho
Asesor Letrado
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones,
Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4223
F: (598 2) 604 0408 Ext. 4232
giosan@adinet.com.uy

Elina Rodríguez
Directora General de Transporte Aéreo
MTOP – Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Rincón 575, 5° Piso
Montevideo
T: (598 2) 915 8333 Int. 10701
erodriguez@mtop.gub.uy

Angélica González Silva
Asesora y Secretaria Técnica
Junta Nacional de Aeronáutica Civil
MTOP – Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Rincón 575, 5° Piso
Montevideo
T: (598 2) 915 1218
F: (598 2) 915 8598
dntaereo@adinet.com.uy
juntaaeronautica@mtop.gub.uy

VENEZUELA

Carmen Lanza
Gerente General de Transporte Aéreo
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa com Av. Luis Roche, Urb.
Altamira Sur
Torre Británica de Seguros, Piso 2, Caracas,
Dtto Capital, Zona Postal 1060
T: (58 212) 277 4553
F: (58 212) 277 4537
c.lanza@inac.gov.ve

Juan Carlos Trevijano
Consultor Jurídico Adjunto
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa com Av. Luis Roche, Urb.
Altamira Sur
Torre Británica de Seguros, Piso 2, Caracas,
Dtto Capital, Zona Postal 1060
T: (58 212) 277 4427
F: (58 212) 277 4478
j.trevijano@inac.gov.ve

María Marcela Salazar
Jefe de la Oficina de Relaciones con la Aviación Civil
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa com Av. Luis Roche, Urb.
Altamira Sur
Torre Británica de Seguros, Piso 2, Caracas,
Dtto Capital, Zona Postal 1060
T: (58 212) 277 4576
F: (58 212) 277 4438
m.salazar@inac.gov.ve

Somys R. Landaeta V.
Jefe de Operaciones Internacionales
Gerencia General de Transporte Aéreo
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa com Av. Luis Roche, Urb.
Altamira Sur
Torre Británica de Seguros, Piso 2, Caracas,
Dtto Capital, Zona Postal 1060
T: (58 212) 277 4538
F: (58 212) 277 4537
C: (58 414) 1711499 / 416 6234915
s.landaeta@inac.gov.ve

ESTADOS NO MIEMBROS

ESPAÑA

José Ramón Fernández Sampedro
Técnico de Relaciones Internacionales
DGAC – Dirección General de Aviación Civil
Paseo de la Castellana 67, 28071, Madrid
T: (34 91) 597 8744
F: (34 91) 597 5380
jrfsampedro@fomento.es

ESTADOS UNIDOS

Dorothy Reimold
Assistant Administrator for International
Aviation
800 Independence Ave. S.W.
FOB10B, 6th Floor East,
Washington, D.C. 20591
T: (1 202) 385 8900
F: (1 202) 385 5032
dorothy.reimold@faa.gov

Krista Berquist
Acting Manager, Western Hemisphere Office
800 Independence Ave. S.W.
FOB10B, 6th Floor East,
Washington, D.C. 20591
T: (1 202) 385 8877
F: (1 202) 385 5032
krista.berquist@faa.gov

Kurt Edwards
Senior International Advisor, Environment
800 Independence Ave. S.W.
Washington, D.C. 20591
T: (1 202) 384 5936
kurt.edwards@faa.gov

Javier Rodríguez
Manager
8600 N.W. 36 St. Suite 600
Doral, FL 33166
T: (1 305) 716 3500
F : (1 305) 716 3515
Javier.rodriguez@faa.gov

Luis A. Ramírez
Director, En Route and Oceanic Safety and
Operations Support
FAA – Federal Aviation Administration
800 Independence Ave. S.W.
Washington, D.C. 20591
T: (1 202) 267 9155
F: (1 202) 267 5304
Luis.A.Ramirez@faa.gov

Sharon T. Wallooppillai
Senior Representative
American Embassy, Unit 3500, APO AA
34030
SES Av. Das Nacoes, Lote 03
70403-900 Brasilia, DF Brasil
T : (55 61) 3312 7294
F : (55 61) 3312 7295
Sharon.wallooppillai@faa.gov

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

CEAC – Comisión Europea de Aviación Civil

Luis Fonseca De Almeida
Presidente
3 bis Villa Emile Bergerat 92522 Neuilly
s/seine Cedex,
France
T: (33 1) 4641 8596
F: (33 1) 4624 1818
luis.almeida@inac.pt

Gerry Lumsden
Secretario Ejecutivo
3 bis Villa Emile Bergerat 92522 Neuilly
s/seine Cedex
France
T: (33 1) 4641 8596
F: (33 1) 4624 1818
glumsden@ecac-ceac.org

**OACI – Organización de Aviación Civil
Internacional**

José Miguel Ceppi
Director Regional de la Oficina Sudamericana
Apartado 4127, Lima 100, Perú
T: (51 1) 611 8686 Anexo 113
F: (51 1) 611 8689
mail@lima.icao.int

Loretta Martin
Director Regional / Representative North
American, Central American and the
Caribbean Office
Av. Presidente Masaryk 29, 3° Piso
Colonia Chapultepec Morales
México D.F., 11570
México
T: (52 55) 5250 3211
F: (52 55) 5203 2757
icao_nacc@mexico.icao.int

**CASSOS - Caribbean Aviation Safety and
Security Oversight System**

Herald Alexander Wilson
CARICOM Representative
C/O 999 University St. Suite 8.40.48
Montreal, Quebec H3C 5J9, Canadá
T: (1 514) 954 6651
F: (1 514) 954 6668
saintlucia@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

**ORGANIZACIONES
INTERNACIONALES NO
GUBERNAMENTALES**

**ACI/LAC - Airports Council
International/Latin America Caribe**

Eduardo Flores
Secretario Regional
Aeropuerto Internacional Mérida (M.
Crescencio Rejón)
Aeropuerto de Mérida 2do Piso, Ciudad
Industrial Mérida, Yucatán, México CP 97288
T: (52 999) 9461 258
F: (52 999) 9461 264
Info@aci-lac.aero
efloresdc@aci-lac.aero

**IATA - International Air Transport
Association**

Patricio Sepúlveda
Vicepresidente Regional de Latinoamérica y el
Caribe
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos
T: (1 305) 266 7552 ext.: 336 / 779 8854
F: (1 305) 266 7718
sepulvedap@iata.org

Eduardo Chacín
Manager, Member & Government Relations
Latin America & The Caribbean
703 Waterford Way Suite 600 Miami, Florida
33126, Estados Unidos
T: (1 305) 779 9836 / 779 9836
F: (1 305) 262 2654
chacine@iata.org

Heather Macdonald
Country Manager Chile
IATA - International Air Transport
Association
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A Providencia,
Santiago, Chile
Tel.: (56 2) 234 5747
Fax: (56 2) 234 5339
macdonaldh@iata.org

Constanza Montes
Manager, Airport & ATC Charges, The Americas
IATA - International Air Transport Association
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A Providencia, Santiago, Chile
T: (56 2) 234 5747 Ext. 215
F: (56 2) 234 5339
montesc@iata.org

Luis Felipe De Oliveira
Assistant Director Commercial Fuel Services – The Americas
33, Route de l' Aéroport
1215 Geneva 15 Airport
Switzerland
T: (41 22) 770 2803
F: (41 22) 770 2689
deoliveiraf@iata.org

Alejandro Piera
Asesor Legal
800 Place Victoria, P.O. Box 113, Montreal, Québec, Canadá H4Z 1M1
T: (1 514) 874 0202 Ext. 3379
F: (1 514) 874 789
pieraa@iata.org

Constanza Quiroz
Assistant Manager Communication Latin America
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A, Providencia, Santiago
T: (56 2) 234 5747
quirozc@iata.org

Bárbara Salgado
Assistant Manager Communications
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A, Providencia, Santiago
T: (56 2) 234 5747
F: (56 2) 234 5339
salgadob@iata.org

Ricardo J. Delpiano R.
Analista Transporte Aéreo / Prensa
Cañumanqui 1273, depto. 32, Las Condes – Santiago
T: (562) 453 5167
rdelpiano@gmail.com

ALTA – Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo

Xiomara Castillo
Gerente Proyectos, Cargos Aeroportuarios y ATC
6355 NW 36 Street, Suite 601, Miami, FL 33166
T: (1 786) 388 0222
F: (1 786) 522 7315
xcastillo@alta.aero

IFATCA – INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATIONS

Jorge Caro Galvez
Presidente Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de Chile A.G.
Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo
1255 University Street, Suite 408, Montreal, Quebec H3B 3BL, Canadá
T: (56 2) 225 7489
F: (56 2) 229 6068
atcchile@atcchile.cl

INDUSTRIA AÉREA

BOEING

Annie Beck
Regulatory Affairs
Boeing 535 Garden Avenue N.
Renton, WA 98115
T: (1 425) 208 9179
annie.l.beck@boeing.com

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

RELACIÓN DE NOTAS DE ESTUDIO

Orden del Día	No. de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Presentada por
1		Apertura de la XVIII Asamblea		
2		Palabras de bienvenida a cargo del Sr. José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de la República de Chile	Tomar nota	DGAC Chile
3	CLAC/A18-NE/02 <i>CORRIGENDUM</i>	Discurso del Sr. Eustacio Fábrega, Presidente de la CLAC (Informe actividades CLAC 2007 – 2008).	Tomar nota	Presidente de la CLAC
4		Discurso de Inauguración a cargo del Sr. Sergio Bitar Chacra, Ministro de Obras Públicas de la República de Chile.	Tomar nota	Ministro MOP
5	CLAC/A18-NI/06 <i>CORRIGENDUM</i>	Suscripción addenda Acuerdo CLAC/CEAC (JAA) y presentación de la Secretaría	Tomar nota	Secretaría
6	CLAC/A18-NE/01 <i>CORRIGENDUM 5</i> CLAC/A18-NI/01 <i>CORRIGENDUM 6</i>	Orden del Día Provisional. Relación preliminar de notas de estudio.	Adopción del Orden del Día	Comité Ejecutivo
7	CLAC/A18-NE/03 <i>CORRIGENDUM 3</i>	Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité); traslado de las cuestiones del Orden del Día al Comité.	Asignación temas al Comité	Comité Ejecutivo
8	CLAC/A18-NE/04 CLAC/A18-NI/09	Criterios y directrices en materia de política del transporte aéreo.	Proyecto de Resolución	Comité Ejecutivo IATA
9	CLAC/A18-NE/05 CLAC/A18-NE/17	Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios.	Proyecto de Recomendación	Comité Ejecutivo ACI-LAC
10	CLAC/A18-NE/06	Lista de chequeo FAL/AVSEC.	Proyecto de Resolución	Comité Ejecutivo
11	CLAC/A18-NE/07	Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias).	Proyectos de Decisiones	Comité Ejecutivo
12	CLAC/A18-NE/08 CLAC/A18-NE/18	Enmienda del Estatuto. (Sesión a puerta cerrada).	Proyectos de Resolución	Comité Ejecutivo Brasil

Orden del Día	No. de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Presentada por
13	CLAC/A18-NE/09	Presupuesto para el bienio 2009-2010. (Sesión a puerta cerrada)	Aprobación Presupuesto CLAC 2009-2010	Comité Ejecutivo
14	CLAC/A18-NE/10	Contribuciones de los Estados miembros: (Sesión a puerta cerrada) <ul style="list-style-type: none"> • Pagos 2007-2008. • Escala 2009-2010. 	Aprobación Escala de Contribuciones 2009-2010	Comité Ejecutivo
15	CLAC/A18-NE/11 CLAC/A18-NE/14 CLAC/A18-NE/19 CLAC/A18-NI/10 CLAC/A18-NI/12	Plan estratégico de las actividades de la CLAC para el período del 1° de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2010. Proyecto de Programa de Reuniones.	Aprobación Programa estratégico de las actividades y reuniones CLAC 2009-2010	Comité Ejecutivo IATA IATA IATA Cuba
16	CLAC/A18-NI/02 CLAC/A18-NI/03 CLAC/A18-NI/05 CLAC/A18-NI/11 CLAC/A18-NE/20 CLAC/A18-NI/04 CLAC/A18-NE/15 CLAC/A18-NE/16 CLAC/A18-NI/07 CLAC/A18-NI/08	Otros asuntos. <ul style="list-style-type: none"> • Legislación aeronáutica de la República de Cuba (Cuba) • Presentación informe trabajo FAL/AVSEC (Bolivia–Punto Focal). • Navegación Aérea / Sistema Regional de Cobro Unificado (Brasil – Punto Focal). • Presentation Next Generation Air Transportation System (USA). • West Atlantic Route System Plus (USA). • El Proyecto OACI sobre la Modernización del Convenio de Roma (Perspectiva de las Líneas Aéreas - IATA). • Industria Aérea – Crisis y Planes de Supervivencia • El Convenio de Montreal de 1999 (La Necesidad de su Ratificación - IATA). • Auditoría de Seguridad de IATA para Operaciones en Tierra. • Programa de Auditoría de Seguridad Operacional de IATA. 	Tomar nota	Cuba Bolivia Brasil USA USA IATA IATA IATA IATA
17	CLAC/A18-NE/12	Examen del Informe del Comité.	Revisión y aprobación	Presidente Comité
18	CLAC/A18-NE/13	Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.	Revisión y aprobación	Plenaria

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE CLAC

(Santiago de Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

Palabras de bienvenida a cargo del Sr. José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de la República de Chile y Presidente de la CLAC

Para mí es un privilegio a nombre de las autoridades del Estado de Chile, dar la más cordial bienvenida a nuestro país, a todas las Delegaciones y Representantes de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, como asimismo a Representantes de Organismos Multinacionales, a esta, su Décimo Octava Asamblea.

Esperamos que la realización de esta reunión se realice en un marco de camaradería, respeto y profesionalismo, a fin que los asuntos a tratar, conlleven el consenso de los participantes para beneficio e integración de los Estados miembros y para el bien de la aviación civil en la región.

Hoy en día estamos en una delicada y compleja situación económica y energética que afecta a gran parte de la comunidad mundial, sumado a una especial preocupación por que la aviación continúe su desarrollo protegiendo el medio ambiente y a la vez en forma eficiente y segura. Ello demanda de nuestros asociados un amplio espíritu de generosidad, buscando en todo los asuntos, soluciones pragmáticas y atendiendo la realidad y soberanía de cada país asociado.

En esta ocasión y como es nuestra costumbre, Chile abre sus puertas a todos nuestros hermanos de América con la esperanza que reciban el cariño y la hospitalidad de nuestros compatriotas. En la medida de lo posible, los invito a conocer parte de nuestro terruño, generoso en frutos del mar y de buenos mostos; porque tal como lo señala una tradicional canción de nuestro folclor, “verán como quieren en Chile, al amigo cuando es forastero”.

Un fraternal abrazo a todos ustedes y gracias por estar con nosotros.

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE CLAC

(Santiago de Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

Discurso a cargo del Sr. Eustacio Fábrega, Director General de la Autoridad de Aeronáutica Civil de la República de Panamá y Presidente de la CLAC

Señores Vicepresidentes de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Distinguidas Autoridades de los Estados miembros, Señor Secretario de la CLAC, Distinguidos Delegados, señoras y señores. Antes de dar inicio a mi intervención quiero aprovechar la oportunidad para excusar al Señor Roberto Kobeh, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que no se encuentra con nosotros. Lamentablemente, la superposición de reuniones del consejo de la OACI, de la IATA y la nuestra han impedido su presencia. Esperemos que en el futuro se pueda coordinar y armonizar esto de mejor forma.

Tengo el honor de dirigirme a tan selecta concurrencia en esta Décimo Octava Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, la cual es la última en la que actuaré como Presidente, antes que nada para agradecer a los Vicepresidentes que han conformado mi Comité Ejecutivo, mis estimados colegas de Chile, Colombia, México y Bolivia por acompañarme y por su incansable apoyo y valiosa cooperación al trabajar arduamente para ejecutar las tareas encomendadas que contribuyen cada día ha hacer de esta Organización un importante organismo de carácter consultivo y eficaz para la coordinación de los aspectos aeronáuticos, aeroportuarios y de la industria en general de la región.

Ha sido para mí, y en especial para Panamá, un orgullo representar a tan distinguido organismo por los últimos dos años. No ha sido fácil debido a que nos ha tocado iniciar un proceso de transición a un organismo autónomo e independiente, proceso que ha de continuar. Además, por ser la segunda ocasión que he ocupado la Presidencia. Igualmente, me regocija el hecho de saber que durante nuestra gestión se inicia la adopción de políticas orientadas a lograr el objetivo definido como lo es la integración del transporte aéreo latinoamericano. Para cumplir con esto, requerimos también, que los miembros del Comité Ejecutivo, sean más proactivos en las tareas a ellos encomendadas. De esta forma la CLAC podrá ponerse a tono del resto de organismos regionales.

