

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

XIX ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

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

Lugar y fecha

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XIX Asamblea Ordinaria en el Salón Fillmore 9,12 del Hotel Hard Rock Punta Cana, República Dominicana, entre los días 2 y 4 de noviembre de 2010; en este importante evento participaron 119 delegados representando a 20 Estados miembros, 4 Estados observadores y 5 Organismos internacionales.

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 Dominicano. 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 Excelentísimo señor Rafael Alburquerque, Vicepresidente de República Dominicana; el señor José Huepe Pérez, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y Director General de Aeronáutica Civil de Chile; el señor Roberto Kobeh, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional; el señor Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana; el señor José Tomás Pérez, Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil de República Dominicana; el señor Zenón Padilla Alcántara, Director del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y el señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

4. Las actividades de la Asamblea estuvieron presididas por el señor José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de Chile y Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC.

SESIONES ABIERTAS

PRIMERA SESIÓN PLENARIA

Cuestiones 1, 2, 3 y 4

del Orden del Día: **Apertura: Bienvenida-Autoridad Aeronáutica de República Dominicana.**
 Discurso del Presidente del Consejo de la OACI.
 Discurso del Presidente de la CLAC e informe de actividades.
 Discurso del Excelentísimo Señor Presidente de República Dominicana.

5. En los puntos del Orden del Día señalados se presentaron los siguientes discursos: de Bienvenida a cargo del Sr. José Tomás Pérez, Secretario de Estado y Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC, quién, entre otras cosas, se refirió a la importancia de haberse realizado esta Asamblea en República Dominicana, destacando que el turismo en su país representa un rubro muy importante del Producto Interno Bruto; del Sr. Roberto Kobeh, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI (**Adjunto 3**); del Sr. José Huepe Pérez, Presidente del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil presentando el informe sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2009-2010, resaltando los logros más importantes de su mandato y algunos aspectos que debían considerarse en el futuro del transporte aéreo regional. Los documentos respectivos se acompañan como **Adjuntos 4 y 5**. Para terminar, el Excelentísimo Señor Rafael Albuquerque, Vicepresidente de República Dominicana, declaró inaugurada la Asamblea, destacando que se dirigía a la magna Asamblea en representación del Presidente Constitucional de República Dominicana y observando que su Gobierno ofrecerá todo el apoyo que requiera la CLAC en el trabajo que desarrolla.

Cuestión 5 del
Orden del Día: **Adopción del Orden del Día**

Nota de estudio CLAC/A19-NE/01 CORRIGENDUM 7

6. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la Nota de estudio CLAC/A19-NE/01 *CORRIGENDUM 7*, aprobándolo por unanimidad, tal como aparece en el **Adjunto 6**.

Cuestión 6 del
Orden del Día: **Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día.**

Nota de estudio CLAC/A19-NE/03 CORRIGENDUM 5

7. El Presidente de la CLAC, en representación del Comité Ejecutivo, sometió a consideración de la Asamblea el establecimiento del Comité de Trabajo para examinar los diferentes asuntos. En ese sentido, al Comité se le asignó la Cuestión 7 del Orden del Día, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A19-NE/03 *CORRIGENDUM 5*. Asimismo, la Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18 fueran examinadas en las Sesiones Plenarias.

8. La Asamblea eligió al señor Argimiro Ojeda Vives, Vicepresidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) y Jefe de la Delegación de Cuba como Presidente del Comité de Trabajo y al señor Dionisio Méndez Mayora, Representante Permanente de México ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y Jefe de la Delegación de México, como Vicepresidente.

SESIONES DEL COMITÉ DE TRABAJO

Cuestión 7 del

Orden del Día:

Proyectos de Decisión y Revocatoria.

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

RESOLUCIÓN A19-01

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONSIDERANDO que los referidos documentos y directrices de la OACI recomiendan fijar los valores de las tasas y derechos de los servicios aeronáuticos sobre la base de una

metodología de costos y que el producto de las mismas sea reinvertido en la propia actividad aeronáutica;

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

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

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

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

1. BASES PARA UN SISTEMA DE FINANCIAMIENTO SANO

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

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

Los contratos entre el Estado y las entidades privadas que exploten servicios aeroportuarios deberán ser motivo de una licitación abierta donde se establezcan y conozcan por todos, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios utilizados. Se deberá definir claramente el procedimiento de licitación así como el contrato final. Además, el Estado deberá reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control operativo de la concesión.

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

2. INGRESOS

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

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

3. PROPOSICIÓN DE UN SISTEMA DE COSTOS AERONÁUTICOS

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

3.1 Objetivos del sistema

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

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

3.2 Conceptos básicos

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

- k) Unidad administrativa: Se considera a la organización que participa en la responsabilidad de coordinar y administrar los esfuerzos de las unidades operativas y de apoyo.

3.3 Criterios propuestos

3.3.1 Rubros de costo

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

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

- a) Recursos humanos: Deben reflejar el costo total que implica proveer con el personal a la organización necesario e idóneo para la obtención de los servicios. Este rubro debe considerar el total de remuneraciones canceladas al personal de la organización; asimismo, se debe integrar a este rubro el costo de la capacitación y el perfeccionamiento que requieren los funcionarios para el cumplimiento eficiente de sus labores profesionales. Como parte del costo en recursos humanos, se deben incluir, además, las regalías directas o indirectas de que goza el funcionario, tales como gastos en medicina preventiva y curativa, bienestar social, bonos de productividad u otros y otros beneficios que si bien no conforman parte de sus remuneraciones fijas, forman parte de las condiciones inherentes a la situación del mercado laboral y a la legislatura en que se encuentra inmersa la organización.
- b) Infraestructura, instalaciones, equipos y activos: Deben considerar el valor relacionado al desgaste de los mismos, producto de su utilización en el proceso de proveer los servicios por parte de la organización. Este rubro debe considerar el total del costo de depreciación de terminales, pistas, construcciones en general, sistemas de ayudas a la navegación, sistemas de comunicaciones, sistemas de procesamiento de datos, vehículos, instalaciones y bienes muebles en general, cuya duración sea mayor a un período contable. Este costo representa el valor de reposición de estos bienes, por lo que el cálculo de depreciación debe corresponder a la vida útil efectiva de los bienes.
- c) Insumos: Incluye el costo de los elementos de consumo necesarios para la operación de todas las unidades. En este rubro se reflejan todos los consumos necesarios para la operación, desde los repuestos para sofisticados equipos hasta el papel que se utiliza en oficinas. Se debe tener presente registrar sólo el costo de los elementos consumidos y no el costo de insumos adquiridos, ya que eventualmente se adquieren insumos para satisfacer las necesidades de más de un período contable. Del mismo modo, se pueden efectuar consumos de materiales que hayan sido adquiridos en períodos anteriores.
- d) Gastos de operación: Deben contener todos los gastos que no constituyan insumos, como diferentes servicios contratados a terceros, gastos de energía, comunicaciones, transporte, evaluación de proyectos, gastos financieros, en general, todo egreso que no constituya gasto en personal, insumos, o inversión real.

3.3.2 Inversiones

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

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

por el sistema.