Por otro lado, hemos aportado a esta Organización nuevas ideas sobre proyectos de actualización y de implementación del uso de avances tecnológicos, que pueden ejecutarse en la región para así conseguir una mayor eficiencia en la actividad aérea. Una de esas nuevas ideas o nuevos mecanismos a ejecutar están relacionados con la seguridad operacional utilizando la nueva tecnología que la industria que fabrica aeronaves proporciona y que la industria que utiliza esas aeronaves paga por esa tecnología y que no utiliza adecuadamente, y que significaría un ahorro para la industria y para los estados.

Igualmente, aunado a la seguridad operacional se trató la implementación de nueva tecnología satelital en materia de navegación aérea, para que los estados tengan una mejor planificación del espacio aéreo. Sobre este tema, es necesario que se den los pasos adecuados para implementar en la región el uso de los procedimientos satelitales de aerovías, salidas y llegadas de vuelos utilizando los sistemas RNAV y RNP.

Asimismo, hemos tratado el tema sobre medio ambiente recomendando a los Estados que coordinen con sus autoridades de ambiente y le comuniquen la posición de la industria aeronáutica para que se adopte una política de estado en conjunto. No debemos tomarnos el riesgo de que las autoridades de ambiente comprometan al Estado sin que nosotros tengamos conocimiento.

Señores, seamos realistas, la industria nos ha dejado atrás y me pregunto si nosotros los reguladores nos estamos convirtiendo en un obstáculo para el desarrollo. Es importante que se dinamice la gestión de la OACI con el objeto de que los Estados miembros puedan justificar la implementación de normas y recomendaciones de ese Organismo.

Hemos planteado todos estos proyectos para que los Estados se interesaran, sin embargo mi período como Presidente termina y me voy con el sentimiento de que no se le ha imprimado el dinamismo para adoptar estas iniciativas, y no reconocemos los beneficios que la nueva tecnología puede proporcionar, como lo es la reducción en los tiempos de vuelo, menos consumo de combustible y la mitigación de la contaminación ambiental, pienso que es necesario una gestión más agresiva por parte de las oficinas regionales de la OACI.

Esperamos que los Estados en este próximo período se enfoquen, asuman con responsabilidad los retos de la industria y le busquen el verdadero sentido a este Organismo y no se utilice solamente como un ente político para alcanzar un puesto en el consejo de la OACI.

Por otro lado, no puedo dejar de mencionar por lo menos tres temas que están pendientes para el Comité Ejecutivo que ha de reemplazarnos. El primero es relacionado al Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. Todos conocemos la razón por la cual se creó el Sistema Regional. En los años noventas se detectó la falta de cumplimiento de los anexos 1, 6 y 8 del Convenio de Chicago por algunos Estados de la región, lo que dio cabida a que los Estados Unidos de América implementara el sistema de categorización y que posteriormente Europa adoptara un sistema de lista negra. Es así pues que nace el Sistema Regional producto de un Acuerdo entre la CLAC y la OACI, sin embargo este Sistema no ha funcionado, seguimos teniendo Estados miembros aun categorizados y hasta hemos sido excluyentes en el Sistema. Es por ello que es necesario que la CLAC revise este Acuerdo para que cualquiera actividad de apoyo a los Estados en este tema sea para beneficio de todos los Estados miembros de la CLAC.

El segundo tema esta relacionado con el Sistema de Distribución Global (GDS) que incluye los sistemas de reserva Amadeus, Sabre, Abacus entre otros y que pareciera ser que las líneas aéreas latinoamericanas están subsidiando a las líneas aéreas del resto del mundo. Estamos a la espera de una posible intervención de nosotros los reguladores para apoyar a nuestras líneas aéreas.

El tercer tema esta orientado en como resolver la situación de los Estados miembros del CARICOM frente a la CLAC ya que con sus actuaciones y diligencias ponen en peligro la elección de Estados latinoamericanos miembros de este Organismo que aspiran ocupar un puesto en el Consejo de OACI. Hemos propuesto a la Secretaría General de la Asociación de los Estados del Caribe durante nuestra visita en días pasados a Trinidad, alternativas que pueden darle una solución a esta problemática, esperamos hacer lo mismo con el CARICOM en un futuro cercano. Considero que este es un tema al cual debemos darle seguimiento, ya que se deben definir estas posturas antes de la próxima asamblea de la OACI.

En mis palabras anteriores he resaltado una pequeña muestra de algunos temas que considero importantes y no quiero alargar este discurso. Ustedes podrán apreciar en detalle toda las actividades desarrolladas por esta Presidencia, el Comité Ejecutivo y la Secretaría en el informe del Presidente que consta en la documentación de la Asamblea en la Nota de estudio número 2.

Marco, siempre te hemos culpado de las cosas cuando no andan bien en la CLAC pero no hay duda que la culpa es nuestra. En la mayoría de los casos nos toca presidir esta Organización sin tener el conocimiento adecuado ni el tiempo necesario para poder administrar con responsabilidad los retos que el transporte aéreo impone en la región. Por eso en el día de hoy queremos hacerte un reconocimiento en esta Asamblea por tu esmerada dedicación, sabiduría y experiencia al servicio de este Organismo.

En esta Asamblea, la cual espero que se desarrolle de manera exitosa y se cumplan los objetivos propuestos recogidos en estos últimos dos años, reitero las gracias a todos los Estados miembros por el apoyo a nuestra gestión ya que empezamos a ver en el horizonte una CLAC debidamente organizada, con objetivos muy bien definidos y liderazgo mundial.

A todos los asistentes, muchas gracias.

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 2007-2008

I. ECONOMÍA REGIONAL 2007/2008¹

1. Se estima que las economías de la región alcanzarán un crecimiento del 4.7% en el 2008, esto demuestra un retroceso respecto al 5.7% registrado en el 2007, sin embargo, representa que por sexto año consecutivo el PIB per capita haya crecido en un promedio del 3%. Por otro lado, la cuenta corriente de la balanza de pagos también arrojó por quinta vez consecutiva un superávit que en el 2007 ascendió al 0.5% del PIB de la región.

2. No obstante que la región ha logrado reducir su vulnerabilidad a las fluctuaciones económicas, gracias al aumento de su solvencia fiscal como producto del incremento de los ingresos públicos, la grave crisis financiera originada a mediados del 2007 en el mercado de hipotecas de alto riesgo de los Estados Unidos apuntan a reducir sensiblemente el dinamismo de la economía afectando probablemente al desempeño de las exportaciones de los países de la región.

3. El fenómeno señalado afectaría especialmente a las exportaciones manufactureras, el mercado de trabajo, la disminución de remesas de inmigrantes en el exterior y a la demanda de bienes primarios que producen los países de la región en el área de alimentos, metales y petróleo. Por otro lado, la inflación global también ha afectado la región, tal es así que desde el 2007 el índice fue creciendo del 6.4% al 8.4% y a mayo de 2008 ya se ubicó en el 11.3%. De igual manera, el incremento de las tasas de interés se estima que agravarán el cuadro general de la economía en el caso de varias monedas, incluida el dólar de los Estados Unidos.

4. Como consecuencia de lo anterior, las autoridades económicas monetarias y fiscales de los países de la región tienen una difícil tarea para moderar las economías y ponerlas a tono tratando de minimizar los problemas. Por supuesto que esto afectará substancialmente al transporte aéreo, teniendo en cuenta que el remesón financiero ha desvalorizado los paquetes accionarios de las líneas aéreas, operadores aeroportuarios, ha debilitado las economías nacionales y probablemente disminuirá el número de viajeros y el flujo de carga por el ajuste de costos que se deba realizar. Igualmente, el turismo proveniente de otras regiones que tradicionalmente han aportado a nuestras economías tenderá a disminuir.

II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL EN EL PERÍODO 2006-2007

Desarrollo general del tráfico regional (Anexos 1 y 2)

5. En el último año (2007), las líneas aéreas matriculadas en los Estados de América Latina y el Caribe transportaron un total de 20 850 millones de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo, 9.8% más que lo movilizó en el año inmediatamente anterior.²

6. Los niveles de crecimiento de los pasajeros-kilómetros efectuados por las empresas aéreas regionales en sus servicios regulares aumentaron en el año 2007 con relación al año anterior, en el orden 9.04%, ubicándose por encima del promedio mundial situado en 6.61%. En lo que se refiere al transporte de carga total, al

¹ Estadísticas CEPAL

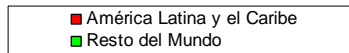
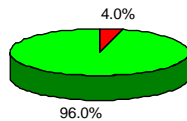
² Estadísticas OACI

comparar el año 2007 al compararlo con su inmediato anterior se observa un aumento de 10%.

7. La capacidad ofrecida en asientos-kilómetros disponibles (totales) en el último bienio aumentó en 10.64%. Los coeficientes de ocupación de pasajeros fueron de 68% en el último año, por abajo del porcentaje promedio mundial que se ubicó en el 77%.

8. La participación de la región respecto al total mundial en el tráfico total de pasajeros – kilómetros efectuados, tomando en cuenta los servicios regulares, en el último año, fue de 4.1%.

Participación de América Latina y el Caribe
 Operaciones Totales (pax-Km)
 2006



Participación de América Latina y el Caribe
 Operaciones Totales (pax-Km)
 2007

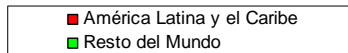
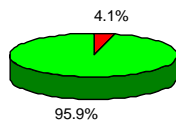
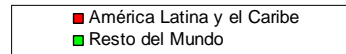
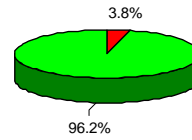


Gráfico Nro. 1

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

Participación de América Latina y el Caribe
 Operaciones Internacionales (pax-Km)
 2006



Participación de América Latina y el Caribe
 Operaciones Internacionales (pax-Km)
 2007

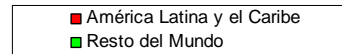
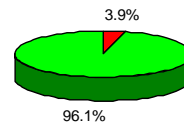
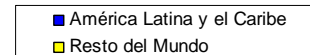
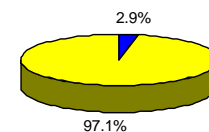


Gráfico Nro. 2

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

9. En cuanto a las operaciones totales de carga pura en el último año, la participación fue del 3.0%, respecto al total mundial.

Participación de América Latina y el Caribe
 Operaciones Totales de carga (ton-Km)
 2006

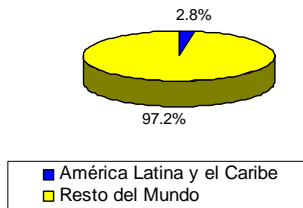


**Participación de América Latina y el Caribe
 Operaciones Totales de carga (ton-Km)
 2007**

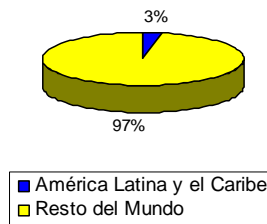


**Gráfico Nro. 3
 Participación de América Latina y el Caribe en el
 tráfico total de toneladas-kilómetros (carga y
 total)**

**Participación de América Latina y el Caribe
 Operaciones Internacionales de carga (ton-Km)
 2006**



**Participación de América Latina y el Caribe
 Operaciones Internacionales de carga (ton-Km)
 2007**



**Gráfico Nro. 4
 Participación de América Latina y el Caribe en el
 tráfico internacional de toneladas-kilómetros
 (carga y total)**

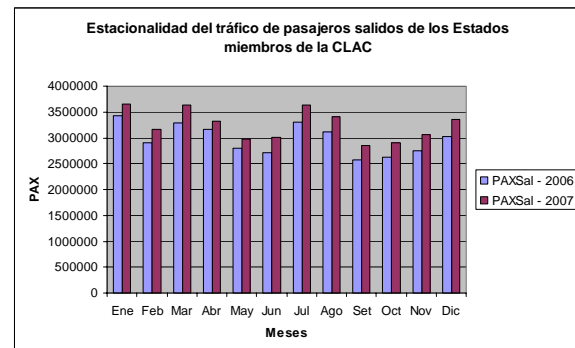
**Tráfico de pasajeros salidos de la región
 (Anexo 3)**

10. En el último año (2007), el flujo de tráfico

de pasajeros que salieron de los aeropuertos internacionales de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en un 9% con respecto al inmediato anterior.³

11. En lo referente a la estacionalidad del tráfico dentro de la región, se observa que los meses de enero, marzo, julio, agosto y diciembre continúan siendo los de mayor demanda, en tanto que septiembre y octubre los más bajos.

12. La estacionalidad del tráfico en el transcurso del tiempo se ha venido atenuando, probablemente debido al incremento de la demanda de viajes de negocios, al movimiento de capitales intrarregionales, al avance de los procesos de integración en materia de comercio, turismo, etc., así como, a la eliminación de barreras arancelarias como resultado de los acuerdos alcanzados por los diferentes organismos subregionales de integración. Se espera que este comportamiento se vaya acentuando más en el futuro, en tanto se flexibilicen los acuerdos de transporte aéreo entre los Estados miembros de la CLAC y se alcance la liberación.



**Gráfico Nro. 5
 Estacionalidad del tráfico de pasajeros salidos de
 los Estados miembros de la CLAC**

13. A la luz 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, junto con una amplia racionalización de flotas y rutas. Esto ha permitido que varias líneas aéreas se mantengan en el mercado.

³ Según estadísticas recibidas de los Estados miembros CLAC

Tráfico de pasajeros intrarregional (Anexo 4)

14. En el último año (2007), el tráfico de pasajeros intrarregional de aeropuertos internacionales de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en 14.1% con respecto al año inmediato anterior, esto obviamente es el producto de un mayor intercambio económico, comercial de bienes y personas entre los Estados de la región.

15. En los procesos de integración regional del transporte aéreo se observa una tendencia de flexibilización y en algunos casos de liberalización en la política de transporte aéreo, tal es así que varios de ellos han suscrito convenios de cielos abiertos en tanto que otros caminan hacia el mismo objetivo con mayor moderación.

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

CLAC - USA

16. Al analizar el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y USA en el último bienio, se aprecia una tasa promedio anual de crecimiento del 6.1%.

CLAC - EUROPA

17. El tráfico de pasajeros entre América y Europa, experimentó un aumento del orden del 4.3% en el bienio, debido principalmente a la suspensión de las frecuencias de algunos operadores.

CLAC – ÁFRICA/ASIA/OCEANÍA

18. En este período el crecimiento del tráfico de pasajeros salidos de los aeropuertos de la región hacia los países de África, Asia y Oceanía creció con una tasa promedio anual del 7.1%.

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

19. En lo concerniente a la flota de las líneas aéreas de la región, se dispone de información únicamente de 14 de los 22 Estados miembros, determinándose que existe un total de 848 aeronaves a reacción. Se observa así mismo que varias empresas de la región han renovado parte de su flota ya sea con equipo nuevo o medio uso.

Políticas regionales y subregionales

20. En el 2007 y en lo que va del 2008 continúan los procesos de integración económica en los países de nuestra región que forman parte de grupos subregionales. En ese sentido, se sigue trabajando hacia la armonización de políticas de flexibilización en el otorgamiento de derechos de tráfico, acceso a los mercados para facilitar la fluidez del transporte aéreo. Fue tarea del Comité Ejecutivo hacer un seguimiento de dichos procesos, conforme el encargo hecho por la XVII Asamblea Ordinaria (Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 9 de noviembre de 2006).

Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI

21. La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) trabajó en la “Evolución del Proceso de Integración Regional 2007”. Entre los temas destacados, encontramos elementos que permiten observar las características del contexto internacional dadas por el crecimiento económico y el comercio regional, el comportamiento del intercambio comercial entre los países miembros de la ALADI y los avances alcanzados en las negociaciones internacionales sobre la base de acuerdos intrarregionales entre sus países miembros, así como, en el ámbito multilateral.

Asociación de Estados del Caribe - AEC

22. El Comité de Transporte Aéreo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), durante el 2007 trabajó en los acuerdos ministeriales sobre “Lineamientos para la concesión de permisos de

operación a las líneas aéreas” y “Lineamientos sobre la compatibilidad de los indicadores de calidad de servicio aéreo y aeroportuario”.

23. Asimismo, el Consejo de Ministros de la AEC promulgó el Acuerdo 4/08 instando a los Estados Miembros y Asociados a que depositen el instrumento de ratificación para la entrada en vigor del “Acuerdo de Transporte Aéreo”.

24. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Asociación de Estados del Caribe (AEC) suscribieron un Memorando de Cooperación Mutua, en ocasión de la Décimo Tercera Reunión Ordinaria del Consejo de Ministros de la AEC, en enero de 2008, en Panamá.

25. El Acuerdo de Transporte Aéreo de la Asociación de Estados del Caribe ordena las relaciones intrarregionales en materia de intercambio de derechos, designación de líneas aéreas, tarifas, etc. Y es un instrumento que ha flexibilizado en buena parte la política de transporte aéreo entre los Estados signatarios.

Mercado Común del Sur - MERCOSUR

26. En el 2007, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) promulgó la Resolución GMC N° 26/01 para armonizar su reglamentación con normas y procedimientos de práctica internacional, de conformidad con el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, manteniendo *sindéresis* con el Reglamento Modelo emitido por la ONU.

27. En el presente año, el MERCOSUR promulgó la Decisión No 18/08 sobre “Documentos de Viaje de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados”. Los Estados asociados son: Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela; cuyo interés es de profundizar las relaciones y avanzar en el proceso de integración regional, reconociendo la validez de los documentos de identificación personal de cada Estado Parte y Asociado, como habilitante para viajes y tránsito de nacionales y/o residentes en sus territorios.

28. Asimismo, se publicó la Resolución 21/08 sobre “Declaración de Salud del Viajero” con el objeto de llevar un control sobre la propagación internacional de enfermedades. Texto que está relacionado con la Facilitación Aeroportuaria (Anexo 9).

Acuerdo de Fortaleza

29. En el Acuerdo de Fortaleza se constituyó un Grupo de Trabajo que realizó su primera reunión en el 2008, para implementar modificaciones al texto del Acuerdo, basados en un Proyecto presentado por Brasil, alentando la integración de América del Sur, la idea es buscar un entendimiento multilateral más amplio y flexible, que permita a los operadores, usuarios y a los Estados contar con un instrumento acorde a las necesidades y exigencias del desarrollo del transporte aéreo subregional actual.

30. De igual manera se ha continuado trabajando en los procesos de control migratorio mediante reuniones de los comités de facilitación aeroportuaria y buscando procedimientos comunes en el otorgamiento de autorizaciones de ingreso, sobrevuelos y salidas en operaciones no regulares en aeronaves de sus Estados miembros.

Comunidad Andina - CAN

31. La Comunidad Andina llevó a cabo la XVII Reunión Ordinaria de la Cumbre Presidencial Andina, destacando el inicio de negociaciones con la Unión Europea para suscribir un Acuerdo de Asociación que facilite el libre comercio. En ocasión de la misma, se celebró la reincorporación de Chile como Miembro Asociado de la CAN después de 30 años de ausencia.

32. En febrero de 2008 en Cuenca, Ecuador, se realizó la VIII Reunión del Grupo de Trabajo Técnico del Transporte Aéreo y la XX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), en las cuales se adoptó el Proyecto de Resolución sobre “Reglamento para el otorgamiento de permisos y autorizaciones para explotar servicios regulares y no regulares del

transporte aéreo”.

33. Sobre la base de la Resolución de la CLAC de “Criterios y directrices de los derechos del usuario”, la Comunidad Andina promulgó la Decisión 619 en el mes de julio de 2005 y en octubre del presente año ha puesto a disposición de los usuarios un Tríptico de información sobre las normas existentes en relación a los derechos y obligaciones de los usuarios, los transportistas y los operadores de los servicios.

Unión de Naciones Suramericanas – UNASUR

33. El 23 de mayo de 2008, en la ciudad de Brasilia, Brasil, se suscribe el Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Americanas – UNASUR, en el cual sus integrantes afirman la determinación de construir una identidad y ciudadanía sudamericanas y desarrollar un espacio regional integrado en lo político, económico, social, cultura, ambiental, energético y de infraestructura para fortalecer la unidad de América Latina y el Caribe.

34. Como se puede apreciar, los procesos de integración regional en materia económica y de transporte aéreo van caminando al ritmo de la decisión de los Estados. En lo que a transporte aéreo se refiere, los avances hacia la liberalización continúan, con procesos intermedios de flexibilización, en todo caso, los principios y objetivos de integración se mantienen.

35. La CLAC, como organismo especializado, continúa impulsando los procesos de integración del transporte aéreo sobre la base de la armonización y coordinación de normas, procedimientos y regulaciones, procurando satisfacer el interés público del servicio. En ese contexto, adoptó como política el criterio de “cooperación horizontal”, de esta manera, la Secretaría juega un rol preponderante en el intercambio de información, especialistas y sistemas que beneficie de manera expedita a los Estados miembros.

III. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL ORGANISMO REGIONAL EN EL BIENIO 2007-2008

Reuniones CLAC (Anexos 7 y 8)

42. En los **Anexos 7 y 8** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2007-2008, incluidos eventos de capacitación. Como se puede observar existen una importante recepción por parte de los Estados miembros para las reuniones tanto de los Grupos de Expertos como del Comité Ejecutivo. Aquí cabe resaltar que durante ese período han participado 890 delegados representando a las autoridades aeronáuticas y observadores.

43. Cabe resaltar también que en las reuniones del Comité Ejecutivo han participado en promedio 15 Estados miembros y 6 organismos observadores. Esto demuestra el importante poder de convocatoria de la CLAC.

Principales asuntos examinados por la CLAC

44. La XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006), aprobó el esquema orgánico y funcional del Plan Estratégico de Actividades de la CLAC el mismo que consta como **anexo 9**. De igual manera, se presenta como **anexo 10** una tabla que contiene en detalle el trabajo desarrollado en cada una de las Macrotareas, las tareas, las acciones adoptadas, los grupos responsables y las recomendaciones pertinentes.

45. El Plan Estratégico tiene como Objetivo principal la “Integración del transporte aéreo en América Latina”, proceso que viene siendo impulsado por la Comisión a través de reuniones, coloquios, seminarios, etc., e involucra, no sólo a las autoridades aeronáuticas, sino a todos los actores, entiéndase: líneas aéreas, operadores de aeropuertos, entes reguladores y usuarios. El propósito es generar, en cada Estado miembro, las medidas necesarias para hacer más competitivo el

transporte aéreo, en base a la coordinación y evaluación de la cadena de producción del modo aéreo para eliminar barreras, optimizar el servicio y abaratar los costos.

46. El Plan Estratégico fue elaborado con criterio más operativo, es decir cambió la forma de trabajo anterior, dándole participación activa a los Estados, particularmente a los miembros del Comité Ejecutivo y al Estado que ocupó la primera Presidencia en el período inmediatamente anterior.

47. Las “Macrotareas” quedaron asignadas a los Puntos Focales de la siguiente manera Transporte y política aérea (**Colombia**), Gestión aeroportuaria y medio ambiente (**México**), Capacitación (**Panamá**), Navegación aérea (**Brasil**), Seguridad Operacional (**Chile**) y Facilitación y Seguridad – (**Bolivia**).

48. Los “Puntos Focales” son responsables de impulsar el desarrollo de cada tarea, estableciendo prioridades y el cronograma respectivo, para lo que recibe apoyo por parte de los Grupos de Expertos y la Secretaría.

49. Dentro del trabajo desarrollado por los Puntos Focales se destaca lo siguiente:

50. En lo referente a la Macrotarea “Transporte y Política Aérea” se analizaron las Resoluciones A16-15 “Criterios y Directrices en materia de Transporte Aéreo” y A17-05 “Criterios y Directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios” (Capítulos 7 y 8), para su aprobación en la presente Asamblea.

51. En octubre de 2007, con el apoyo de la International Air Transport Association (IATA), la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA) y el Airports Council International/Latin America & Caribbean (ACI-LAC) se realizó el Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo, (Venezuela) contando con la activa participación de los principales protagonistas del transporte aéreo a nivel regional. El Coloquio concluyó recomendando incluir en el próximo período los

siguientes temas: El fortalecimiento de la Integración, el desarrollo del Capital Humano, la implementación del E-Business y del E-Ticket, los avances en Seguridad Operacional, el Impacto Social y Económico del Transporte Aéreo en el PIB, la Infraestructura Aeroportuaria, el cuidado del Medio Ambiente y la mejora de la Carga.

52. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA), consideró necesaria la conformación de Grupos *ad hoc* en las siguientes materias: “Sistema de reservas por computadora” / “Venta de pasajes por Internet” / “Sistema estadístico integrado” / Sistema regional de cobro unificado” / “Reactivación del IPAC”.

53. En lo referente a la Macrotarea “Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente”, se realizó un Panel en ocasión de la LXXIV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (México, septiembre de 2008), en el se abordaron los siguientes temas: Medio ambiente en la aviación, cambio climático y el enfoque del GIACC para mitigar los efectos / México en el régimen internacional sobre cambio climático / Gestión ambiental. De esta forma se pudo conocer, por un lado, el trabajo que desarrolla la OACI a través del Group on International Aviation Climate Change (GIACC) y del Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) y por otro, el camino a seguirse en el tratamiento del problema de contaminación del medio ambiente.

54. sobre esto, se destacó la relevancia de las iniciativas de protección del medio ambiente, relacionadas con la contaminación generada por el CO₂, todo esto con miras a promover una cultura de protección “verde” para que sea comúnmente conocida y se asocie con la protección del medio ambiente.

55. En cuanto a la “Capacitación Profesional”, cabe señalar que la CLAC ha venido ofreciendo Seminarios en coordinación con la Autoridad de Aviación Civil de Singapur (Civil Aviation Authority of Singapore - CAAS), desarrollados en dos ciudades latinoamericanas a más de los cuatro cursos que se dictan en Singapur sobre los cuales

la Comisión dispone 15 becas. De igual manera, se llegó a un acuerdo con la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI (TCB/OACI) para apoyarse mutuamente en la realización de seminarios y cursos que se incluyen en el programa de las dos Organizaciones.

56. De igual forma, la CLAC suscribió un Acuerdo con COCESNA mediante el cual también se ofrecieron becas en diferentes cursos en los centros de capacitación de COCESNA. Todo esto independientemente de la divulgación que regularmente se hace de los cursos de entrenamiento que se dictan en los diferentes centros de los Estados miembros.

57. Cabe resaltar que para impulsar el trabajo mutuo entre la Secretaría de la CLAC y la TCB/OACI, se llegó a un acuerdo mediante el cual esto último con cargo a su presupuesto proporciona personal de apoyo en una primera etapa con una persona y para el próximo período con otra asistente.

58. A iniciativa de la CLAC se realizó una Reunión al más Alto Nivel (Chile, marzo de 2008), con la participación de CLAC, OACI, IATA, ALTA e Industria, en la cual se presentó un Proyecto, posteriormente aprobado por el LXXIII Comité Ejecutivo, para la utilización de nueva tecnología en Seguridad Operacional.

59. Se encargó a Chile, en su calidad de Punto Focal, represente a la Comisión en el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), para implementar las medidas que adopte la CLAC respecto a dicho Sistema.

60. La CLAC creó y mantiene una base de Especialistas en aeronavegabilidad, licencias y operaciones y la de personal, tripulantes y pilotos a nivel regional. Además, cuenta con una base de datos sobre puntos de contacto en Facilitación y Seguridad de los Estados miembros.

61. Un tema importante de resaltar, es que en el presente período se trabajó conjuntamente los temas de Facilitación y Seguridad,

constituyéndose el Grupo FAL/AVSEC que se encargó, entre otros temas, de la actualización de Resolución A17-02 "Lista de Chequeo FAL/AVSEC", la misma que se está presentando a la Asamblea para su aprobación.

62. También se llevó a cabo la I Conferencia FAL/AVSEC, evento realizado con gran acogida, realizándose los Paneles de: Gestión FAL/AVSEC en Aeropuertos y Sistema Regional de Vigilancia Continua FAL/AVSEC. Las conclusiones de la Conferencia se incorporaron al programa de trabajo del Grupo.

63. De otro lado, en la XVII Asamblea aprobó la Resolución A17-15 "Estatuto de la CLAC" que está aún pendiente de ratificación por lo que el Comité Ejecutivo en el presente período resolvió proponer a la Asamblea nuevas modificaciones y requerir de los Estados miembros su pronta ratificación.

64. Otro tema importante es el fortalecimiento de la membresía de la CLAC y el acercamiento con los países anglo-franco parlantes del Caribe no miembros de la CLAC, para lo cual el Comité Ejecutivo encargó a República Dominicana y Cuba las gestiones de acercamiento.

65. Es importante mencionar así mismo, que en ocasión del 36 período de sesiones de la Asamblea de la OACI se logró mantener los ocho asientos que tienen los Estados latinoamericanos miembros de la CLAC en el seno del Consejo de dicha Organización. Esto requirió mucho esfuerzo en las negociaciones que se llevaron a cabo con las otras organización regionales (CAFAC, CAAC y CEAC) y Estados independientes. En este tema es conveniente continuar impulsando las relaciones para mantener la presencia regional en el Consejo en las mismas condiciones.

66. Durante la Asamblea de la OACI, la CLAC participó activamente y presentó notas de estudio en los siguientes temas: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo / Programa de seguridad y facilitación (publicación de Manual de Procedimientos de facilitación y elementos de orientación para la

coordinación de procedimientos FAL/AVSEC) / Protección del medio ambiente (efectos adversos en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves) / Límite de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo.

67. Dentro de las tareas permanentes de las actividades de la CLAC, se continuó con la recopilación, procesamiento y publicación de las estadísticas de origen y destino. Tarea que se viene realizando de manera continua, publicándose estadísticas a través de la página web desde el año 2000.

68. En lo que respecta al presupuesto, cabe resaltar que la gestión se enmarcó en lo presupuestado y no requiriendo ingresos adicionales, por el contrario la Secretaría generó ingresos extra presupuestarios gracias a la realización de la “I Conferencia FAL/AVSEC” y el “Seminario sobre control de calidad en los servicios aeroportuarios CLAC/CAAS”.

IV. RELACIONES DE LA CLAC CON OTROS ORGANISMOS

69. Es importante destacar que la Comisión, gracias a su carácter democrático y de cooperación, mantiene estrechas relaciones de trabajo con diferentes organismos. Durante el período 2007 - 2008 se suscribieron: el Acuerdo de Cooperación Mutua con la Internacional Air Transport Association – IATA (junio de 2007), con la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea - COCESNA (agosto 2007) y con la Asociación de Estados del Caribe - AEC (enero 2008).

70. Asimismo, se han concluido las negociaciones para la suscripción de una Adenda al Memorandum de Entendimiento con la Comisión Europea de Aviación Civil - CEAC, que incorpora a la Joint Aviation Authorities - JAA, la misma que debería firmarse en ocasión de la celebración de esta Asamblea.

V. CONCLUSIÓN

71. Este informe ha resumido las actividades realizadas por la CLAC en el bienio 2007-2008 dándonos la pauta que, no obstante las limitaciones propias del Organismo, se ha cumplido con el encargo de 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.

72. A partir del 1ero de 2007 nació la “nueva CLAC” con autonomía de gestión y sobretodo totalmente renovada para trabajar en un nuevo esquema que ha privilegiado la participación activa de los miembros del Comité Ejecutivo y la aspiración de hacer de este un Organismo Internacional más práctico y objetivo.

73. En materia de transporte aéreo se espera que el tráfico continúe creciendo y que las líneas aéreas, operadores de aeropuertos, reguladores alcancen niveles de coordinación apropiadas para hacer frente a la crisis financiera que se avecina que, de todas maneras, afectará al transporte aéreo regional y mundial.

74. Esta es la segunda oportunidad en que he tenido el honor de presidir la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y exhorto a todos los Estados miembros a continuar trabajando para que la CLAC siga siendo el Organismo regional más importante en materia de aviación civil internacional. Durante estos días tendremos la oportunidad de discutir varios temas que coadyuvarán en la gestión de futuro.

75. Estoy seguro que la labor que desarrollará la CLAC de aquí para adelante seguirá el mismo derrotero de trabajo armónico y participativo y, antes de terminar, 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 cabo las tareas encomendadas. Deseo también, agradecer a la Secretaría de la CLAC, en particular a nuestro

Secretario, Marco Ospina, por su eficiente y dedicada labor.