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

- a) La propia organización: En este caso, la organización proveedora de los servicios deberá incluir, mediante el cálculo de costos predeterminados, el costo que significará un programa de desarrollo, ya sea de infraestructura aeroportuaria o de desarrollo tecnológico de nuevas capacidades.
- b) La empresa privada: Ante la situación de crecientes necesidades de inversión, recursos financieros escasos y altos costos de oportunidad social, los Estados deberán implementar programas de concesiones aeroportuarias. Estas consisten en la participación del sector privado para la construcción y/o ampliación de terminales de pasajeros y de carga y la explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que se definan en cada aeropuerto. En este caso, es el privado quien provee los servicios, luego es quien cobra y recauda los derechos de facilitación al pasajero, por los servicios que le presta. Lo anterior implica que será de responsabilidad del privado determinar el valor a cobrar al pasajero por el uso del edificio, mediante algún criterio financiero, no obstante existir un marco regulatorio para controlar esta situación, previamente acordado con la autoridad aeronáutica y el Estado. Con esto, se tiene que el servicio cobrado mediante la “tasa de embarque” deja de ser un servicio prestado por la organización, y además financieramente no es costo para ella. Lo mismo ocurrirá con la privatización de otros servicios que se prestan al interior de los aeropuertos, tales como puentes de embarque, vehículos de embarque, carga aérea y otras concesiones, ya sean éstas aeronáuticas o no aeronáuticas.
- c) El Estado: En aquellos aeropuertos de menor envergadura que, por sus niveles de tráfico, no son atractivos para el sector privado, el Estado debe participar a través de la inversión. Este mayor costo, en la medida que sea traspasado a la organización, deberá considerarse dentro de sus costos.

3.3.3 Requisitos para implementar un sistema de costos

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

- a) Estructura organizacional dada: Para que la información de costos sea útil, será necesario que la organización disponga de una estructura organizacional que permita una clara asignación de las responsabilidades y los ámbitos de acción de cada una de ellas. El objetivo es asociar, en la medida que sea posible, gastos e ingresos a unidades organizacionales; éstas se deberán utilizar para efecto del sistema de costos como unidades para acumular costos.
- b) Sistema de captura de información básica adecuado: Será necesario considerar la calidad de la información a emitir, los procesos necesarios para generarla, los controles y procesos de validación a utilizar. De igual manera, se deberá minimizar la multiplicidad de procesamientos independientes o reprocesamientos, a través del uso de información a escala central accesible por todas las unidades que interactúan con el sistema. Los procesos de registro de la información deberán ser confiables y deben permitir la implementación de comunicaciones adecuadas con el sistema de costos, el cual utiliza información proveniente de distintas fuentes y sistemas.
- c) Información de calidad representativa: La información que alimenta al sistema de costos deberá representar de manera fidedigna el comportamiento normal de la organización en la prestación de servicios; es decir, las perturbaciones que eventualmente se puedan producir por alguna situación particular que afecte de manera notoria a los costos o la cantidad de

- servicios prestados, deberán corregirse y entregar al sistema la información que correspondería en un funcionamiento normal de la organización.
- d) Funciones de producción o proceso definidas: Dentro de las variables a considerar en el diseño de un sistema de costos, será necesario identificar los procesos en cada unidad de la organización vinculada a la prestación de los servicios. Las unidades no operativas prestan servicios destinados a satisfacer a clientes internos. Para efectos del sistema de costos, se considerarán las interacciones con las unidades operativas. Las unidades operativas llevan a cabo las actividades necesarias para proveer de servicios a los clientes externos de la organización. Con el fin de realizar procesos de asignación que reflejen de manera apropiada el esfuerzo dedicado en la prestación de cada servicio, será necesario determinar, de manera rigurosa, el uso de recursos en la prestación de cada uno de ellos, ya sean recursos financieros, humanos u otros.
 - e) Servicios y niveles de actividad asociados definidos: Será necesario, al momento de implementar un sistema de costos, disponer de una clara definición de los servicios prestados por la organización. La información de recursos utilizados por una unidad y los ingresos que eventualmente pueda obtener tiene escaso valor si es que no se contrasta con la información del nivel de actividad de los servicios prestados por ella. Un uso eficiente de los costos fijos se traducirá en una disminución de los costos unitarios de la unidad, al incrementarse el volumen de servicios prestados.

3.3.4 Metodología de costos

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

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

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

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

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

3.3.5 Principios de tarificación

La tarificación deberá seguir los siguientes principios generales:

- a) Deberá ser equitativa y no discriminatoria; es decir, se deberá cobrar por un mismo servicio el mismo valor a todos los usuarios.
- b) Ser representativa de los costos medios, en la medida que las organizaciones que proveen

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

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

4.1 Identificación del Estado (Ejemplo)

Número de aeropuertos y aeródromos	90
Extensión del espacio aéreo	26.8 millones de Km ²
Radioayudas	125
Radares	14 (6 millas)
Total pasajeros	4.479.867
Total carga	304.077.000 Kg

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

4.2 Proposición metodológica para el análisis de costos

4.2.1 Objetivo

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

4.2.2 Antecedentes

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

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

4.2.3 Metodología

La metodología que se propone está contenida en dos áreas:

- a) Dimensión del ámbito de acción del sistema aeronáutico: Corresponde a la información que permite dimensionar los recursos asignados versus el tamaño de las tareas encomendadas. En este sentido, es necesario conocer lo siguiente:
 - Número de aeropuertos, categoría y situación jurídica de los mismos mismos (operado y

- administrado por el Estado, operado por un Concesionario, operado por ambos).
- Extensión del espacio aéreo a controlar.
- Cantidad y tipo de radioayuda a la navegación.
- Pasajeros, operaciones aéreas y toneladas de carga de los tres últimos años.
- Características y tamaño de la aviación general.
- Número de personas involucradas.

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

La identificación propuesta para los ingresos es la siguiente:

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

La identificación propuesta para costos e inversión es la siguiente:

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

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

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

5.1 Objetivo

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

5.2 Principios y criterios

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

5.2.1 Principios

- Tarifa equitativa y no discriminatoria
- Representa el costo real
- Permite el autofinanciamiento
- Elimine los subsidios cruzados y las exenciones

- Tarifas variables según el peso máximo de despegue (PMD)
- Considera la separación de los servicios aeronáuticos de los comerciales aeroportuarios
- Considera el sistema de concesiones privadas
- Considera la inversión estatal en determinados aeropuertos por razones de rentabilidad social y la inversión privada en aeropuertos concesionados por razones de rentabilidad comercial.
- Tarifas competitivas
- Reajustabilidad técnica y transparente
- Sistema tarifario simple

5.2.2 Criterios

a) De capital:

- Depreciación por obsolescencia tecnológica: Ya que la inversión en equipamiento de sistemas para aeronavegación representa parte importante del costo total, es el avance tecnológico más que el uso el factor que deprecia el capital. Lo mismo se aplica a la gran mayoría de las instalaciones necesarias para asegurar la seguridad de las operaciones aéreas.
- Gran capacidad versus uso: Tomando en cuenta el punto anterior que trata el incremento de las economías de escala, de tal forma que se aprovechen al máximo las capacidades instaladas, disminuyendo el costo marginal de las operaciones.
- Costos según prendido–apagado: Los insumos utilizados para mantener operativo el sistema incrementan el costo de operación, por el hecho de funcionar y no proporcionalmente al flujo de aeronaves que lo utiliza.
- Fuertes economías de escala: Considerando las diferentes capacidades de las distintas instalaciones, se deberá tender a alcanzar operaciones cercanas a lo óptimo para cada instalación.