**TRÁFICO DE PASAJEROS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 2006 - 2007 (SERVICIOS REGULARES)**

OPERACIONES TOTALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2006/2007	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	158900 4.0%	173260 4.1%	230290 4.4%	254794 4.7%	69%	68%	9.04%	10.64%
Total Mundial	3940600	4201130	5185000	5456013	76%	77%	6.61%	5.23%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2006/2007	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	90660 3.8%	98570 3.9%	131391 4.2%	138831 4.1%	71%	70%	8.72%	5.66%
Total Mundial	2357990	2544540	3102618	3348079	76%	76%	7.91%	7.91%

Fuente: Doc 9898 OACI

**TRÁFICO DE CARGA Y TOTAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 2006 - 2007 (SERVICIOS REGULARES)**

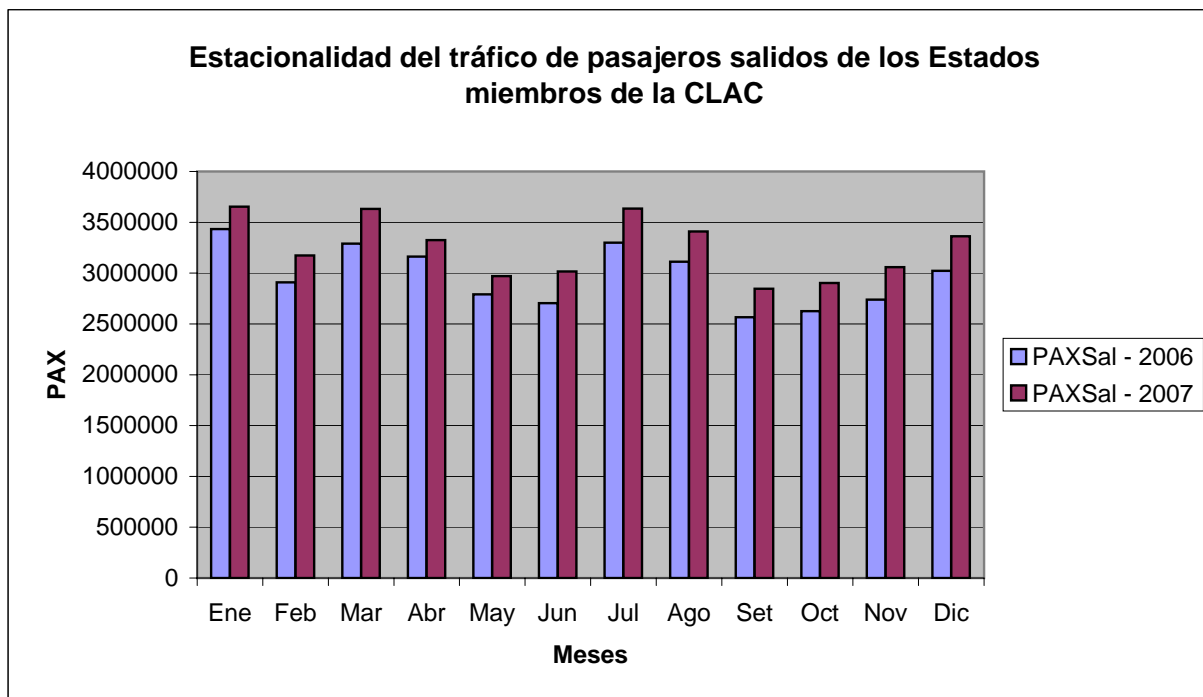
OPERACIONES TOTALES

Área	Toneladas- Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2006-2007	
	Carga		Total		2006	2007	Carga	Total
	2006	2007	2006	2007				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	4390 2.9%	4830 3.0%	18990 3.7%	20850 3.8%	56.0%	56.0%	10.0%	9.8%
Total Mundial	149650	158390	514750	545070	63.0%	63.0%	5.8%	5.9%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Toneladas-Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2006-2007	
	Carga		Total		2006	2007	Carga	Total
	2006	2007	2006	2007				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	3530 2.8%	3960 3.0%	12100 3.5%	13380 3.6%	59.0%	59.0%	12.2%	10.6%
Total Mundial	124180	132410	345890	369340	65.0%	64.0%	6.6%	6.8%

Fuente: Doc 9898 OACI



	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Dic
PAXSal - 2006	3433927	2908857	3289437	3162371	2791310	2704989	3300169	3112887	2566319	2625690	2739542	3021791
PAXSal - 2007	3653510	3173542	3632109	3324719	2970276	3016180	3634701	3409326	2846322	2903350	3059365	3362329

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES				
CIUDAD ORIGEN	NUMERO CIUDADES	PASAJEROS 2006	PASAJEROS 2007	VARIACION %
ACAPULCO	10	104646	98970	-5.4
BARILOCHE	3	11260	7179	-36.2
BARRANQUILLA	15	89152	103281	15.8
BELEM	4	22619	29274	29.4
BELO HORIZONTE	2	3271	16592	407.2
BOGOTA	45	1420513	1598981	12.6
BRASILIA	2	15904	14452	-9.1
BUCARAMANGA	6	11131	13801	24.0
BUENOS AIRES	46	3531180	3527931	-0.1
CALI	26	230154	261173	13.5
CANCUN	52	2454374	3009430	22.6
CARACAS	31	1538521	1749858	13.7
CARTAGENA	21	110856	108629	-2.0
COCHABAMBA	10	71581	55232	-22.8
CORDOBA	3	64737	58876	-9.1
CURITIBA	2	24618	32624	32.5
FLORIANOPOLIS	4	51441	55154	7.2
FORTALEZA	3	56382	74021	31.3
GUADALAJARA	15	1079617	992834	-8.0
GUAYAQUIL	13	490807	525780	7.1
IQUIQUE	2	4748	7224	52.1
ISLA DE PASCUA	1	8470	8007	-5.5
LA HABANA	53	2189382	2152856	-1.7
LA PAZ	8	137965	157340	14.0
LIMA	23	1603663	1852692	15.5
MANAUS	3	24604	35687	45.0
MARACAIBO	2	72644	77882	7.2
MEDELLIN	28	242986	280097	15.3
MENDOZA	1	55434	38054	-31.4
MEXICO	51	4248210	4479960	5.5
MONTEVIDEO	10	594871	497716	-16.3
NATAL	2	37116	32017	-13.7
PANAMA	48	1031875	1209267	17.2
PEREIRA	19	44663	56281	26.0
PORTO ALEGRE	7	133617	166115	24.3
PORTO SEGURO	2	2216	1041	-53.0
PUERTO VALLARTA	23	881137	919300	4.3
QUITO	15	637904	700685	9.8
RECIFE	3	55109	61300	11.2
RIO DE JANEIRO	25	943177	1173896	24.5
ROSARIO	2	20591	22545	9.5
SALVADOR	8	133828	139540	4.3
SAN ANDRES	14	56691	58423	3.1
SAN JOSE	25	1512006	1739937	15.1
SAN SALVADOR	23	737435	774751	5.1
SANTA CRUZ	17	209612	208900	-0.3
SANTIAGO	38	1933779	2296573	18.8
SAO PAULO (GRU)	44	3394794	3745010	10.3
TOTALES	810	32331291	35227168	9.0
48	170			

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES Y DESTINO CIUDADES DE AFRICA, ASIA Y OCEANIA				
CIUDAD ORIGEN	NÚMERO CIUDADES	PASAJEROS 2006	PASAJEROS 2007	VARIACION %
BUENOS AIRES	5	61017	64409	5.6
ISLA DE PASCUA	1	8470	8007	-5.5
MEXICO	1	25820	37604	45.6
RIO DE JANEIRO	1	23411	36161	54.5
SALVADOR	1	227	134	-41.0
SANTIAGO	2	39080	46413	18.8
SAO PAULO (GRU)	2	110547	94800	-14.2
TOTALES	13	268572	287528	7.1
	7	8		

FLOTA DE LAS LINEAS AEREAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC
(Líneas Aéreas Regulares que cumplen servicio internacional 2006 - 2007)

	2006	2007
ARGENTINA		
AEROLINEAS ARGENTINAS		
AIRBUS A310		*2
AIRBUS A320		*1
AIRBUS A340 200		*4
AIRBUS A340 300		*2
BOEING 737 200		*16
BOEING 747 200		*4
BOEING 747 400		*3
BOEING 737 500		*16
LAN Argentina		
BOEING 767 - 300		*2
A 320 - LV		*6
BOLIVIA		
Aerosur		
BOEING 727 200		*6
BOEING 737 200		*4
LAB		
BOEING 727 200		*4
BOEING 737 300		*1
TAB CARGO		
MAC DONELL DOUGLAS MC-10		*2
BRASIL		
TAM		
AIRBUS A319		*17
AIRBUS A320 - 200		*79
AIRBUS A321 - 200		*3
AIRBUS A330 - 200		*13
AIRBUS A340 - 500		*2
BOEING A767 -300		*4
BOEING A777 - 300		*2
MAC DONELL DOUGLAS MD-11		*2
GOL		
BOEING A737 - 300		*10
BOEING A737 - 700		*28
BOEING A737 - 800		*44
VARIG		
BOEING A737 - 300		*5
BOEING A737 - 700		*9
BOEING A737 - 800		*10

	2006	2007
VARIG LOG		
BOEING A757 - 200		*4
OCEAN AIR		
Fokker 100		14
TAF LINHAS AEREAS		
BOEING 737 - 200		3
CHILE		
AEROLINEAS AUSTRAL		
BOEING B737	6	6
AEROVIAS DAP		
BEECH 100 KING AIR	1	1
BAE-146-200	1	1
CESSNA 402C	1	1
DHC-6 300	1	1
DHC-7 DASH 7	1	1
LAN AIRLINES		
A 318	1	1
A 319	1	1
A 320	2	2
A 340	1	1
BOEING 737	5	5
BOEING 767	9	9
LAN CHILE CARGO S.A.		
BOEING 737	1	1
BOEING 747	4	4
BOEING 767	3	3
SKY SERVICE		
AIRBUS A320-214	1	1
BOEING 737	7	7
TRANSPORTE AEREO S.A.		
A 318	1	1
A 319	1	1
A 320	2	2
BOEING 737	6	6
BOEING 767	7	7
COLOMBIA		
AEROREPUBLICA		
E190	8	8
MAC DONELL DOUGLAS MD83	2	2
MAC DONELL DOUGLAS MD82	3	3

	2006	2007
SAM S.A.		
FOKKER F100	13	13
AVIANCA S.A.		
MAC DONELL DOUGLAS MD83	14	14
BOEING 752	7	7
BOEING 762	4	4
BOEING 763	3	3
A319	2	2
A320	1	1
TAMPA		
BOEING 762		4
LAS S.A.		
BOEING 722	6	6
AEROSUCRE S.A.		
BOEING 722	2	2
BOEING 732	2	2
COSTA RICA		
LACSA		
EMBRAER 190		*3
TACA		
AIRBUS A319		*7
AIRBUS A320 - 200		*23
AIRBUS A321 - 200		*4
CUBA		
CUBANA		
ILYUSHIN IL96 300		
AIRBUS A320-200		
ILYUSHIN IL62M		
ANTONOV AN24D		
TU204CE		
YAKOLEV YAK42RV		
ECUADOR		
ICARO		
BOEING B737	2	2
FOKKER -F-28	2	1
DASH 8	1	1
AEROLANE		
AIRBUS A320-200 Pax	4	4
BOEING B767-300 Pax	19	19
BOEING B767-300F Carga	7	7
AEROLINEAS GALAPAGOS S.A.		
BOEING 727-200	1	1
BOEING 737-200	8	9

	2006	2007
TAME		
BOEING 727 200	2	2
FOKKER F4000	2	2
AIRBUS A320	2	2
EMBRAER 120	2	2
EMBRAER 170	2	2
EMBRAER 190	1	3
VIP S.A.		
DORNIER 328-100	1	1
HONDURAS		
ATLANTICS AIRLINES		
BOEING 737 291	1	1
BOEING 737 -2Y5	1	1
BOEING 737 - 2Y5	1	1
MEXICO		
AEROMEXICO		
BOEING 737-700		*33
BOEING 737-800		*6
BOEING 767-200		*3
BOEING 767-300		*2
BOEING 777-200		*4
MAC DONELL DOUGLAS MD82		*4
MAC DONELL DOUGLAS MD87		*6
MAC DONELL DOUGLAS MD88		*2
AVIACSA		
BOEING 737 200		*23
BOEING 727 200		*3
MEXICANA DE AVIACIÓN		
AIRBUS A318		*10
AIRBUS A319		*20
AIRBUS A320		*29
BOEING 767		*2
COPA		
BOEING 737 700		*20
BOEING 737 800		*7
EMBRAER 190		*13
PARAGUAY		
TAM-MERCOSUR		
AIRBUS A320		*5
PERU		
LAN PERU S.A.		

	2006	2007
BOEING 767	21	21
AIRBUS A320	7	7
AIRBUS A319	15	15
TRANS AMERICAN AIRLINES S.A.		
AIRBUS A319	9	9
AIRBUS A320	22	22
AIRBUS A321	4	4
URUGUAY		
PLUNA		
BOEING 737	3	3
BOEING 757	1	1
BOEING 767	1	1
CRJ 900	5	5
VENEZUELA		
AEROPOSTAL		
DOUGLAS COMERCIAL DC9 30	1	1
ASERCA		
DOUGLAS COMERCIAL DC9 30	1	1
DOUGLAS COMERCIAL DC9 31	1	1
DOUGLAS COMERCIAL DC9 32	1	1
AVIOR AIRLINES C.A.		
BOEING 737 200	1	1
B1900D	1	1
CONVIASA		
B737-200	1	1
B737-300	1	1
ATR-42	1	1
ATR-72	1	1
A340	1	1
SANTA BARBARA		
BOEING 757-200	1	1
BOEING 767-300ER	1	1
ATR42-300	1	1
ATR42-320	1	1

Nota: (*) Información extraída de la Web

REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 2007-2008

AÑO 2007

Reunión	Fecha	Ciudad / País
1. ➤ II Reunión de los Miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC	30 de marzo	Ciudad de Panamá, Panamá
2. ➤ Seminario sobre Programa Estratégico de Gestión Aeroportuaria (Acuerdo CAAS-Singapur)	9 al 13 de abril	Santiago, Chile
3. ➤ Décima novena reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/19) - Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Venta de Pasajes por Internet” - Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Sistema Estadístico Integrado”	23 al 27 de abril	Río de Janeiro, Brasil
4. ➤ III Reunión de los Miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC ➤ LXXII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC - Reunión Grupo “FAL/AVSEC” - 16 Reunión de la Junta General del SRVSOP	30 de julio al 03 de agosto	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
5. ➤ Reunión de Coordinación previo Asamblea OACI ➤ 36° Período de sesiones de la Asamblea de la OACI	14 al 17 de septiembre 18 al 28 de septiembre	Montreal, Canadá
6. ➤ Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo - Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Venta de Pasajes por Internet” - Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Sistema Estadístico Integrado”	16 al 18 de octubre	Isla Margarita, Venezuela

AÑO 2008

Reunión	Fecha	Ciudad/País
1. ➤ Vigésima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/20) <ul style="list-style-type: none"> • III Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Venta de Pasajes por Internet” • III Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Sistema Estadístico Integrado” 	27 al 29 de febrero	Cuenca, Ecuador
2. ➤ IV Reunión de los Miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC		
3. ➤ II Reunión del Grupo “FAL/AVSEC” <ul style="list-style-type: none"> ➤ Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC 	27 de mayo al 29 de mayo	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
4. ➤ LXXIII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vigésima primera reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/21) <ul style="list-style-type: none"> • IV Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Venta de Pasajes por Internet” • IV Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Sistema Estadístico Integrado” 	17 al 20 de junio	Bogotá, Colombia
5. ➤ LXXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	11 y 12 de septiembre	México DF, México
6. ➤ Reunión Extraoficial Jefes de Delegación de los Estados miembros de la CLAC, previo a la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC <ul style="list-style-type: none"> ➤ XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC ➤ LXXV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC 	27 de octubre 28 al 31 de octubre	Santiago de Chile, Chile

CAPACITACIÓN - 2008
Cursos / Seminarios / Talleres

	Fecha	Ciudad/País
1. ➤ Seminario sobre “Planificación y Viabilidad Económica de las Infraestructuras Aeroportuarias” OACI (TCB)/CLAC	31 de marzo al 04 de abril	Cartagena, Colombia
2. ➤ Seminario “Certificación de Aeródromos y la Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional” OACI (TCB)/CLAC	16 al 20 de junio	Santa Cruz, Bolivia
3. ➤ Seminario sobre control de calidad en los servicios aeroportuarios CLAC/CAAS Singapur/OACI (TCB)	30 septiembre al 3 de octubre	Ciudad de Panamá, Panamá
4. ➤ Seminario Manejo de Proyectos y Planificación Estratégica CLAC/OACI (TCB)	18 al 20 de noviembre	Por definir

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES
EN LAS REUNIONES CELEBRADAS POR
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
DURANTE EL BIENIO 2007-2008**

AÑO 2007

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
II Reunión de los Miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC	Ciudad de Panamá, Panamá	30 de marzo	9	6	0
Décima novena reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/19) <ul style="list-style-type: none"> • Reunión Grupo ad hoc “Venta de Pasajes por Internet” • Reunión Grupo ad hoc “Sistema Estadístico Integrado” 	Río de Janeiro, Brasil	23 al 27 de abril	73	12	6
III Reunión de los Miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC LXXII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC <ul style="list-style-type: none"> • Reunión Grupo “FAL/AVSEC” • 16 Reunión de la Junta General del SRVSOP 	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	30 de julio al 02 de agosto	8 110 44	5 17 12	0 10 5
Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo <ul style="list-style-type: none"> • Reunión Grupo ad hoc “Venta de Pasajes por Internet” • Reunión Grupo ad hoc “Sistema Estadístico Integrado” 	Isla Margarita, Venezuela	16 al 18 de octubre	109	15	6