b) Peso máximo de despegue (PMD):

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

c) Exenciones:

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

d) Servicios meteorológicos y certificados:

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

e) Concesiones:

- Valor de mercado: En los valores aplicados a las concesiones deberá primar este criterio, el cual es equitativo y no discriminatorio, a la vez que asegura un ingreso

- proporcional al valor económico del bien concesionado.
- Licitaciones: Mediante el uso de este criterio en el otorgamiento de las concesiones se logra la mayor transparencia.
- Sólo terrenos.
- Transparencia: Por ser bienes del Estado los que se otorgan en concesión, este criterio es fundamental para asegurar la correcta administración del sistema.

5.3 Concepto de meta de recaudación

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

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

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

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

Ejemplo:

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

Comparación de costos y recaudación por concepto:

Concepto	Costo	Recaudación	Costo/Recaudación
Servicio en ruta	5.724.988	2.436.891	2,35
Aproximación y aterrizaje	16.941.575	8.195.474	2,07
Estacionamiento	2.123.429	587.028	3,62
Pasajeros	27.743.135	21.104.118	1,31
Concesiones y arriendos	0	3.995.578	0,00

Otros servicios	2.096.090	1.775.919	1,18
Total	54.629.217	38.095.008	1,43

6. PROPOSICIÓN SISTEMA TARIFARIO

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

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

o TARIFA

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

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

$$F = C / S$$

En donde, “C” representa el costo total de proveer el servicio determinado durante un período de tiempo dado (normalmente un año) y “S” representa las unidades de cobro correspondientes. En general se tiene que:

$$S = \sum K_i * X * \text{PMDa}$$

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

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

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

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

6.1 Servicios definidos

6.1.1 Servicio en ruta

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

En este caso, la variable “ X ” representa la distancia recorrida. Esta distancia deberá ser calculada

como la distancia efectiva en la cual se ha recibido el servicio.

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

6.1.2 Servicio de aproximación

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

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

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

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

6.1.3 Servicio de aterrizaje

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

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

6.1.4 Servicio de estacionamiento

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

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

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

Estacionamiento:

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

6.2 Valores parámetros “F”

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

para los diferentes servicios prestados.

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

$$F = C/S$$

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

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

6.3 Congestión

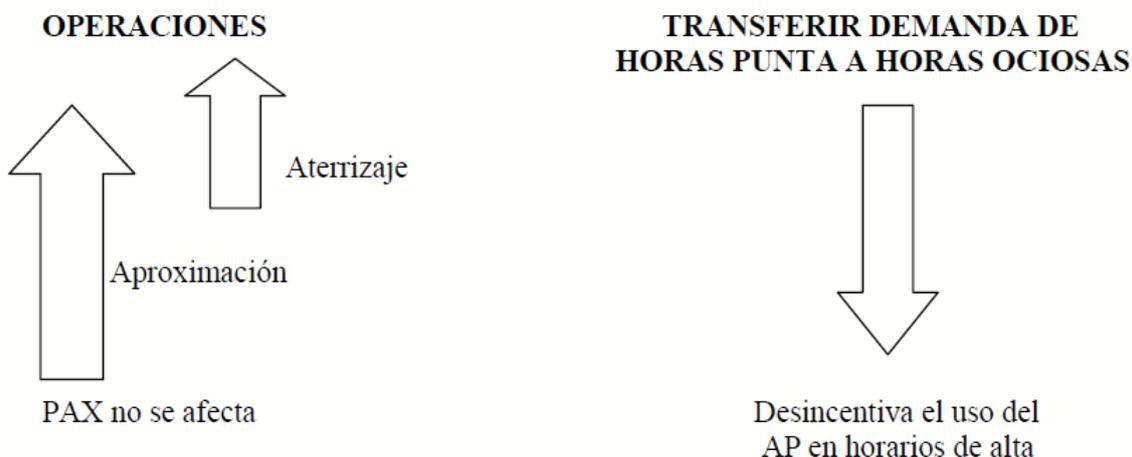
La congestión puede comenzar a producirse cuando el flujo de operaciones se acerca al 50% de la capacidad nominal de las pistas.

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

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

Podrá también contemplarse tarifas más bajas a los usuarios de estos servicios en periodos de

escaso tráfico, fijando una tarifa que incentive a las aeronaves de mayor PMD a hacer uso de las instalaciones. Esta tarifa podrá ser igual a la tarifa máxima aplicada a las aeronaves de menor PMD.



6.4 Tasa operacional anual (TOA)

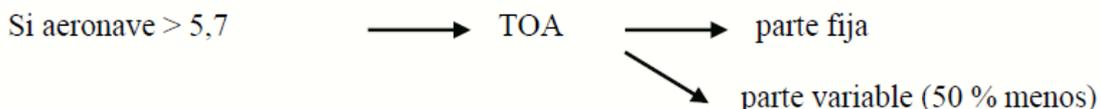
Manteniendo los principios de autofinanciamiento, tarifas equitativas, no discriminatorias y que sean representativas del costo real que implica la provisión de los servicios, para el caso de las aeronaves pequeñas (PMD < 5,7 Ton) se tomará como base para el cálculo de la TOA el costo total, que significa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

Lo anterior se expone en el cuadro siguiente:

(Supuesto: todas las aeronaves cuyo PMD < 5.7 pagan tasas por servicios)

Cálculo factor "F"

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



Punto de corte 750 aterrizajes / año

>750 → conviene TOA → beneficio L.A. nacionales

<750 → conviene tasas variables

NO ⇒ barreras de entrada

6.5 Servicios a los pasajeros

Se deberá revisar la diferencia entre el derecho aplicable a los vuelos nacionales con respecto a los internacionales. Para ello se deberán verificar los costos de proveer estos servicios en cada aeródromo y el correspondiente movimiento de pasajeros. Según ello, el costo del pasajero de vuelo internacional equivale a 2,96 veces el costo del pasajero nacional. Por lo tanto, el parámetro “Ki” tomará el valor “3” para el caso del pasajero internacional. En cuanto a los vuelos nacionales, se distinguen dos categorías de facilidades en los aeródromos, a las que se les asignarán los valores “1” y “0,7”, respectivamente.

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

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

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

Pax int. = 3 Pax nac.

CALCULO F - PAX

$$\begin{aligned} \text{TASA} &= F * K_i \\ F &= C/S \\ S &= \sum K_i * N_i \text{ (#PAX)} \end{aligned}$$

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

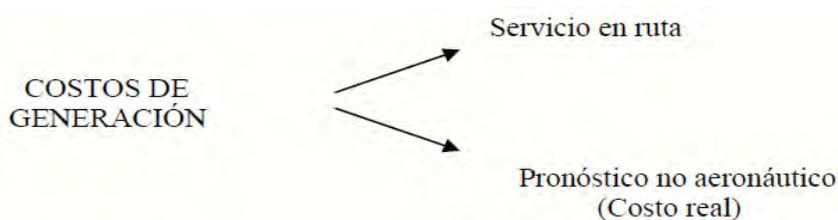
6.6 Otros servicios

6.6.1 Meteorología

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

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

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



6.6.2 Inscripciones y certificaciones

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

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

CONCESIONES

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

Ejemplo:

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

6.7 Glosario de términos

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

- e) U. U. COBRO: Unidades de cobro
- f) FBO: Base fija de operaciones, normalmente prestan servicios a aeronaves ejecutivas.
- g) ETEA(S): Entidad(es) técnica especializada aeronáutica. Son organizaciones cuyo objetivo es realizar trabajo técnico aeronáutico, se incluyen entre ésta: fábricas de aeronaves, maestranzas de aviación, centros de reparaciones, talleres, etc

La presente Recomendación reemplaza a la Resolución A15-13.

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

RECOMENDACIÓN A19-02

USO DE LA PARADA-ESTANCIA

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

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

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

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

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

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

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

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

1. El derecho de parada-estancia se otorgará a las líneas aéreas de los Estados de la CLAC, a

base de reciprocidad.

2. La duración de la parada-estancia será fijada de conformidad con las regulaciones vigentes en cada Estado respecto del tiempo de permanencia autorizado a los turistas o visitantes temporales.
3. Terminada la parada-estancia, el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en un vuelo con código de empresa designada de la misma bandera de la aerolínea que lo desembarcó.
4. Las líneas aéreas autorizadas a realizar tráficos de parada-estancia de conformidad con la presente Recomendación, suministrarán a los Gobiernos respectivos toda la información que sea necesaria para verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas precedentemente y también para permitir evaluar la incidencia del tráfico de parada-estancia en el tráfico total de cada uno de los sectores de ruta considerados.

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

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A3-3.

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

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

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

RESOLUCIÓN A19-03

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

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

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

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

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

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

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

La XIX Asamblea de la CLAC

RESUELVE

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

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

Preámbulo

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

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

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

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

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

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

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

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

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1
Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo:

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

- e) “Línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
- f) “Tarifas” significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares;
- g) “Territorio”, con relación a un Estado, designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas, bajo la soberanía de dicho Estado;
- h) “Servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales” tienen la significación que han recibido en el Artículo 96 del Convenio; y
- i) “CLAC” designa a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Artículo 2 Otorgamiento de derechos

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

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

Artículo 3 Designación y autorización

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

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

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

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

Artículo 4

Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización

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

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

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

Artículo 5

Aplicación de las leyes

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

Artículo 6

Transito directo

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

Artículo 7

Reconocimiento de certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por cualquiera de las Partes y vigentes, serán reconocidos como válidos por las demás Partes para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los

cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en cumplimiento del Convenio.

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

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

Artículo 8 Seguridad operacional

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

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

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

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

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

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

Artículo 9 Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que las Partes estén adheridas.
2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a las demás Partes de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con las demás Partes sobre dichas diferencias.
4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) anterior, para la entrada, salida o permanencia en su territorio. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.
6. Cada Parte podrá solicitar que se permita a sus autoridades aeronáuticas llevar a cabo una evaluación en el territorio de otra Parte, de las medidas de seguridad que aplican, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizan de forma expedita.
7. Cuando cualquiera de las Partes tenga motivos razonables para creer que otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de

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

Artículo 10 Seguridad de los documentos de viaje

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

Artículo 11 Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas

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

Artículo 12 Cargos a los usuarios

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, cargos o derechos superiores a los que impone a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.
2. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes de cada Parte a las líneas aéreas de las otras Partes serán justos, razonables y no discriminatorios.

3. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen sus servicios e instalaciones, y alentará a unos y otros a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

Artículo 13 Derechos de aduana

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

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

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

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

Artículo 14 Tributos

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

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

Artículo 15
Competencia leal

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

Artículo 16
Capacidad

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

Artículo 17
Tarifas

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

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

Artículo 18
Leyes sobre la competencia

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y sus modificaciones, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo.

Identificarán, además, a las autoridades encargadas de su aplicación.

2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de las demás Partes, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.
3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo. El procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.
4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de otra Parte, o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre competencia.
5. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte.
6. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia, tomará en consideración las opiniones expresadas por otra la Parte y la cortesía y moderación internacionales.
7. La Parte, con arreglo a cuyas leyes sobre competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares, facilitará a las demás Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con las demás Partes en relación con dicha acción.
8. Las Partes autorizarán, en la medida que lo permitan sus leyes, políticas nacionales y obligaciones internacionales, a sus líneas aéreas y nacionales, a revelar a las autoridades competentes de cualquiera de las Partes, información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.

Artículo 19

Conversión de divisas y transferencia de ganancias

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

Artículo 20

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

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

Artículo 21
Personal no nacional y acceso a servicios locales

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

- a) traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de transporte aéreo, de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y
- b) emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

Artículo 22
Cambio de capacidad

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

Artículo 23
Servicios de escala

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

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

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

Artículo 24
Compartición de códigos y arreglos de cooperación

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

- a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- b) una o varias líneas aéreas de un tercer país; y

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

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

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

Artículo 25 Arrendamiento

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

Artículo 26 Servicios multimodales

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

Artículo 27 Sistemas de reserva por computadora (SRC)

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

Artículo 28 Prohibición de fumar

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

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

Artículo 29
Protección al medio ambiente

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

Artículo 30
Estadísticas

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

Artículo 31
Consultas

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

Artículo 32
Solución de controversias

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

Artículo 33
Enmiendas

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

Artículo 34
Registro en la OACI

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

Artículo 35
Denuncia

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

Artículo 36
Depositario

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

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

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

Artículo 37
Reservas

El presente Acuerdo admite reservas.

Artículo 38
Firma y ratificación

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

Artículo 39
Adhesión

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

Artículo 40
Entrada en vigor

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

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

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

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A19-04

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA PREPARAR UNA NEGOCIACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A LOS ESTADOS MIEMBROS:

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

FASE PRELIMINAR

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

PREPARACIÓN DE UNA NEGOCIACIÓN

2. La preparación propiamente dicha deberá incluir:
 - a) Integración de un quipo de trabajo multidisciplinario que se ocupe de las labores preliminares y preparativas, pudiendo algunos de sus integrantes formar parte posteriormente, del equipo negociador que se designe.
 - b) Definición del propósito de la reunión, dependiendo de si se trata de la concertación de un nuevo acuerdo, o de interpretar, enmendar o prorrogar uno preexistente, o de la solución de una controversia.
 - c) Análisis a cerca de con quién se hace la negociación (un Estado, un Grupo de Estados, un organismo multilateral, etc.) identificando en lo posible su posición o condición negociadora (restrictivo, proteccionista, liberal, etc.) y análisis de los antecedentes de la relación aerocomercial con ese Estado o Estados, si los hubiera y con otros Estados, de ser posible.
 - d) Información y consulta a otras autoridades nacionales involucradas (Relaciones exteriores, transporte, aduaneras, turismo, etc.).