CAPACITACIÓN - 2007
Seminarios

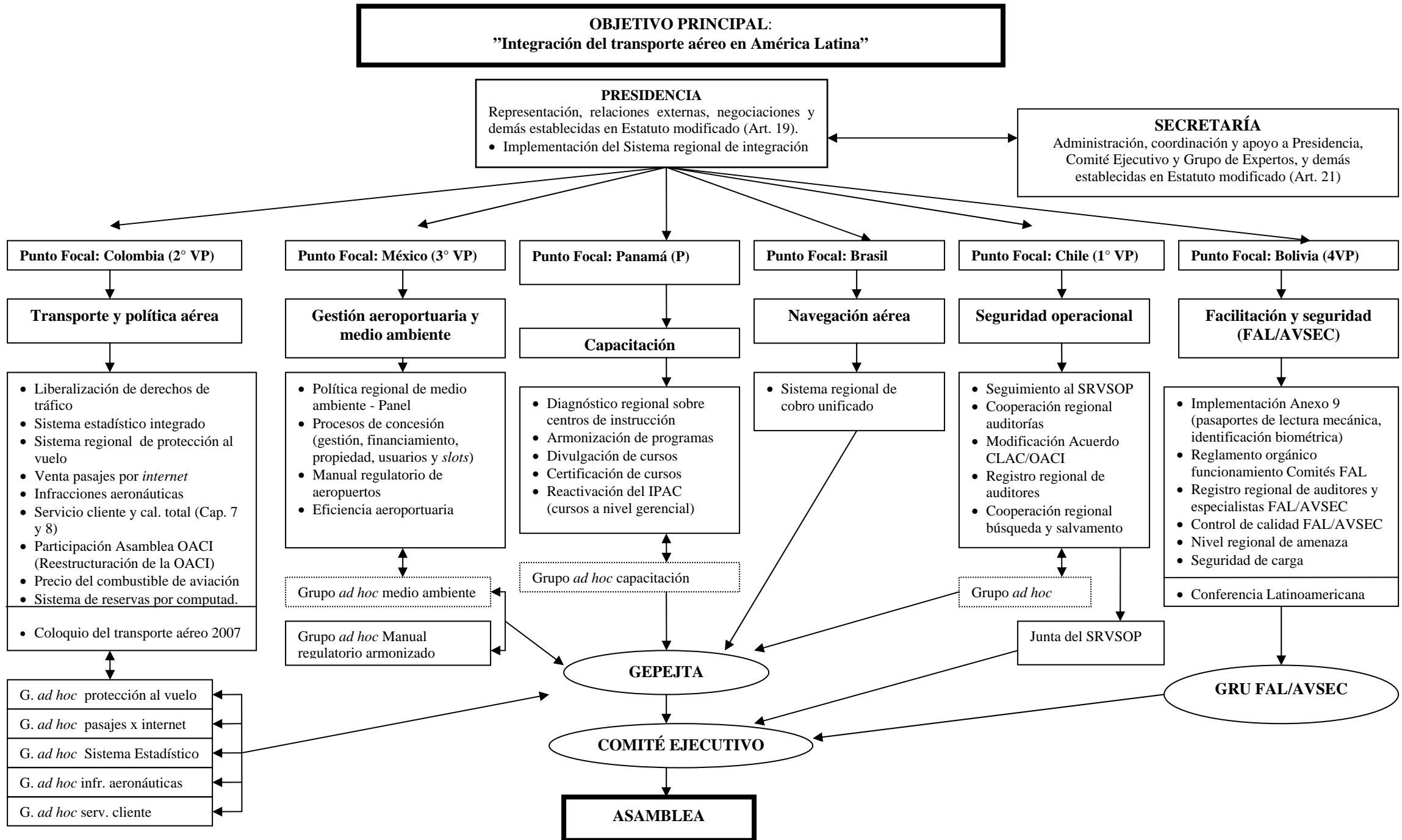
REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
• Seminario sobre Programa Estratégico de Gestión Aeroportuaria (Acuerdo CAAS-Singapur)	Santiago de Chile, Chile	9 al 13 de abril	73	10	2

AÑO 2008

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Vigésima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/20) <ul style="list-style-type: none"> • III Reunión Grupo ad hoc “Venta de Pasajes por Internet” • III Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Sistema Estadístico Integrado” 	Cuenca, Ecuador	27 al 29 de febrero	51	15	7
IV Reunión de los Miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC	Ciudad de Panamá, Panamá	10 de marzo	9	5	0
II Reunión del Grupo “FAL/AVSEC” <ul style="list-style-type: none"> • Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC 	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	27 de mayo 28 al 29 de mayo	39 103	8 12	1 5
LXXIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC Vigésima primera reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/21) <ul style="list-style-type: none"> • IV Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Venta de Pasajes por Internet” • IV Reunión Grupo <i>ad hoc</i> “Sistema Estadístico Integrado” 	Bogotá, Colombia	17 al 20 de junio	44 75	14 15	10 5
LXXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	México DF, México	11 y 12 de septiembre	70	14	6
<ul style="list-style-type: none"> • 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 • LXXV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC 	Santiago de Chile, Chile	27 al 31 de octubre	61	17	0

CAPACITACIÓN - 2008
Seminarios

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
• Seminario sobre control de calidad en los servicios aeroportuarios CLAC/CAAS Singapur/OACI (TCB)	Ciudad de Panamá, Panamá	30 de septiembre al 03 de octubre	38	9	2



CUMPLIMIENTO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC
PERÍODO 2007 – 2008

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
1. TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA Punto Focal: Colombia (2° VP)	1.1 Liberalización de derechos de tráfico	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema fue analizado durante las reuniones del GEPEJTA/19/20/21 y Comité Ejecutivo LXXII y LXXIII. Se trabajó en: • Modificación de la Resolución A16-15 sobre “Criterios y Directrices en materia de política de Transporte Aéreo”, la cual se está presentando como Proyecto de Resolución. • Está pendiente la restructuración del cuadro de “Acceso a mercados” (Colombia) y el desarrollo de la matriz gráfica de tendencia de situación regional (Secretaría). • Se elaboró un Proyecto de Acuerdo Multilateral de “Cielos Abiertos”, que está siendo analizado por los Estados, para que estos envíen sus comentarios. 	GEPEJTA	<p>Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 (Plazo 30 días a Estados que no enviaron información)</p> <p>Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 (Plazo 90 días a Estados que no enviaron información)</p>

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	1.2 Sistema estadístico integrado	<ul style="list-style-type: none"> • El GEPEJTA constituyó un Grupo <i>ad hoc</i> para realizar este trabajo y fue analizado en las Reuniones 19, 20 y 21. • Se consideró que no se había cumplido con el objetivo inicial y se resolvió redefinir el Grupo, involucrar a la Secretaría y realizar un Seminario. 	GEPEJTA, Grupo <i>ad hoc</i> redefinido: Bolivia, Brasil, Chile, Colombia (Ponente), Costa Rica, Venezuela, IATA, ALTA y Secretaría	Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	1.3 Sistema regional de protección al vuelo	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema no fue analizado durante el período. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Se sugiere eliminar esta tarea del Programa de Trabajo
	1.4 Venta pasajes por internet	<ul style="list-style-type: none"> • El GEPEJTA constituyó un Grupo <i>ad hoc</i> para realizar este trabajo y fue analizado en las Reuniones 19, 20 y 21. • Se recopiló datos sobre Condiciones de venta, Relaciones con organismos de defensa del consumidor, Incumplimiento del contrato, Responsabilidad de la venta, Fiscalización del “site”, Transparencia, Jurisdicción y competencia. • Se acordó incluir modificación a la Resolución A17-05, la cual se está presentando como Proyecto de Resolución con otros cambios. 	GEPEJTA, Grupo <i>ad hoc</i> : Argentina, Brasil (Ponente), Chile, Colombia, Costa Rica, Panamá, Uruguay, Venezuela e IATA y Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	1.5 Infracciones aeronáuticas	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema no fue analizado durante el período. • Está pendiente el seguimiento para verificar la incorporación de la Recomendación A17-04 en los procedimientos nacionales. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	1.6 Servicio cliente y calidad total (Capítulos 7 y 8)	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema fue analizado durante las reuniones del GEPEJTA/21 y Comité Ejecutivo LXXIII. • Se encargó al Punto Focal (Colombia) presentar a esta Reunión, el Proyecto de Resolución A17-05 modificado (Capítulos 7 y 8). 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Se recibió 27-08-08 (fuera de plazo) propuesta de modificación por parte de Cuba. • Se debe incluir también la modificación correspondiente al tema de Venta de Pasajes por Internet.
	1.7 Participación de la CLAC en la Asamblea de la OACI	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema fue analizado en el GEPEJTA/19 y LXXII Comité Ejecutivo, teniendo en cuenta la “Directriz de Procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI” y utilizando la Guía de orientación. • Se realizaron reuniones de coordinación y se presentaron 6 notas de estudio. 	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> • Tarea concluida • Incluir en próximo período para el 37 período de Sesiones -Asamblea de la OACI

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	1.8 Precio del Combustible de Aviación	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema fue analizado en el GEPEJTA/20 luego de una presentación de IATA sobre el “Impacto económico e incidencia en la economía”. • Se acordó continuar trabajando en el futuro. • En el LXXIII Comité Ejecutivo y GEPEJTA/21 la IATA realizó una presentación sobre la “Nueva crisis de la Industria de Transporte Aéreo por el alza del precio del combustible”. • Se acordó la realización de un encuentro de todos los actores para analizar este tema y buscar alternativas de solución. • Se concluyó en la realización de una reunión urgente, al más Alto nivel, que sería convocada por el Vicepresidente de la República de Colombia, involucrando a Ministros de Economía, Energía e Hidrocarburos, Turismo y Autoridades Aeronáuticas. 		<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 • La reunión está pendiente. El Vicepresidente de Colombia consideró que debía enfocarse únicamente en los Ministerios de Economía. • Se espera confirmación para determinar fecha y agenda.
	1.9 Sistemas de reserva por computadora	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema fue analizado durante el GEPEJTA 20 y 21, se formó el Grupo <i>ad hoc</i>, se encargará de analizar la situación de costos y precios de los Sistemas de Reserva por Computadora. • El Grupo debe preparar una encuesta. 	GEPEJTA, Grupo <i>ad hoc</i> : Bolivia (Ponente), Brasil, Panamá IATA, ALTA y ACI/LAC y Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> • Tarea en proceso. • El Grupo no ha enviado la encuesta una vez a que se disponga de ella los Estados deberán responder en un plazo 30 días.
	1.10 III Coloquio del Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Entre el 16 al 18 de octubre de 2007 se realizó el Tercer Coloquio Regional del 	GEPEJTA	Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010:

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	<p>Aéreo</p>	<p>Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC denominado “ELIMINANDO BARRERAS”, en Isla Margarita, Venezuela.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Comité Ejecutivo LXXIII acordó incluir las conclusiones del Coloquio en el Programa de Trabajo de la CLAC, discriminándolo por Macrotarea. 		<ul style="list-style-type: none"> • Integración: Medidas para acelerar la integración del Transporte Aéreo Regional (Concesión recíproca de derechos de quinta y sexta libertad / Incrementar flujos de tráfico / Flexibilizar derechos extra regionales). • Capital Humano: Creación de centros regionales de capacitación e instrucción / Utilización óptima del recurso humano / Homologación normativa / Migración del recurso humano. • E-BUSINESS y E-TICKET: Incentivar acuerdos interlineales entre compañías mayores y menores / Inversiones tecnológicas de los actores en materias de comercio electrónico / Actualización normativa por la eliminación del papel. • Seguridad Operacional: Seguridad operacional desde el punto de vista organizacional, político, gremial y económico (no sólo técnico) / Gestión de riesgo en los programas de seguridad / Gestión de capacidad en los planes de navegación, consolidar cultura de seguridad operacional / Efectividad del liderazgo frente a los riesgos, Medidas para evitar la

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
				<p>interrupción de los servicios considerando el interés general / Liderazgo de la CLAC en la coordinación de la seguridad operacional con la visión de un “cielo único”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impacto Social y económico del Transporte Aéreo en el PIB: Continuar y actualizar periódicamente estudios sobre incidencia del transporte aéreo en la economía de los Estados. • Infraestructura Aeroportuaria: Continuar impulsando el trabajo conjunto entre operadores aeroportuarios, líneas aéreas, organismos reguladores y autoridades aeronáuticas / Persisten diferencias en slots, tasas, regulaciones y posicionamiento en el mercado. • Medio Ambiente: Trabajo conjunto con OACI en materia de emisiones y ruido / Motivar, informar y educar a todos los actores sobre esta materia. • Carga: Incluir el tema de la carga en todas las reuniones / Impulsar eliminación del papel en documentos de carga / Generar reuniones público/privadas para facilitar trámites de Aduana, Sanidad, etc. / Fomentar cielos

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
				abiertos en esta materia, Potenciar el sistema intermodal / Equiparar la importancia de carga con pasajeros.
2. GESTIÓN AEROPORTUARIA Y MEDIO AMBIENTE Punto Focal: México (3° VP)	2.1 Política regional de medio ambiente – Panel	<ul style="list-style-type: none"> • Durante las reuniones del GEPEJTA/19/20/21 se discutió este tema. • Se elaboraron dos encuestas de fecha 16 de julio: “Protección del Medio Ambiente” y “Reducción de Ruido”. • Como cuestión 2 del Orden del Día de esta reunión se realizará el Panel de Medio Ambiente. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	2.2 Procesos de concesión (gestión, financiamiento, propiedad, usuarios y slots)	<ul style="list-style-type: none"> • El 16 de julio de 2008, se circuló la encuesta sobre “Seguimiento de Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de navegación Aérea y Procesos de Concesión de Aeropuertos”, elaborada por la Secretaría y modificada por el Punto Focal para actualizar el diagnóstico. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	2.3 Manual regulatorio de aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema no fue analizado durante el período. 		<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	2.4 Eficiencia aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> • El Punto Focal presentó una nota informativa sobre su experiencia a la Eficiencia Aeroportuaria. • Se debe concluir con la tarea con un Proyecto de Decisión. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
3. CAPACITACIÓN Punto Focal: Panamá (P)	3.1 Diagnóstico regional sobre centros de instrucción	<ul style="list-style-type: none"> • Se viene trabajando en la implementación de una base de datos sobre instructores, planes de estudio, infraestructura y demás recursos para la capacitación. • COCESNA ofreció becas para la CLAC. • Encuesta y Programa de Capacitación para seminarios desarrollados por la CLAC. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.2 Armonización de programas	<ul style="list-style-type: none"> • Acuerdo TCB/OACI, FAA, CAAS, para impulsar cursos, seminarios, etc. • Contratación sin costo, para la CLAC, de nuevo personal para impulsar las tareas de capacitación y cooperación. 		<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.3 Divulgación de cursos	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema fue analizado en los GEPEJTA 19, 20 y 21. • La Secretaría se ha encargado de divulgar cursos y otorgar becas ofrecidas por COCESNA, TCB/OACI, CAAS, etc. 		<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.4 Certificación de cursos	Este tema no fue analizado durante el período.		<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.5 Reactivación del IPAC	<ul style="list-style-type: none"> • Se encargó al Punto Focal y a la Secretaría que continúe con la realización de los preparativos necesarios para la reactivación del IPAC. • Se constituyó el Grupo <i>ad hoc</i> para revisar el marco jurídico, programa de trabajo y proyecciones financieras del IPAC. 	GEPEJTA, Grupo <i>ad hoc</i> : Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Panamá (Ponente) y la Secretaría.	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.6 Centros de Formación de Pilotos	<ul style="list-style-type: none"> • Se está implementando una base de datos con información sobre centros y/o escuelas de formación de pilotos. 	Panamá y Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
4. NAVEGACIÓN AÉREA Punto Focal: Brasil	4.1 Sistema regional de cobro unificado	<ul style="list-style-type: none"> Se constituyó el Grupo <i>ad hoc</i> para definir y proponer acciones necesarias para la implantación del Sistema Regional de Cobro Unificado. 	GEPEJTA, Grupo <i>ad hoc</i> : Bolivia, Brasil (Ponente), Chile, Panamá, ALTA e IATA, y Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	4.2 Utilización de Nueva Tecnología	<ul style="list-style-type: none"> Se realizó una reunión de Alto Nivel CLAC/OACI/IATA/ALTA/Industria (BOEING) para desarrollar Proyecto. El Comité Ejecutivo LXXIII aprobó implementar un Proyecto sobre la utilización de nueva tecnología en el trabajo que desarrollan las Autoridades Aeronáuticas en Seguridad Operacional. La BOEING envió lista sobre Sistemas de abordaje que pueden servir para las tareas de inspección y vigilancia por parte de la Autoridad Aeronáutica. Está pendiente desarrollar un Panel sobre este tema y elaborar los términos de referencia del Proyecto (Punto Focal y Especialista Panamá). 	Comité Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
5. SEGURIDAD OPERACIONAL Punto Focal: Chile (1° VP)	5.1 Seguimiento al SRVSOP	<ul style="list-style-type: none"> Se encargó al Punto Focal representar a la CLAC en el SRVSOP, quien informará regularmente. Se creó base de datos sobre Especialistas de los Estados miembros en aeronavegabilidad, licencias y operaciones (en proceso). Creación de base de datos de personal, de tripulantes y pilotos a nivel regional. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 En proceso Tarea no cumplida

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
		<ul style="list-style-type: none"> • Se acordó que el SRVSOP debe adoptar las medidas necesarias para que los Estados miembros, que aún no lo han hecho, recuperen la categoría y procurar la adhesión de los Estados que todavía no forman parte del Sistema. • Se acordó sugerir que se armonice el programa de reuniones de la Junta del Sistema con las del Comité Ejecutivo, para evitar erogaciones innecesarias. • Se acordó que una vez que se disponga de los términos de referencia, la CLAC se encargue de la institucionalización del SVRSOP, teniendo en cuenta que la Comisión lo constituyó. • Se encargó al Punto Focal informar al Comité Ejecutivo sobre las medidas adoptadas respecto al “Concurso Regional para la creación del Logotipo y cambio de Siglas del Sistema”. 		<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	<p>5.2 Cooperación regional auditorias</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Esta tarea no fue desarrollada. • Se recomendó a los Estados considerar las auditorias IOSA como una herramienta complementaria a sus propios programas regulatorios de fiscalización. 	<p>GEPEJTA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	<p>5.3 Modificación Acuerdo CLAC/OACI</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema no fue analizado durante el período. 	<p>GEPEJTA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	5.4 Registro regional de auditores	<ul style="list-style-type: none"> Se creó de base de datos sobre Especialistas de los Estados miembros en aeronavegabilidad, licencias y operaciones (Secretaría). 		<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	5.5 Cooperación regional búsqueda y salvamento	<ul style="list-style-type: none"> Este tema no fue analizado durante el período. 		<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	5.6 Sistema de Control de Vigilancia Continua	<ul style="list-style-type: none"> Se puso a disposición de los Estados miembros el Sistema de Control de Vigilancia Continua, proporcionado por la DGAC de Chile. Se puso a disposición de la Estados miembros el Sistema de Rastreo de Información de la FAA. 	GEPEJTA	
6. FACILITACIÓN Y SEGURIDAD (FAL/AVSEC) Punto Focal: Bolivia (4° VP)	6.1 Implementación Anexo 9 (pasaportes de lectura mecánica, identificación biométrica)	<ul style="list-style-type: none"> Se elaboró y circuló la encuesta sobre los Documentos de Viaje de Lectura Mecánica. Se acordó realizar un Seminario DVLM en el primer semestre del 2009. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.2 Reglamento orgánico funcionamiento Comités FAL	Este tema no fue analizado durante el período.	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	6.3 Registro regional de auditores y especialistas FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Se elaboró una base de datos sobre puntos de contacto sobre Facilitación y Seguridad de los Estados. • La base de datos de auditores y especialistas FAL/AVSEC está pendiente. • Se actualizó la lista de los miembros del Grupo. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.4 Control de calidad FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Se puso a disposición de los Estados miembros, el “Sistema de Gerenciamiento de Inspección Aeroportuaria”, proporcionado por Brasil. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.5 Nivel regional de amenaza	<ul style="list-style-type: none"> • Se propuso encargar a Chile la actualización de la metodología básica para definir los niveles de amenaza. • Tema que se analizará en la próxima reunión del Grupo FAL/AVSEC. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.6 Seguridad de carga	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema no fue analizado durante el período. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.7 I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Entre los días 28 y 29 de mayo del 2008 se llevó a cabo la I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC, realizada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Se realizaron dos Paneles: Gestión AVSEC/FAL en Aeropuertos y Sistema Regional de Vigilancia Continua FAL/AVSEC 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Tarea concluida.
	6.8 Otras Tareas FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • El Comité Ejecutivo aprobó los Términos de Referencia del Grupo FAL/AVSEC. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010:

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
				Análisis de proyectos OACI, previo aprobación (posición regional) / Mecanismo de coordinación y cooperación para intercambio de información y experiencias / Lineamientos para políticas de capacitación regional y procedimientos de certificación de instructores / Directrices para la adquisición de equipos FAL/AVSEC por parte de los Estados / Procedimientos para definir los niveles de amenaza / Política para cumplimiento de normativa internacional de los Comités Nacionales y Aeroportuarios / Política para el cumplimiento de la norma 3.10 del Anexo (DVLM) / Guía de Orientación para mantener equilibrio FAL/AVSEC / Situación regional sobre control de calidad FAL/AVSEC.

BIBLIOGRAFÍA

1. "Estudio Económico de América Latina y el Caribe, Edición 2007 – 2008 CEPAL. Internet www.eclac.org
2. "Resumen Ejecutivo", Comunidad Andina, Secretaría General, Internet www.comunidadandina.org
3. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - 2006
4. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - 2007
5. Informe de la Décima novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/19) (Río de Janeiro, Brasil, abril 2007)
6. Informe de la Primera Reunión del Grupo "FAL/AVSEC" (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, julio de 2007)
7. Informe de la LXXII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, julio de 2007)
8. Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo (Isla Margarita, Venezuela, octubre de 2007)
9. Informe de la Vigésima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/20) (Cuenca, Ecuador, febrero de 2008)
10. Informe de la Segunda Reunión del Grupo "FAL/AVSEC" y I Conferencia Latinoamericana "FAL/AVSEC" (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, mayo de 2008)
11. Informe de la LXXIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC y Vigésima primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/21) (Bogotá, Colombia, junio de 2008)
12. Informe de la LXXIV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (México D.F., México, septiembre de 2008)
13. Plan Estratégico de la CLAC, bienio 2007 - 2008
14. Informe anual del Consejo de la OACI, año 2007
15. Informe anual del Consejo de la OACI, año 2007
16. El Mundo de la aviación civil 2004-2007 OACI
17. Estadísticas OACI. www.icao.int
18. ALTA Member Airlines Traffic Grows
19. Aero Latin News IATA

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE CLAC

(Santiago de Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

Discurso del Sr. Sergio Bitar Chacra Ministro de Obras Públicas con motivo de la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC

INFRAESTRUCTURA PÚBLICA PARA EL 2020

A pesar de la complicada situación económica internacional, Chile vive un período auspicioso para dar un nuevo salto después del Bicentenario en el 2010.

INFRAESTRUCTURA PÚBLICA PARA EL 2020

Para nosotros el horizonte relevante es el 2020.

Con tal propósito estamos comenzando a monitorear las transformaciones globales que incidirán en nuestro modo de vida en la próxima década: cambios climáticos, transferencias aceleradas de tecnologías e innovaciones, cambios en el uso y generación de energía, intensificación de la globalización con nuevos actores globales de mayor peso (BRICs), etc., y de allí deducir nuestros desafíos en infraestructura.

APERTURA A LOS MERCADOS

El Estado de Chile, ha impulsado una política de apertura a los mercados a nivel mundial. Un ejemplo son los tratados de libre comercio suscritos con Estados Unidos, la Unión Europea, Asia y América Latina. Además de las rebajas arancelarias, esta apertura ha desatado progresos y demandas en otros sectores, desde la necesidad creciente de hablar inglés hasta mejorar nuestra infraestructura para la conectividad.

POLÍTICA DE CONCESIONES

Para lograr este último propósito, la política de concesiones de obras públicas definida por los gobiernos democráticos, sustentada en una alianza público-privada, ha permitido desarrollar importantes planes de infraestructura aeroportuaria.

TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR

El proceso de concesionamiento promovido por el Ministerio de Obras Públicas, ha sido beneficioso para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria permitiendo una de las más grandes transformaciones del sector.

AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ

Ejemplo de lo anterior es el aeropuerto de Santiago, que cuenta con moderna infraestructura que le permite estar a la altura de prestigiosos aeropuertos internacionales, ofreciendo altos estándares de servicio y seguridad y aplicando tecnología de punta para la seguridad de pasajeros y control del tráfico aéreo.

AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ

Nuestra intención es que con motivo del término de la actual concesión del aeropuerto de Santiago, estimada para el año 2013, en la próxima licitación podamos dar un salto importante en términos de infraestructura y de introducción de tecnología, que nos permitirá posicionar el aeropuerto de Santiago, como uno de los más modernos y eficientes de todo el Continente. En este contexto, con el apoyo del Gobierno Francés se ha encargado la actualización del plan maestro a los consultores ADPI (Aeroports de Paris)

AVANCES SECTOR AEROPORTUARIO

A pesar de los avances que hemos logrado en política aeroportuaria claramente necesitamos movernos más rápido y mejor. Comparto algunas cifras con ustedes: nuestro tráfico aéreo ha crecido considerablemente, **sólo este año ha experimentado un aumento de un 7,2 % por ciento respecto del año anterior.**

TRÁFICO AÉREO INTERNO

Así también el flujo interno ha crecido un 23,5 por ciento **entre enero y agosto de 2008, mientras el tráfico internacional registró un alza del 3 por ciento** en comparación con el mismo período del año anterior.

PROYECCIONES 2020

A futuro **se proyecta un crecimiento promedio anual del 6%**, que llegaría el 2020 a doblar volumen actual de tráfico aéreo con cerca de 18 millones de pasajeros, por lo que nuestra preocupación es estar a la altura de los desafíos que esto representa.

IMPORTANCIA DEL TURISMO (MUNDO)

Dentro de las proyecciones que estamos haciendo para la próxima década quisiera destacar en particular el caso del Turismo, que obviamente se relaciona con el sector aeroportuario.

IMPORTANCIA DEL TURISMO (MUNDO)

El turismo es una de las actividades económicas que ha experimentado mayor crecimiento a nivel mundial. Según las más recientes cifras de la Organización Mundial del Turismo: “El turismo internacional creció en torno a 5% en los cuatro primeros meses del año 2008. Se espera que se **dupliquen los viajeros internacionales hasta el año 2020**”.

INFRAESTRUCTURA AERO-PORTUARIA (MUNDIAL)

A nivel mundial la demanda por transporte aéreo podría llegar a los 7 mil millones de pasajeros por año para el 2020, mientras que la oferta sólo llegará a 6 mil millones. Hay países que están preparándose mejor que otros: China tiene proyectos 97 nuevos aeropuertos par el 2020 (45 de ellos estarán listos para el 2010).

IMPORTANCIA DEL TURISMO (CHILE)

En Chile, **la llegada de turistas internacionales en el 2007 alcanzó a 2,5 millones**, lo que equivale a un incremento de 11,3% respecto al año 2006. Para que tengan una idea, el año pasado la industria turística le reportó al país más de **1.800 millones de dólares en ingresos**, y generó casi **200 mil empleos**.

CRECIMIENTO DEL TURISMO: EL LLAMADO PRESIDENCIAL

La Presidenta Bachelet nos ha invitado a que todos asumamos un desafío mucho más ambicioso: Aumentar los ingresos del turismo hasta llegar a los 4 mil millones de dólares al año 2012. Para ello, trabajamos en la política de “cluster de turismo de intereses especiales”.

EL TURISMO QUE QUEREMOS PARA EL FUTURO

Por ejemplo, sabían ustedes que Alemania, seguida por EE.UU. y el Reino Unido concentran el 30% del gasto en turismo internacional. Hoy no estamos atrayendo muchos de estos turistas a Chile y eso tiene que cambiar.

EL TURISMO QUE QUEREMOS PARA EL FUTURO

Las personas de esos y otros países desarrollados son muy exigentes: necesitan servicios de mucha calidad, incluyendo desde luego buenos caminos, puertos, y otras facilidades de conectividad que ofrecen las obras públicas y donde los aeropuertos resultan quizás una de las más importantes.

¿Y QUÉ ESTAMOS HACIENDO?

Las concesiones aeroportuarias han sido un elemento importante en el desarrollo del sector: desde el año 1996 a la fecha se han invertido más de US\$ 400 millones en infraestructura aeroportuaria a través de la ley de concesiones de obra pública.

¿Y QUÉ ESTAMOS HACIENDO? (nuevas concesiones)

A principios del presente año se adjudicaron las segundas concesiones de los Aeropuertos El Tepual de Puerto Montt y Diego Aracena de Iquique, por montos de USD \$ 15 millones y USD \$ 13 millones, respectivamente. Este proceso contó con gran participación del sector privado.

¿Y QUÉ ESTAMOS HACIENDO? (RELICITACIONES)

Durante el mes de noviembre del presente año se realizará el llamado a relicitación del Aeropuerto pdte. Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas y en el segundo semestre del año 2009 se relicitarán las concesiones para el aeródromo el Loa de Calama y el Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta.

¿Y QUÉ ESTAMOS HACIENDO? (concesiones)

Respecto al programa de concesiones de nuevos aeropuertos, se encuentran en desarrollo los antecedentes para licitar el **Nuevo Aeropuerto de la Región de La Araucanía**, cuya inversión será de USD \$100 millones aproximadamente y posteriormente la licitación del **Nuevo Aeropuerto de Coquimbo**.

OBRAS AEROPORTUARIAS Y CALIDAD DE SERVICIO

Esto ha permitido al Estado de Chile contar con aeropuertos modernos que brindan un servicio de calidad a los usuarios, principalmente a través de la disminución en los tiempos de espera asociados a procesos de embarque y desembarque, edificios terminales de pasajeros con instalaciones de estándar internacional y solución oportuna a reclamos de los usuarios.

AEROPUERTOS VERDES (1)

Quisiera destacar además que conjuntamente con la Dirección General de Aeronáutica Civil, se está trabajando en el establecimiento de “aeropuertos verdes”. El objetivo de este programa es obtener la Certificación de la Norma Medioambiental ISO14.000.

AEROPUERTOS VERDES (2)

Actualmente el Aeropuerto Carriel Sur de la Región del BioBio ya cuenta con esta certificación. En el caso de futuras licitaciones el nuevo aeródromo para la región de la Araucanía, tendrá la particularidad de poseer un diseño sustentable orientado fundamentalmente al ahorro de energía y uso eficiente de recursos no renovables.

AEROPUERTOS VERDES (3)

Este nuevo concepto permitirá que estas edificaciones sean completamente respetuosas del medio ambiente y plenamente sustentables en el largo plazo, lo que además se inserta en una política general que hemos comenzado a articular en el ministerio y que paulatinamente involucrará a todas las áreas en las que intervenimos.

DESPEDIDA

Muchos son los desafíos que enfrentamos, esperamos poder estar a la altura de las circunstancias, con la finalidad de brindar las mejores soluciones a las eventuales demandas a las que el sistema deberá dar satisfacción.

Finalmente, deseo agradecer vuestra presencia en la ciudad de Santiago y que las deliberaciones sean del todo fructíferas para beneficio de toda la Región.

Felicito al Presidente saliente Sr. Fábrega y saludo al nuevo, Sr. José Huepe, a quien aprecio por su efectiva labor en la DGAC.

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

ORDEN DEL DÍA

1. Apertura de la XVIII Asamblea.
2. Palabras de bienvenida a cargo del Sr. José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de la República de Chile.
3. Discurso del Sr. Eustacio Fábrega, Presidente de la CLAC.
4. Discurso de Inauguración a cargo del Sr. Sergio Bitar Chacra, Ministro de Obras Públicas de la República de Chile.
5. Suscripción addenda Acuerdo CLAC/CEAC (JAA) y presentación de la Secretaría.
6. Adopción del Orden del Día.
7. Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité); traslado de las cuestiones del Orden del Día al Comité.
8. Criterios y directrices en materia de política del transporte aéreo. **Proyecto de Resolución.**
9. Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en servicios aéreos y aeroportuarios. **Proyecto de Resolución.**
10. Lista de chequeo FAL/AVSEC. **Proyecto de Resolución.**
11. Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias). **Proyectos de Decisiones. (Sesión a puerta cerrada)**
12. Enmienda al Estatuto. **Proyecto de Resolución (Sesión a puerta cerrada)**
13. Presupuesto para el bienio 2009-2010. **(Sesión a puerta cerrada)**
14. Contribuciones de los Estados miembros: **(Sesión a puerta cerrada)**
 - Pagos 2007-2008.
 - Escala 2009-2010.
15. Plan estratégico de las actividades de la CLAC para el período del 1º de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2010. **Proyecto de Programa de reuniones.**

16. Otros asuntos.
 - Legislación Aeronáutica de la República de Cuba (Cuba).
 - Presentación informe trabajo FAL/AVSEC (Bolivia – Punto Focal).
 - Navegación Aérea / Sistema Regional de Cobro Unificado (Brasil – Punto Focal).
 - Presentation Next Generation Air Transportation System (USA).
 - West Atlantic Route System Plus (USA).
 - El Proyecto OACI sobre la Modernización del Convenio de Roma (Perspectiva de las Líneas Aéreas - IATA).
 - Industria Aérea – Crisis y Planes de Supervivencia (IATA).
 - El Convenio de Montreal de 1999 (La Necesidad de su Ratificación - IATA).
 - Auditoría de Seguridad de IATA para Operaciones en Tierra (IATA).
 - Programa de Auditoría de Seguridad Operacional de IATA (IATA).
17. Examen del Informe del Comité.
18. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.
19. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.
20. Lugar y fecha de la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC.
21. Clausura de la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC.
 - Discurso del nuevo Presidente de la CLAC

OBJETIVO PRINCIPAL:
”Integración del transporte aéreo en América Latina”

PRESIDENCIA
 Representación, relaciones externas, negociaciones y demás establecidas en Estatuto modificado (Art. 19).
 • Implementación del Sistema regional de integración

SECRETARÍA
 Administración, coordinación y apoyo a Presidencia, Comité Ejecutivo y Grupo de Expertos, y demás establecidas en Estatuto modificado (Art. 21)

Punto Focal: Pan o Col (por definir)

Punto Focal: México (2VP)

Punto Focal: Argentina (4VP)

Punto Focal: Brasil (3VP)

Punto Focal: Chile (P)

Punto Focal: Rep. Dominicana (1VP)