- e) Análisis de oportunidad, es decir de la situación coyuntural existente al momento de negociarse y pactarse el acuerdo (estado de las relaciones entre las partes, existencia de algún tipo de conflicto, situación política actual de ambos Estados, cambios recientes de gobierno o en las autoridades de aviación civil, en alguno de ellos, etc.).
- f) Elaboración de una agenda tentativa, sujeta a concertación con la contraparte.
- g) Comunicación a la contraparte manifestando el interés en la negociación, consultando su opinión al respecto, acompañando algunos avances de lo pretendido y de la agenda tentativa propuesta. Esta fase podría requerir normalmente el cruce de más de una comunicación y consultas telefónicas o escritas.
- h) Realización de reunión(es) preparatoria(s) de la autoridad de aviación civil y/o transporte aéreo, con representantes de las otras autoridades, aerolíneas locales o asociaciones de ellas, asociaciones de usuarios y de agentes de viajes, explotadores de aeropuertos involucrados, etc. Estas reuniones pueden ser conjuntas o por sectores.
- i) Definición de una posición o criterios de negociación, previa conciliación de los intereses de los usuarios, las aerolíneas, los aeropuertos, la autoridad de aviación y otras autoridades, con la política aerocomercial y la política general del Estado y preparación de una propuesta de negociación a partir de dichos criterios, considerando posibles alternativas, bajo escenarios diversos.
- j) Análisis y proposición del tipo de acuerdo requerido y redacción de un texto proyectado para un eventual acuerdo. Se considera conveniente tomar como referencia el Modelo de Acuerdo sobre Servicios Aéreos –MASA, propuesto por la OACI en el Doc. 9587 u otro modelo que resulte satisfactorio, con el cual estén familiarizados ambas Partes.
- k) Análisis de las formalidades requeridas, en ambos Estados, para la negociación y por el eventual acuerdo y proposición de la época o fecha prevista y condiciones para su entrada en vigor, intentando que sea lo más pronto posible, dentro de lo que permitan las necesidades y la conveniencia de cada una de las Partes.
- l) Elaboración de la agenda definitiva incluyendo sus sesiones de instalación, de discusión o negociación, redacción del acta final y/o memorando de entendimiento, documento o acuerdo, según corresponda; aprobación del mismo y clausura, etc. estableciendo fechas y horas precisas. Esta agenda será el fruto de la concertación de la agenda tentativa con la contraparte.
- m) Elección del idioma o idiomas de trabajo para la redacción de textos oficiales.
- n) Definición del tipo de reunión (Plenaria, reservada a jefes de delegación, de expertos, etc.) Este aspecto, al igual que los dos anteriores, deben ser concertados con la contraparte.
- o) Definición de aspectos logísticos y demás arreglos administrativos.
- p) Designación del Equipo negociador, identificando al jefe de delegación y especificando los roles de los otros integrantes, en consideración su especialidad y habilidad para negociar.

- q) Elaboración y seguimiento de listas de chequeo que garantice el cumplimiento de todo lo anterior.
- r) Una vez conocido el Grupo o delegación de la contraparte, análisis de su perfil negociador y de su jerarquía para determinar si cuenta con plenos poderes (cuando se requiera) o con la autonomía suficiente para negociar y asumir compromisos a nombre de su Gobierno o de la autoridad que representa.

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

15. Luego, el Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A19-NE/08, pasó revista al Proyecto de la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC” y aprobó el texto de la misma, encargando a la Secretaría que introduzca un párrafo en la parte considerativa, que resalte el trabajo conjunto de los Grupos FAL/AVSEC de la OACI y la CLAC, destacando que se debía armonizar las tareas y términos de referencia de sus respectivos grupos de trabajo. El texto definitivo se detalla a continuación:

RESOLUCIÓN A19-05

MECANISMO DE COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL EN MATERIA FAL/AVSEC

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

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

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

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

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

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

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

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

GENERALIDADES

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

COORDINACIÓN

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

COOPERACIÓN

7. La cooperación regional en materia FAL/AVSEC se circunscribirá a los siguientes temas:
 - a) Facilitación y seguridad de pasajeros, equipaje y carga

- b) Instrucción y/o capacitación
- c) Control de calidad
- d) Auditorías
- e) Sistemas de inspección
- f) Amenazas
- g) Pasantías y/o visitas de familiarización
- h) Tecnología e investigación.

PROCEDIMIENTO

8. Como primer paso, la Secretaría, con la contribución de los Estados, implementará las bases de datos referidas en el numeral 6.
9. La Secretaría de la CLAC, luego de analizar la solicitud y, teniendo en cuenta las características del requerimiento, definirá la disponibilidad de candidatos que cumplan con los requisitos establecidos y coordinará con el Estado oferente.
10. La solicitud de cooperación por parte de un Estado miembro, en cualquiera de los campos señalados en materia FAL/AVSEC, será canalizada a través de la Secretaría de la CLAC.
11. El Estado miembro que solicite la asistencia de otro Estado deberá cubrir los gastos asociados referentes a pasajes, estadía y alojamiento del o los asesores y/o capacitadores que concurren.
12. El Estado que ceda un especialista FAL/AVSEC para asistir a otro Estado mantendrá el salario de dicho especialista mientras dure la asistencia o cooperación.
13. Al concluir la asistencia y/o cooperación, el especialista FAL/AVSEC involucrado elaborará el informe pertinente respecto al objetivo de su misión, el mismo que será canalizado al Estado solicitante a través de la Secretaría de la CLAC.
14. En caso que un Estado miembro requiera un curso de capacitación, la Secretaría, luego de evaluar las necesidades, coordinará la realización del mismo, tomando en cuenta la disponibilidad y la base de datos correspondiente.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-13

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

RECOMENDACIÓN A19-06

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

CONSIDERANDO la importancia de que cada Estado determine de manera libre y soberana la modalidad de concesión de los aeropuertos de conformidad con las características y niveles

de tráfico de cada uno de los mismos, de forma tal que se pueda elegir válidamente entre la modalidad de red aeroportuaria, la auto financiación de cada aeropuerto o la que resultare más conveniente a sus propias necesidades y realidad local.

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

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

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

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

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

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

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A19-07

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA ELABORAR UN PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

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

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

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

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

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

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

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

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

MARCO LEGAL

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

IMPORTANCIA DE UN PLAN DE DESARROLLO - INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

ETAPAS EN EL PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

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

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

I. DIAGNÓSTICO

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

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

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

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

- a) Evaluación de la situación actual del transporte aéreo a partir de la consulta de datos estadísticos y de cualquier otra información que la refleje.
- b) Evaluación de las condiciones de competitividad de la industria aérea.
- c) Evaluación de la flota aérea disponible, de la infraestructura aeronáutica existente y de las tecnologías aplicadas en materia de aeronaves, seguridad operacional y servicios a la navegación aérea.
- d) Evaluación de la disponibilidad y necesidades de personal aeronáutico (de tierra y de vuelo) especializado, en términos de cantidad, calidad y estándares de la industria.
- e) Evaluación de otros aspectos que deberían desarrollarse paralelamente, tales como infraestructura vial, combustibles de aviación, infraestructura hotelera y de servicios turísticos, infraestructura para el manejo de carga, seguridad pública, servicios de migración, servicios aduaneros, y relaciones internacionales, principalmente en el ámbito aeronáutico.

- f) Análisis de la política y del plan general de desarrollo y de las políticas y planes del transporte del país.
- g) Análisis del impacto ambiental que generarían no solo las obras de infraestructura requerida, sino también el nuevo desarrollo de una aviación seguramente más activa e intensa.
- h) Análisis del impacto económico y determinación de las inversiones requeridas.
- i) Pronóstico y prospectiva: Se analizan las tendencias demográficas a futuro así como los escenarios que es posible construir, tanto en términos tendenciales como alternativos, y que constituyen el fundamento de las estrategias, los programas y las acciones.

II. FORMULACIÓN

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

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

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

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

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

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

- g) Atractivo a la inversión privada.

III. ELABORACIÓN

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

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

- a) Programa de Infraestructura Aeroportuaria. Encaminado a lograr el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, tendiente a asegurar la disponibilidad de terminales aéreos, pistas y demás instalaciones necesarias para la operación aérea en cantidad suficiente y con la capacidad necesaria para soportar, no sólo el volumen actual, sino el crecimiento sostenido de las operaciones, en condiciones certificables de seguridad (seguridad operacional y seguridad de la aviación) y eficiencia, bajo criterios de facilitación, todo de conformidad con los estándares internacionales de la aviación civil. Este programa deberá incluir proyectos como:

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

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

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

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

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

- Certificación de centros de instrucción aeronáutica

- Actualización y mejoramiento de programas de instrucción
 - Evaluación y licenciamiento del personal aeronáutico
- d) Programa de seguridad operacional. Encaminado a elevar los estándares de seguridad mediante el fortalecimiento de las actividades de inspección y vigilancia, el desarrollo de esquemas para la prevención de accidentes y la implementación generalizada de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional - SMS. Este programa deberá incluir proyectos de:
- Programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP)
 - Procesos de Certificación (en las distintas áreas)
 - Actualización de normativas y manuales técnicos
 - Inspección y vigilancia a la seguridad operacional
 - Prevención e investigación³ de accidentes
 - Implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional
- e) Programa de seguridad de la Aviación (AVSEC)
Para mantener y elevar los mecanismos de control para prevenir actos de interferencia ilícita
- f) Programa de transporte aéreo y relaciones comerciales. Dirigido a fomentar el transporte aéreo nacional e internacional, propiciando la creación de aerolíneas y rutas aéreas, fomentando la promoción turística, eliminando barreras de acceso al mercado, estimulando la sana competencia, facilitando la adquisición e incorporación de nuevas aeronaves y estableciendo esquemas de apertura más o menos gradual según los intereses del Estado, ampliando y fortaleciendo las relaciones aerocomerciales internacionales (bilaterales y multilaterales) mediante la revisión de las relaciones existentes para hacerlas más fluidas y flexibles y mediante la consolidación de nuevas relaciones.. Este programa deberá incluir como proyectos:
- Promoción de nuevas aerolíneas
 - Promoción de nuevas rutas aéreas
 - Fortalecimiento de aerolíneas existentes
 - Protección de los derechos de los usuarios de los servicios aéreos
 - Fomento a la ampliación y renovación de la flota aérea
 - Registro tarifario
 - Revisión y actualización de acuerdos existentes sobre servicios aéreos
 - Negociación de nuevos acuerdos
 - Intercambio de información aérea
- g) Programa de relaciones aerocomerciales. Orientado a la ampliación y fortalecimiento de las relaciones aerocomerciales internacionales (bilaterales y multilaterales) mediante la revisión de las relaciones existentes para hacerlas más fluidas y flexibles y mediante la consolidación de nuevas relaciones. El desarrollo de este programa deberá comprender:
- Revisión y actualización de acuerdos existentes sobre servicios aéreos
 - Negociación de nuevos acuerdos
- h) Programa de adecuación de la normativa aeronáutica. Este programa estaría encausado a la revisión y/o modificación de las leyes y reglamentos internos existentes en materia aeronáutica y de transporte aéreo, en consonancia con los estándares internacionales y con las necesidades del plan de desarrollo y sus diversos

programas, para hacer dicha normativa más flexible, actualizada y compatible con las expectativas de desarrollo aeronáutico. La adecuación de la normativa aeronáutica deberá incluir:

- Revisión y enmienda de la legislación aeronáutica básica
- Revisión y enmienda de la reglamentación técnica aeronáutica
- Revisión de convenios internacionales vigentes para el país

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

21. El plan, al igual que sus programas y proyectos, deberían prever fases identificables y medibles para su implementación, desarrollo y seguimiento. Dado que la formulación e implementación del plan y sus diversos programas compromete la gestión, no sólo de las autoridades de aviación civil, sino también de otras autoridades, es necesario que con el aval del Gobierno del respectivo país, se coordine al más alto nivel con las autoridades (Ministerios, Secretarías, Direcciones Generales, etc.) competentes en asuntos de: relaciones exteriores, comercio, industria, transporte, comunicaciones, energía, combustibles, seguridad, defensa, turismo, aduanas, migración y sanidad, entre otras.

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

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

IV. EJECUCIÓN

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

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

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

Plan de Inversiones

27. Proyección de los recursos que se necesiten invertir tanto en el sector público y privado.
28. Identificar los programas y proyectos prioritarios de inversión para lograr los objetivos y metas propuestas.
29. Fuentes y costos de financiación del proyecto.
30. Describir los mecanismos financieros e institucionales que faciliten la ejecución de los proyectos.

V. SEGUIMIENTO

31. El plan de desarrollo aeronáutico elaborado, debidamente aprobado y financiado se ejecutará y será objeto de un seguimiento continuo para mejorar, reorientar y corregir las desviaciones que pudieran surgir en la medida en que se ejecute.
32. Esta etapa se ha de trabajar de cerca con los mecanismos de control desarrollados para el proyecto, tales como indicadores, cronogramas de actividades, asignación de responsabilidades, matrices, presupuestos, etc.
33. El seguimiento como tal, es una etapa dinámica en donde estudiaremos y analizaremos los datos relativos al desarrollo del proyecto con lo programado. Toda información obtenida, debe ser suficiente para conocer el estado del proyecto y hacer las correcciones de lugar.

VI. EVALUACIÓN

34. La etapa de evaluación es un proceso de análisis que se realizará posterior a la terminación del Plan de Desarrollo, el cual nos ayudará a medir el impacto que ha tenido dicho Plan en el desarrollo del transporte aéreo del Estado miembro.
35. La evaluación será llevada a cabo en cada una de las áreas sobre las cuales se han ejecutado las acciones del plan de desarrollo.