Transporte y política aérea

Gestión aeroportuaria y medio ambiente

Capacitación

Navegación aérea

Seguridad operacional

Facilitación y seguridad (FAL/AVSEC)

- Liberalización de derechos de tráfico
- Acuerdo multilateral de cielos abiertos
- Sistema estadístico integrado
- Venta pasajes por *internet*
- Infracciones aeronáuticas
- Participación en la Asamblea OACI (2010)
- Precio del combustible de aviación
- Sistema de reservas por computadora
- E-Business y E-Ticket
- Acuerdos interlineales
- Impacto social y económico del transporte aéreo en el PBI
- Carga (eliminar el papel), trámites de aduana, sanidad, etc.
- Sistema intermodal de carga
- **Análisis de Decisiones (Rec A3-3 y Rec A10-6)**
- **Revisión proceso revocatoria (Res A11-2, A13-1 y A16-13)**
- **Liderazgo OACI**

- Política regional de medio ambiente – Difusión
- Procesos de concesión (gestión, financiamiento, propiedad, usuarios y *slots*)
- Manual regulatorio de aeropuertos
- Eficiencia aeroportuaria
- Ruido y emisiones

- Diagnóstico regional sobre centros de instrucción
- Armonización de programas
- Divulgación de cursos
- Certificación de cursos
- Reactivación del IPAC
- Centros de formación de pilotos
- Optimización del recurso Humano
- Homologación normativa
- Migración de Recurso Humano

- Utilización de nueva tecnología
- Cielo único
- Gestión de capacidad en planes de navegación

- Institucionalización del sistema y seguimiento
- Impulsar recuperación categoría
- Cooperación regional auditorías CLAC/OACI
- Registro regional de especialistas
- Base de datos tripulantes
- Cooperación regional RAC/SAR
- Factores organizacionales, políticos, gremiales y económicos
- Gestión de riesgo en programa safety

- Implementación Anexo 9 (pasaportes de lectura mecánica, identificación biométrica)
- Seminario DVLM
- Reglamento orgánico funcionamiento Comités FAL
- Registro regional de auditores y especialistas FAL/AVSEC
- Control de calidad FAL/AVSEC
- Nivel regional de amenaza
- Seguridad de carga
- Mecanismos de coordinación y cooperación
- Políticas de capacitación y procedimientos de certificación
- Directrices adquisición equipos FAL/AVSEC
- Reglamentos de comités FAL/AVSEC
- Guía de orientación equilibrio FAL/AVSEC
- **Análisis Rec A13-1**

Grupo *ad hoc* medio ambiente

Grupo *ad hoc* Manual regulatorio armonizado

G. *ad hoc* capacitación

G. *ad hoc* reactivación IPAC

G. *ad hoc* cobro unificado

Grupo *ad hoc*

Junta del SRVSOP

GRU FAL/AVSEC

- G. *ad hoc* pasajes x internet
- G. *ad hoc* Sistema Estadístico
- G. *ad hoc* serv. cliente
- G. *ad hoc* protección al vuelo
- G. *ad hoc* infr. aeronáuticas
- G. *ad hoc* reserva por comp.

GEPEJTA

COMITÉ EJECUTIVO
 • G. modificación Estatuto

ASAMBLEA

CUMPLIMIENTO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC
PERÍODO 2007 – 2008

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
1. TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA Punto Focal: Colombia (2° VP)	1.1 Liberalización de derechos de tráfico	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema fue analizado durante las reuniones del GEPEJTA/19/20/21 y Comité Ejecutivo LXXII y LXXIII. Se trabajó en: • Modificación de la Resolución A16-15 sobre “Criterios y Directrices en materia de política de Transporte Aéreo”, la cual se está presentando como Proyecto de Resolución. • Está pendiente la restructuración del cuadro de “Acceso a mercados” (Colombia) y el desarrollo de la matriz gráfica de tendencia de situación regional (Secretaría). • Se elaboró un Proyecto de Acuerdo Multilateral de “Cielos Abiertos”, que está siendo analizado por los Estados, para que estos envíen sus comentarios. 	GEPEJTA	<p>Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 (Plazo 30 días a Estados que no enviaron información)</p> <p>Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 (Plazo 90 días a Estados que no enviaron información)</p>

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	1.2 Sistema estadístico integrado	<ul style="list-style-type: none"> • El GEPEJTA constituyó un Grupo <i>ad hoc</i> para realizar este trabajo y fue analizado en las Reuniones 19, 20 y 21. • Se consideró que no se había cumplido con el objetivo inicial y se resolvió redefinir el Grupo, involucrar a la Secretaría y realizar un Seminario. 	GEPEJTA, Grupo <i>ad hoc</i> redefinido: Bolivia, Brasil, Chile, Colombia (Ponente), Costa Rica, Venezuela, IATA, ALTA y Secretaría	Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	1.3 Sistema regional de protección al vuelo	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema no fue analizado durante el período. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Se sugiere eliminar esta tarea del Programa de Trabajo
	1.4 Venta pasajes por internet	<ul style="list-style-type: none"> • El GEPEJTA constituyó un Grupo <i>ad hoc</i> para realizar este trabajo y fue analizado en las Reuniones 19, 20 y 21. • Se recopiló datos sobre Condiciones de venta, Relaciones con organismos de defensa del consumidor, Incumplimiento del contrato, Responsabilidad de la venta, Fiscalización del “site”, Transparencia, Jurisdicción y competencia. • Se acordó incluir modificación a la Resolución A17-05, la cual se está presentando como Proyecto de Resolución con otros cambios. 	GEPEJTA, Grupo <i>ad hoc</i> : Argentina, Brasil (Ponente), Chile, Colombia, Costa Rica, Panamá, Uruguay, Venezuela e IATA y Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	1.5 Infracciones aeronáuticas	<ul style="list-style-type: none"> Este tema no fue analizado durante el período. Está pendiente el seguimiento para verificar la incorporación de la Recomendación A17-04 en los procedimientos nacionales. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	1.6 Servicio cliente y calidad total (Capítulos 7 y 8)	<ul style="list-style-type: none"> Este tema fue analizado durante las reuniones del GEPEJTA/21 y Comité Ejecutivo LXXIII. Se encargó al Punto Focal (Colombia) presentar a esta Reunión, el Proyecto de Resolución A17-05 modificado (Capítulos 7 y 8). 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> Se recibió 27-08-08 (fuera de plazo) propuesta de modificación por parte de Cuba. Se debe incluir también la modificación correspondiente al tema de Venta de Pasajes por Internet.
	1.7 Participación de la CLAC en la Asamblea de la OACI	<ul style="list-style-type: none"> Este tema fue analizado en el GEPEJTA/19 y LXXII Comité Ejecutivo, teniendo en cuenta la “Directriz de Procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI” y utilizando la Guía de orientación. Se realizaron reuniones de coordinación y se presentaron 6 notas de estudio. 	Comité Ejecutivo, GEPEJTA y Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> Tarea concluida Incluir en próximo período para el 37 período de Sesiones -Asamblea de la OACI

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	1.8 Precio del Combustible de Aviación	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema fue analizado en el GEPEJTA/20 luego de una presentación de IATA sobre el “Impacto económico e incidencia en la economía”. • Se acordó continuar trabajando en el futuro. • En el LXXIII Comité Ejecutivo y GEPEJTA/21 la IATA realizó una presentación sobre la “Nueva crisis de la Industria de Transporte Aéreo por el alza del precio del combustible”. • Se acordó la realización de un encuentro de todos los actores para analizar este tema y buscar alternativas de solución. • Se concluyó en la realización de una reunión urgente, al más Alto nivel, que sería convocada por el Vicepresidente de la República de Colombia, involucrando a Ministros de Economía, Energía e Hidrocarburos, Turismo y Autoridades Aeronáuticas. 		<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 • La reunión está pendiente. El Vicepresidente de Colombia consideró que debía enfocarse únicamente en los Ministerios de Economía. • Se espera confirmación para determinar fecha y agenda.
	1.9 Sistemas de reserva por computadora	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema fue analizado durante el GEPEJTA 20 y 21, se formó el Grupo <i>ad hoc</i>, se encargará de analizar la situación de costos y precios de los Sistemas de Reserva por Computadora. • El Grupo debe preparar una encuesta. 	GEPEJTA, Grupo <i>ad hoc</i> : Bolivia (Ponente), Brasil, Panamá IATA, ALTA y ACI/LAC y Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> • Tarea en proceso. • El Grupo no ha enviado la encuesta una vez a que se disponga de ella los Estados deberán responder en un plazo 30 días.
	1.10 III Coloquio del Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Entre el 16 al 18 de octubre de 2007 se realizó el Tercer Coloquio Regional del 	GEPEJTA	Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010:

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	<p>Aéreo</p>	<p>Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC denominado “ELIMINANDO BARRERAS”, en Isla Margarita, Venezuela.</p> <ul style="list-style-type: none"> El Comité Ejecutivo LXXIII acordó incluir las conclusiones del Coloquio en el Programa de Trabajo de la CLAC, discriminándolo por Macrotarea. 		<ul style="list-style-type: none"> Integración: Medidas para acelerar la integración del Transporte Aéreo Regional (Concesión recíproca de derechos de quinta y sexta libertad / Incrementar flujos de tráfico / Flexibilizar derechos extra regionales). Capital Humano: Creación de centros regionales de capacitación e instrucción / Utilización óptima del recurso humano / Homologación normativa / Migración del recurso humano. E-BUSINESS y E-TICKET: Incentivar acuerdos interlineales entre compañías mayores y menores / Inversiones tecnológicas de los actores en materias de comercio electrónico / Actualización normativa por la eliminación del papel. Seguridad Operacional: Seguridad operacional desde el punto de vista organizacional, político, gremial y económico (no sólo técnico) / Gestión de riesgo en los programas de seguridad / Gestión de capacidad en los planes de navegación, consolidar cultura de seguridad operacional / Efectividad del liderazgo frente a los riesgos, Medidas para evitar la

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
				<p>interrupción de los servicios considerando el interés general / Liderazgo de la CLAC en la coordinación de la seguridad operacional con la visión de un “cielo único”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impacto Social y económico del Transporte Aéreo en el PIB: Continuar y actualizar periódicamente estudios sobre incidencia del transporte aéreo en la economía de los Estados. • Infraestructura Aeroportuaria: Continuar impulsando el trabajo conjunto entre operadores aeroportuarios, líneas aéreas, organismos reguladores y autoridades aeronáuticas / Persisten diferencias en slots, tasas, regulaciones y posicionamiento en el mercado. • Medio Ambiente: Trabajo conjunto con OACI en materia de emisiones y ruido / Motivar, informar y educar a todos los actores sobre esta materia. • Carga: Incluir el tema de la carga en todas las reuniones / Impulsar eliminación del papel en documentos de carga / Generar reuniones público/privadas para facilitar trámites de Aduana, Sanidad, etc. / Fomentar cielos

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
				abiertos en esta materia, Potenciar el sistema intermodal / Equiparar la importancia de carga con pasajeros.
2. GESTIÓN AEROPORTUARIA Y MEDIO AMBIENTE Punto Focal: México (3° VP)	2.1 Política regional de medio ambiente – Panel	<ul style="list-style-type: none"> • Durante las reuniones del GEPEJTA/19/20/21 se discutió este tema. • Se elaboraron dos encuestas de fecha 16 de julio: “Protección del Medio Ambiente” y “Reducción de Ruido”. • Como cuestión 2 del Orden del Día de esta reunión se realizará el Panel de Medio Ambiente. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	2.2 Procesos de concesión (gestión, financiamiento, propiedad, usuarios y slots)	<ul style="list-style-type: none"> • El 16 de julio de 2008, se circuló la encuesta sobre “Seguimiento de Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de navegación Aérea y Procesos de Concesión de Aeropuertos”, elaborada por la Secretaría y modificada por el Punto Focal para actualizar el diagnóstico. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	2.3 Manual regulatorio de aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema no fue analizado durante el período. 		<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	2.4 Eficiencia aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> • El Punto Focal presentó una nota informativa sobre su experiencia a la Eficiencia Aeroportuaria. • Se debe concluir con la tarea con un Proyecto de Decisión. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
3. CAPACITACIÓN Punto Focal: Panamá (P)	3.1 Diagnóstico regional sobre centros de instrucción	<ul style="list-style-type: none"> Se viene trabajando en la implementación de una base de datos sobre instructores, planes de estudio, infraestructura y demás recursos para la capacitación. COCESNA ofreció becas para la CLAC. Encuesta y Programa de Capacitación para seminarios desarrollados por la CLAC. 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.2 Armonización de programas	<ul style="list-style-type: none"> Acuerdo TCB/OACI, FAA, CAAS, para impulsar cursos, seminarios, etc. Contratación sin costo, para la CLAC, de nuevo personal para impulsar las tareas de capacitación y cooperación. 		<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.3 Divulgación de cursos	<ul style="list-style-type: none"> Este tema fue analizado en los GEPEJTA 19, 20 y 21. La Secretaría se ha encargado de divulgar cursos y otorgar becas ofrecidas por COCESNA, TCB/OACI, CAAS, etc. 		<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.4 Certificación de cursos	Este tema no fue analizado durante el período.		<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.5 Reactivación del IPAC	<ul style="list-style-type: none"> Se encargó al Punto Focal y a la Secretaría que continúe con la realización de los preparativos necesarios para la reactivación del IPAC. Se constituyó el Grupo <i>ad hoc</i> para revisar el marco jurídico, programa de trabajo y proyecciones financieras del IPAC. 	GEPEJTA, Grupo <i>ad hoc</i> : Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Panamá (Ponente) y la Secretaría.	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	3.6 Centros de Formación de Pilotos	<ul style="list-style-type: none"> Se está implementando una base de datos con información sobre centros y/o escuelas de formación de pilotos. 	Panamá y Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
4.	4.1 Sistema	<ul style="list-style-type: none"> Se constituyó el Grupo <i>ad hoc</i> para 	GEPEJTA,	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
NAVEGACIÓN AÉREA Punto Focal: Brasil	regional de cobro unificado	definir y proponer acciones necesarias para la implantación del Sistema Regional de Cobro Unificado.	Grupo <i>ad hoc</i> : Bolivia, Brasil (Ponente), Chile, Panamá, ALTA e IATA, y Secretaría	de Trabajo 2009-2010
	4.2 Utilización de Nueva Tecnología	<ul style="list-style-type: none"> • Se realizó una reunión de Alto Nivel CLAC/OACI/IATA/ALTA/Industria (BOEING) para desarrollar Proyecto. • El Comité Ejecutivo LXXIII aprobó implementar un Proyecto sobre la utilización de nueva tecnología en el trabajo que desarrollan las Autoridades Aeronáuticas en Seguridad Operacional. • La BOEING envió lista sobre Sistemas de abordaje que pueden servir para las tareas de inspección y vigilancia por parte de la Autoridad Aeronáutica. • Está pendiente desarrollar un Panel sobre este tema y elaborar los términos de referencia del Proyecto (Punto Focal y Especialista Panamá). 	Comité Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
5. SEGURIDAD OPERACIONAL Punto Focal: Chile (1° VP)	5.1 Seguimiento al SRVSOP	<ul style="list-style-type: none"> • Se encargó al Punto Focal representar a la CLAC en el SRVSOP, quien informará regularmente. • Se creó base de datos sobre Especialistas de los Estados miembros en aeronavegabilidad, licencias y operaciones (en proceso). • Creación de base de datos de personal, de tripulantes y pilotos a nivel regional. • Se acordó que el SRVSOP debe adoptar 	GEPEJTA	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 • En proceso • Tarea no cumplida • Para incluir en Programa