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

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

RESOLUCIÓN A19-09

PROCEDIMIENTO PARA LA “COOPERACIÓN HORIZONTAL”

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una

estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

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

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

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

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

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

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

GENERALIDADES

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

COORDINACIÓN

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

COOPERACIÓN

6. La “Cooperación Horizontal” se circunscribirá a los siguientes temas:

- Transporte y Política Aérea
- Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente
- Capacitación
- Navegación Aérea
- Seguridad Operacional
- Facilitación y Seguridad FAL/AVSEC

PROCEDIMIENTO

7. Como primer paso, la Secretaría, con la contribución de los Estados miembros, implementará las bases de datos referidas en el numeral 4;
8. Cuando la autoridad aeronáutica de un Estado o cualquier organismo conexo requiere iniciar un proceso de cooperación horizontal, la Secretaría analizará la solicitud y, teniendo en cuenta las características del requerimiento, definirá la disponibilidad de especialistas y/o sistemas que cubran lo solicitado y notificará sobre las posibilidades existentes al solicitante. Una vez que éste último haya definido su requerimiento, informará a la Secretaría para que inicie el proceso, notificando al Estado oferente;
9. La Secretaría realizará las gestiones necesarias para que las autoridades aeronáuticas del Estado solicitante y oferente se pongan en contacto y acuerden los términos de la cooperación horizontal, que corresponda;
10. La solicitud de “Cooperación Horizontal” por parte del Estado miembro, en cualquiera de los campos señalados, siempre será canalizada a través de la Secretaría de la CLAC, esta gestión no implicará erogación alguna;
11. El Estado miembro que solicite asistencia de especialistas y/o sistemas de otro Estado, deberá cubrir los gastos asociados, entendiéndose transporte y alojamiento, de los especialistas designados y/o sistemas tecnológicos, según sea el caso;
12. El Estado que ceda un especialista para asistir a otro Estado, mantendrá el salario del mismo, mientras dure la “Cooperación Horizontal”;
13. El Estado que ceda un sistema tecnológico en beneficio de otro Estado, lo hará sin cargos adicionales, excluyendo aquellos que tengan relación con patentes y/o marcas fuera de su competencia;
14. Al concluir la “Cooperación Horizontal”, el especialista involucrado elaborará un informe de su misión, el mismo que se canalizará al Estado solicitante, a través de la Secretaría de la CLAC;
15. El mismo procedimiento se aplicará cuando un Estado miembro requiera un evento de capacitación en su territorio;
16. En todos los casos de “Cooperación Horizontal”, la Secretaría proporcionará a las partes de los Estados que intervengan, un “acuerdo tipo” que servirá como base del compromiso adquirido. La Secretaría también se constituirá como depositaria del acuerdo suscrito.

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

RESOLUCIÓN A19-11

DECISIONES DE LA ASAMBLEA DECLARADAS NO VIGENTES

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

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

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

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

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

Declarar no vigente las siguientes Decisiones de la CLAC:

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

SEGUNDA SESIÓN PLENARIA

Cuestión 8 del Orden del Día:

Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.

- **Discurso del nuevo Presidente de la CLAC.**

20. De conformidad a lo establecido en el artículo 13, inciso a) del Estatuto de la CLAC y el Artículo 9, inciso 1) del Reglamento Interno de Reuniones de la CLAC, la Asamblea, por unanimidad y aclamación, eligió el nuevo Comité Ejecutivo para el período 2011-2012, quedando constituido de la siguiente manera:

Presidente	República Dominicana
Primer Vicepresidente	Brasil

Segundo Vicepresidente	Guatemala
Tercer Vicepresidente	Colombia
Cuarto Vicepresidente	Chile

21. Acto seguido, el Presidente de la CLAC saliente, Sr. José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, invitó al nuevo Presidente, Sr. Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana, a posicionarse de la Presidencia, quien presentó su discurso (**Adjunto 7**) e hizo entrega de una placa recordatoria al Sr. Huepe por la importante labor desarrollada durante su mandato. Para terminar, el Sr. Huepe se dirigió a los asistentes expresando su agradecimiento por el apoyo recibido durante su período.

Cuestión 9 del

Orden del Día:

Lugar y fecha de la XX Asamblea Ordinaria.

22. La Jefe de la Delegación de Brasil ofreció su país como sede para la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC, que se llevaría a efecto durante el cuarto trimestre de 2012, lo que fue recibido con beneplácito por todas las delegaciones.

Cuestión 10 del

Orden del Día:

Panel: Integración del Transporte Aéreo

Nota informativa CLAC/A19-NI/02 CORRIGENDUM

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

- **Sr. Luis Rodríguez Ariza**, Presidente de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana, representando a las autoridades aeronáuticas,
- **Sr. Alex de Gunten / Sr. Patricio Sepúlveda**, Representantes de ALTA e IATA, representando a las líneas aéreas,
- **Sr. Juan Pablo Picasso**, Gerente de Regulación Económica y Financiera del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Argentina, representando a los organismos reguladores y
- **Sr. Raúl Berroeta Madrid**, Director del Aeropuerto Internacional Las Américas, representando a los aeropuertos.

24. El Moderador dirigió un debate abierto, formulando varias preguntas a los Panelistas, referidas principalmente a la visión de los diferentes “actores”, en el proceso de integración del transporte aéreo regional.

25. A modo de resumen, el Moderador destacó que lo expresado por los Panelistas permite avanzar en el proceso de integración del transporte aéreo y que este tema involucra muchos aspectos como infraestructura, derechos de tráfico, líneas aéreas, liberalización, etc... De igual manera, manifestó que en Latinoamérica el proceso de liberalización está avanzando y tiene un nivel aceptable, inclusive en mayor proporción que otras regiones del mundo y de este impulso precisamente habría que aprovechar.

26. Asimismo, añadió que, para avanzar más en el proceso de integración se requiere de decisiones políticas. Resaltando que los políticos que toman las decisiones necesitan orientación y ésta está en las mejores manos que son las autoridades aeronáuticas, que conocen la industria y

las consecuencias que puede tener este proceso. Al respecto, indicó que, desde luego, en condiciones especiales hay que ser cautelosos por las circunstancias particulares de algunos mercados y la situación de las líneas aéreas.

27. En ese sentido, expresó que cuando se habla de espacios aéreos muchas veces se considera una cuestión de soberanía, sin embargo, hay que considerar que el concepto de soberanía, cuando se habla de transporte aéreo, tiene una connotación un poco diferente, tal vez un poco especial, sobre todo, en un mundo globalizado donde las decisiones de un Estado influyen en las de otro, sin tener la posibilidad de manejarlo o controlarlo. Por ejemplo, puede darse el caso que una crisis económica en Japón afecte a los países de Latinoamérica. Además, manifestó que el transporte aéreo debe adaptarse a un mundo que está en constante transformación.

28. Destacó que durante el debate, también se habló de la infraestructura aeroportuaria y de la navegación aérea. En ese sentido, expresó que Latinoamérica es una región que está creciendo a un ritmo mayor que el crecimiento mundial, informó que según los pronósticos que tienen en la OACI para el presente año habrá un crecimiento del 5.7 % a nivel mundial y de 4.5% y 4.7% en el 2011 y 2012, respectivamente. Además, informó que los pronósticos para Latinoamérica son mayores y que las dos regiones que van a presentar mayor crecimiento son Asia Pacífico y Latinoamérica, lo que implicará una serie de esfuerzos para ampliar la infraestructura y capacidad para recibir más vuelos, pasajeros y carga, requiriéndose también mayor vigilancia de las operaciones y los operadores.