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
		<p>las medidas necesarias para que los Estados miembros, que aún no lo han hecho, recuperen la categoría y procurar la adhesión de los Estados que todavía no forman parte del Sistema.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se acordó sugerir que se armonice el programa de reuniones de la Junta del Sistema con las del Comité Ejecutivo, para evitar erogaciones innecesarias. • Se acordó que una vez que se disponga de los términos de referencia, la CLAC se encargue de la institucionalización del SVRSOP, teniendo en cuenta que la Comisión lo constituyó. • Se encargó al Punto Focal informar al Comité Ejecutivo sobre las medidas adoptadas respecto al “Concurso Regional para la creación del Logotipo y cambio de Siglas del Sistema”. 		<p>de Trabajo 2009-2010</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010 • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	<p>5.2 Cooperación regional auditorias</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Esta tarea no fue desarrollada. • Se recomendó a los Estados considerar las auditorias IOSA como una herramienta complementaria a sus propios programas regulatorios de fiscalización. 	<p>GEPEJTA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	<p>5.3 Modificación Acuerdo CLAC/OACI</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema no fue analizado durante el período. 	<p>GEPEJTA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	5.4 Registro regional de auditores	<ul style="list-style-type: none"> Se creó de base de datos sobre Especialistas de los Estados miembros en aeronavegabilidad, licencias y operaciones (Secretaría). 		<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	5.5 Cooperación regional búsqueda y salvamento	<ul style="list-style-type: none"> Este tema no fue analizado durante el período. 		<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	5.6 Sistema de Control de Vigilancia Continua	<ul style="list-style-type: none"> Se puso a disposición de los Estados miembros el Sistema de Control de Vigilancia Continua, proporcionado por la DGAC de Chile. Se puso a disposición de la Estados miembros el Sistema de Rastreo de Información de la FAA. 	GEPEJTA	
6. FACILITACIÓN Y SEGURIDAD (FAL/AVSEC) Punto Focal: Bolivia (4° VP)	6.1 Implementación Anexo 9 (pasaportes de lectura mecánica, identificación biométrica)	<ul style="list-style-type: none"> Se elaboró y circuló la encuesta sobre los Documentos de Viaje de Lectura Mecánica. Se acordó realizar un Seminario DVLM en el primer semestre del 2009. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.2 Reglamento orgánico funcionamiento Comités FAL	Este tema no fue analizado durante el período.	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
	6.3 Registro regional de auditores y especialistas FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Se elaboró una base de datos sobre puntos de contacto sobre Facilitación y Seguridad de los Estados. • La base de datos de auditores y especialistas FAL/AVSEC está pendiente. • Se actualizó la lista de los miembros del Grupo. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.4 Control de calidad FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Se puso a disposición de los Estados miembros, el “Sistema de Gerenciamiento de Inspección Aeroportuaria”, proporcionado por Brasil. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.5 Nivel regional de amenaza	<ul style="list-style-type: none"> • Se propuso encargar a Chile la actualización de la metodología básica para definir los niveles de amenaza. • Tema que se analizará en la próxima reunión del Grupo FAL/AVSEC. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.6 Seguridad de carga	<ul style="list-style-type: none"> • Este tema no fue analizado durante el período. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010
	6.7 I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Entre los días 28 y 29 de mayo del 2008 se llevó a cabo la I Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC, realizada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Se realizaron dos Paneles: Gestión AVSEC/FAL en Aeropuertos y Sistema Regional de Vigilancia Continua FAL/AVSEC 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Tarea concluida.
	6.8 Otras Tareas FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • El Comité Ejecutivo aprobó los Términos de Referencia del Grupo FAL/AVSEC. 	Grupo FAL/AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> • Para incluir en Programa de Trabajo 2009-2010:

MACROTEMA / PUNTO FOCAL	TAREAS	ACCIÓN	GRUPOS	OBSERVACIONES
				Análisis de proyectos OACI, previo aprobación (posición regional) / Mecanismo de coordinación y cooperación para intercambio de información y experiencias / Lineamientos para políticas de capacitación regional y procedimientos de certificación de instructores / Directrices para la adquisición de equipos FAL/AVSEC por parte de los Estados / Procedimientos para definir los niveles de amenaza / Política para cumplimiento de normativa internacional de los Comités Nacionales y Aeroportuarios / Política para el cumplimiento de la norma 3.10 del Anexo (DVLM) / Guía de Orientación para mantener equilibrio FAL/AVSEC / Situación regional sobre control de calidad FAL/AVSEC.

PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC 2009 – 2010

AÑO 2009

Reunión	Fecha	Sede
1. ➤ LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo	3 - 7 de abril	Isla de Pascua, Chile
2. ➤ Vigésima Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/22)	Cuarta semana de Mayo	Panamá
3. ➤ III Reunión del Grupo FAL/AVSEC ➤ Seminario DVLM	junio	Paraguay
4. ➤ Seminario de Estadística ➤ Reunión del Grupo <i>ad hoc</i> “Sistema Estadístico Integrado”	julio	Brasil
5. ➤ Vigésima Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/23)	agosto	Santo Domingo, República Dominicana
6. ➤ LXXVII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	Primera semana de octubre	Argentina

CAPACITACIÓN - 2009
Cursos / Seminarios / Talleres

	Fecha	Sede
1. ➤ Seminario sobre “Manejo Proyectos y Planificación Estratégica” CLAC / TCB (OACI) / Universidad Técnica Federico Santa María / FAA	marzo	Santiago, Chile
2. ➤ Seminario “Transporte y Política Aérea” CLAC / TCB (OACI)	mayo	Guatemala
3. ➤ Seminario Técnico CLAC / FAA	septiembre	Brasil
4. ➤ Seminario sobre “Administración de Aviación Civil” CLAC / CAAS	noviembre	Argentina

AÑO 2010

	Reunión	Fecha	Sede
1.	➤ Vigésima Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/24)	marzo	Por definir
2.	➤ IV Reunión del Grupo FAL/AVSEC	mayo	Uruguay
3.	➤ Vigésima Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/25)	agosto	Argentina
4.	➤ LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	septiembre	México
5.	➤ XXIX Asamblea Ordinaria de la CLAC ➤ Reunión de Jefes de Delegación ➤ LXXIX Reunión del Comité Ejecutivo	noviembre	Punta Cana, República Dominicana

CAPACITACIÓN - 2010 Cursos / Seminarios / Talleres

		Fecha	Sede
1.	➤ Seminario	marzo	Por definir
2.	➤ Seminario	mayo	Por definir
3.	➤ Seminario	junio	Por definir
4.	➤ Seminario	noviembre	Por definir

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE CLAC

(Santiago de Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

Discurso a cargo del Sr. José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de la República de Chile y Presidente de la CLAC

Distinguidas autoridades y amigos presentes. A nombre del Estado de Chile agradezco esta muestra de confianza de los Estados miembros al permitir que seamos titular de la Presidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil por los próximos dos años.

En lo personal, asumo este desafío con responsabilidad y compromiso, a fin de continuar orientando los esfuerzos para hacer de la CLAC un Organismo de real servicio a la aviación civil en la región.

Creo firmemente que las exigencias y dinámica del mundo aeronáutico actual no permiten una actitud ni pasiva, ni reactiva.

Por el contrario, hoy se espera de las entidades reguladoras;

Excelencia en los servicios que otorga, vale decir eficiencia, eficacia, calidad y por sobre todo seguridad. Esto de por sí requiere profesionales altamente capacitados y entrenados.

En segunda instancia como Organizaciones funcionales debemos tener un alto índice de proactividad, en otras palabras menor burocracia, y con una alta capacidad de predicción a los cambios sean estos de carácter tecnológico o de gestión, en suma mejores procesos de planificación.

Este gran desafío que es la Presidencia de la CLAC y que hoy comienza, no lo enfrento sólo, junto a mí, hay un equipo de profesionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil, institución que tengo el privilegio de dirigir; de la Dirección Nacional de Aeropuertos (Yazmín Balboa y su equipo de trabajo), de la Junta de Aeronáutica Civil (Don Guillermo Novoa y Don Álvaro Lisboa), Dirección de Política Especial y Economía de nuestra Cancillería.

Este gran grupo de expertos no cabe duda que con su experiencia y sabiduría contribuirán significativamente al cumplimiento de las tareas de competencia de esta Presidencia.

Se suma a lo anterior la decidida y valiosa colaboración del Comité Ejecutivo y de expertos profesionales de cada país miembro, quienes con su expertise, han permitido la consecución de los objetivos estratégicos y macrotareas de la Organización.

Al respecto, me hago un deber hacer un somera referencia las macrotareas que se han abordado hasta el momento y que continuarán representadas por los Estados designados como Puntos Focales:

Panamá con el tema de la Capacitación, donde su esfuerzo por elaborar una base de datos que sea compartida y útil a los Estados miembros sobre Capacitación en diferentes niveles y sobre la reactivación de instituciones *ad hoc*, ha sido destacable.

Bolivia, en materias de Seguridad de la aviación (AVSEC) y la Facilitación, donde el impulso que le ha dado a la creación de una base de datos de expertos y auditores y también a la realización de importantes foros de discusión sobre la materia, constituye un camino a seguir.

Brasil, país que por su parte conduce el tema de la Navegación Aérea, específicamente en lo referido al establecimiento de un Sistema de Cobros de Unificados de Tasas Aeronáuticas. La implementación de este sistema una vez concluido permitirá ahorros sustantivos de recursos a los Miembros del a CLAC.

Colombia, con la Macrotarea de Transporte y Política Aérea, quedando de manifiesto su preocupación por el tema de las libertades de los derechos de tráfico, el tema del medio ambiente y la crisis financiera que enfrenta el mundo y particularmente la industria del transporte aéreo.

México, en asuntos de Gestión Aeroportuaria y el Medio Ambiente, ambos aspectos de gran relevancia para los Estados de la CLAC. Asimismo, esperamos que su participación en el Grupo de Expertos sobre la Aviación Civil y el Cambio Climático GIACC, dispuesto por la OACI, traiga los beneficios que la región espera sobre este asunto.

Chile, con su Macrotarea, orientada a la vigilancia de la Seguridad Operacional, materia que ha sido una preocupación central, no solo de este Organismo, sino que para la OACI y otras instituciones multinacionales.

Todos ellos, en comunidad de intereses, están desarrollando su mejor esfuerzo por cumplir con cada una de las etapas de dichas tareas.

A lo anterior se suma el aporte de cada país para que estas se cumplan de la mejor forma posible y con el máximo de beneficios para los países de la región.

En otro orden de ideas debo señalar, que el objetivo primordial de la CLAC, de acuerdo a su Estatuto, es proveer a las autoridades de aviación civil de sus Estados miembros, una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutir y planificarse todas las actividades requeridas para la cooperación y coordinación de la aviación civil.

Desde su creación, la CLAC ha ejercido un rol preponderante en el desarrollo del transporte aéreo, constituyéndose en el único foro para el intercambio de opiniones, así como para la discusión entre autoridades aeronáuticas de la región latinoamericana.

Frente a la dinámica de la globalización y a la importancia que ha ido adquiriendo la actividad aerocomercial en nuestros países, cabe hacerse una pregunta y es legítimo que yo la haga ahora, en mi calidad de Presidente, como tema de reflexión.

¿Debemos seguir siendo un Organismo meramente consultivo? Están dispuestos los Estados a invertir recursos sin recibir nada a cambio?

Frente a lo ya avanzado, la tradición democrática de esquema de trabajo, con respecto a la soberanía de cada Estado, la que se ha visto materializada en más de 60 resoluciones vigentes al día de hoy que podrían ser adoptadas por los Estados miembros, nos han dejado una gran enseñanza que no podemos desperdiciar y las resumo en dos palabras. “Desarrollo y progreso para el sistema aeronáutico regional”.

Sin embargo, muchas veces pensamos con un sentimiento de frustración (perdonen que sea tan sincero), que el trabajo de la CLAC debiera ser encarado con mayor dinamismo y efectividad, de

manera que los recursos humanos y financieros que cada uno de los Estados invertimos en ella, tenga una retribución adecuada, útil y con proyección de futuro.

Esta es la base fundamental de pensamiento, que motiva a enfrentar el desafío de la Presidencia con la inquietud y el anhelo de estructurar un nuevo orden, que le permita a la CLAC generar más dinamismo y profundidad en su trabajo, que permita contar con un resultados medible, de manera de gestionar los temas que en mayor medida beneficien a sus Estados miembros y aprovechar de la mejor forma posible los recursos de la Organización.

En este sentido, la reestructuración de los Estatutos de la CLAC y la formulación de un nuevo Plan Estratégico, deberían constituir los dos grandes desafíos a resolver por esta Asamblea, ambos por una decisión razonable se han postergado y sometidos a un período de reflexión y estudio.

Otra área de mucha importancia es la relación que mantenemos con otros organismos internacionales.

En este sentido creo que la relación con nuestros pares como la Comisión Europea de Aviación Civil, Comisiones de África y Árabe deben seguir siendo un eje principal de acción de esta Presidencia, por cuanto creemos que a través de ellas podemos mejorar nuestras posibilidades de capacitación y entrenamiento, como asimismo aportar nuestro propio desarrollo alcanzando en diversas áreas de nuestro quehacer.

También considero de vital importancia la relación con la OACI, tanto en su concepción mundial como regional, creo fundamentalmente impulsar una vinculación más estrecha, pero a su vez más dinámica entre ambas organizaciones.

Muchas veces los cambios derivados del desarrollo tecnológico provocan brechas de carácter normativo que hacen necesaria la concurrencia de nuestros mejores esfuerzos para superarlas.

En este sentido la OACI como Organismo rector que goza del respeto y apoyo de todos los Estados miembros debe ser decisivo y por ende juega un papel preponderante en el desarrollo de la aviación civil y genera un fuerte impacto en la actividad aérea, la integración y la conectividad de la región.

De igual modo, nuestra mirada también debe enfocarse hacia organismos multinacionales, tales como la IATA, ALTA, ACI y tantos otros que en su conjunto forman parte de nuestro sistema aeronáutico regional. La FAA merece también nuestra preocupación por su permanente apoyo y soporte a múltiples actividades.

Mención aparte en nuestros esfuerzos los constituirán los países miembros del CARICOM, ellos son parte de nuestra realidad y por lo tanto no es aceptable que en el mundo actual las diferencias del idioma se convierta en una barrera insoslayable, podemos hacer sinergia de nuestras capacidades, que son muchas a fin de obtener objetivos e intereses de común beneficio para nuestras naciones. Lo importante es compartir y no competir, en resumen, debemos acercarnos a esta Comunidad de naciones hermanas a fin de caminar juntos hacia un futuro promisorio y de verdadero sentido de progreso y desarrollo.

Estimados amigos, la aviación civil se impone como una actividad llena de desafíos tanto para con los Estados como con los privados, especialmente en las áreas de seguridad operacional, tecnología, normativa, equilibrio económico y seguridad de la aviación.

Especialmente importante son estas consideraciones, toda vez que la economía mundial atraviesa por difíciles momentos y la gestión del medioambiente se vuelve cada día más exigente.

En este contexto, la integración regional de las autoridades de aviación civil, unida a la participación de la industria del transporte aéreo y de los operadores de aeropuertos, constituye una clara oportunidad para enfrentar en mejor forma este dilema.

La amplia variedad de oportunidades y desafíos que ofrece el mundo moderno en lo que a aviación se refiere, impone que las autoridades aeronáuticas desarrollen servicios eficientes y eficaces, que satisfagan las crecientes necesidades de los usuarios, en un ambiente de seguridad operacional óptimo. Lo anterior, necesariamente implica contar con una planificación que permita a los integrantes de la CLAC aprovechar así, sus experiencias de la mejor forma posible y al mismo tiempo optimizar el uso de los recursos.

Por ello, estoy convencido que debemos proyectar a la CLAC como una Organización esencial de apoyo a los Estados miembros, destinada a proporcionar una plataforma para impulsar nuevos niveles de desarrollo y seguridad de la aviación en la región latinoamericana, toda vez que cada día es más significativo el aporte al producto interno que entrega la actividad aérea a nuestras economías.

Con esta orientación, los invito a trabajar participativamente en los próximos años, mirando el fortalecimiento de la CLAC y, a través de él, establecer los mecanismos y las acciones que corresponda para lograr concretar resoluciones que apoyen decididamente la gestión y el desarrollo sustentable de la industria de la aviación en Latinoamérica.

Les propongo que en un futuro cercano hablemos de un concepto de aeropuertos verdes, como lo señalara el Señor Ministro de Obras Públicas al inicio de esta Asamblea, mirar la infraestructura aeronáutica con un verdadero sentido de respeto y protección al medio ambiente, al entorno, a nuestra identidad cultural, que promueva de forma efectiva el uso eficiente de nuevas formas de utilización de la energía.

Les propongo además que hablemos de un concepto de espacio aéreo verde o más bien siendo un poco más ambicioso porque no pensar en la estructuración de un espacio aéreo inteligente a nivel regional, que permita el acomplamiento de sistemas de información integrados, con un amplio y eficiente uso del espacio aéreo, haciendo uso flexible del mismo, pero además con pleno respeto a la soberanía de los espacios jurisdiccionales de los Estados. De esta forma estaremos haciendo concretas e importantes aportes al medio ambiente, minimizando la emisión de gases contaminantes y protegiendo nuestros ecosistemas naturales.

Queridos amigas y amigos, es mucho pedir? Creo que no, tenemos mucha capacidad innovadora y creatividad para llevar adelante cualquier iniciativa que nos propongamos, nunca es tarde, les pido que juntos continuemos la marcha sin fin de esta maravillosa actividad que es la aeronáutica civil.

Finalmente, quiero guardar estas últimas líneas para nuestro querido amigo Eustacio Fábrega, incansable defensor de los derechos de la aviación civil en la región. Fue un honor compartir contigo tantas batallas en beneficio de todos los Estados miembros, sin distinción de ninguna especie. Creo haber recibido de tu parte y sin siquiera proponértelo un sinnúmero de enseñanzas que estoy cierto me harán ser más sabio y más prudente. A nombre de todos los aquí presentes te damos las gracias por tus desvelos y por todo el esfuerzo que desplegaste para hacer de la CLAC, una verdadera institución de servicio a nuestros pueblos. Ten la seguridad que tu estilo tan especial de dirección y tu forma de

relacionarte, ha dejado una huella de imborrable amistad entre todos quienes han caminado junto a ti durante tu gestión en la Presidencia de la CLAC. No te alejes, te queremos cerca.

Recibe el cariño, el aprecio y el aplauso de todos los aquí presentes.

Muchas gracias