29. Con relación a los servicios de navegación aérea, manifestó que requerirá también una inversión adicional en equipamiento y, por supuesto, un asunto fundamental y muy importante son los recursos humanos, es decir, hay que prepararse para atender esta demanda. Cuando se habla de la autoridad aeronáutica, se requerirá el otorgamiento de decenas de miles de licencias a pilotos, controladores de tránsito aéreo, mecánicos y profesionales de la industria.

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

Examen del Informe del Comité de trabajo.

Nota de estudio CLAC/A19-NE/13

30. El Presidente del Comité de Trabajo, Sr. Argimiro Ojeda Vives, Jefe de la Delegación de Cuba, presentó el informe del trabajo realizado en las sesiones de trabajo por dicho Comité. Este informe fue aprobado en la Plenaria por unanimidad.

**Cuestión 12 del
Orden del Día:**

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.

Nota de estudio CLAC/A19-NE/14

31. La Secretaría presentó a consideración de la Asamblea el Acta de la Primera Sesión Plenaria en la que se analizaron las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5 y 6 del Orden del Día relativas al Informe del Presidente, a la adopción del Orden del Día y al establecimiento de los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comité de Trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día. Sin comentarios el Acta fue aprobada por la Plenaria.

**Cuestión 13 del
Orden del Día:**

Otros asuntos.

- **Gestión Aeroportuaria y medio ambiente (México).**

Nota de estudio CLAC/A19-NE/23

32. El Delegado de México presentó la Nota de estudio CLAC/19-NE/23, referida a la necesidad de actualizar la Resolución A18-07 de la CLAC “Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente” para que esté en consonancia con la Resolución A17/1 y A17/2 de la OACI y se refleje los progresos realizados por dicha Organización en el actual trienio.

33. Luego del intercambio de opiniones y, considerando la complejidad del tema, la Asamblea acordó encargar a la Secretaría la actualización de la Res. A18-07, en lo que corresponde a la primera parte (Res. A17/1). Con relación a la segunda, también encargó a la Secretaría hacer el seguimiento. Así mismo, encargó al Comité Ejecutivo que ponga especial interés en lo que desarrolle el Consejo de la OACI respecto al “cambio climático” y, de ser necesario, en el futuro se modifique todo el documento, previo análisis de los Estados Miembros.

- **Presentación – CALC.**

34. El Delegado de Venezuela únicamente hizo referencia al tema que se ha discutido a profundidad en el seno tanto de la CLAC como de la OACI. En esa línea de ideas, se refirió al Panel sobre “Integración del Transporte Aéreo”, el cual brindó diferentes luces demostrando que se está trabajando en la misma dirección. En consideración de esto, explicó que CALC responde a la Cumbre de América Latina sobre Integración y Desarrollo presidida por los Cancilleres de los países de América Latina y el Caribe para cumplir un mandato de los diferentes Jefes de Estado.

35. Manifestó que este trabajo está orientado sobre la base de lo acordado en varias reuniones, específicamente la Declaración de El Salvador del 17 de diciembre de 2008, el Plan de Acción de Montego Bay del 6 de noviembre de 2009 y la Declaración de Cancún del 23 de febrero de 2010. Con respecto a la Declaración de El Salvador, expresó que en ella se hace referencia a intensificar iniciativas para promover y ejecutar políticas de ampliación de la conectividad y proyectos de infraestructura para ampliar los servicios de transporte aéreo así como el transporte multimodal.

36. Respecto, al Plan de Acción de Montego Bay de 2009, informó que éste hace referencia al transporte y servicios aéreos, en materia de cooperación en la capacitación y la transferencia de tecnología. En tanto que la Declaración de Cancún del 23 de febrero de 2010 hace referencia a intensificar esfuerzos en el campo de la infraestructura para promover y ejecutar políticas y ampliación de la conectividad y proyectos para ampliar los servicios de transporte aéreo. Finalmente, para evitar la duplicación de esfuerzos, sugirió trabajar en coordinación con la Secretaría de la CLAC a efectos de avanzar en este tema y, teniendo en cuenta que Venezuela al momento ejerce la Presidencia de la CALC, se comprometió a trabajar directamente con la CLAC a fin de proyectarse al mismo objetivo.

37. La Asamblea consideró muy importante el acercamiento de la CALC a través de Venezuela y a efectos de no duplicar esfuerzos en la tarea que se viene desarrollando sobre “integración”, se solicitó a Venezuela, que al momento lidera la CALC, haga llegar a la Secretaría toda la información pertinente y lo propio haga la Secretaría a la CALC para trabajar conjuntamente y coordinadamente para que en la próxima Cumbre (Caracas, Venezuela 2011) se informe sobre el trabajo armónico que la CLAC y la CALC están realizando.

- **Presentación – Situación Regional sobre Seguridad Operacional (Chile).**

Nota de estudio CLAC/A19-NE/15

38. El Delegado de Chile empezó su presentación recordando que en la LXXIX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010) se encargó a Chile realizar esta presentación sobre la “Seguridad Operacional en la Región” ya que se tenía la sensación de que la información presentada no siempre llega a manos de las máximas autoridades aeronáuticas de los Estados. De igual manera, recordó que el objetivo de la Macrotarea sobre “Seguridad Operacional” era realizar un diagnóstico objetivo de la Seguridad Operacional en la Región, en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados por OACI, basado en los resultados de las auditorías USOAP. La presentación se acompaña como **Adjunto 8**.

39. Durante su ponencia, resumió los principales problemas detectados por las auditorías, en los inspectores: falta de competencia, cantidad, programas de capacitación y manuales de procedimientos (MIO, MIA); vigilancia continua: políticas, planificación, programas de vigilancia, preparación de inspectores, respaldo de seguimientos y gestión; normativa y textos de orientación: adoptar, aplicar y controlar el cumplimiento de los documentos de referencia de oaci, establecer procedimientos a usuarios para cumplir las normas; registros: tener registros que demuestren la efectiva aplicación y cumplimiento de los requisitos y normas, tanto por parte de la autoridad como por los usuarios.

40. Antes de terminar, presentó las siguientes conclusiones:

- a) Los resultados de la USOAP en la región indican un promedio de falta de implementación efectiva de un 30,78%, ligeramente bajo el promedio mundial.
- b) Las áreas con más observaciones son los servicios de la navegación aérea, AGA e investigación de accidentes.
- c) Las áreas de los Anexos 1,6 y 8, representa el 30% de falta de implementación, dentro de los cuales la aeronavegabilidad es el aspecto más crítico.
- d) Los elementos críticos más comprometidos son personal calificado, resoluciones de seguridad y vigilancia continua.
- e) La implementación del trabajo realizado por el Sistema Regional habría permitido solucionar muchas de las observaciones que afectan a los elementos críticos de reglamentación, orientaciones técnicas y certificaciones.
- f) Es posible que algunos estados ya han solucionado algunas de las no conformidades como resultado de la aplicación de sus propios planes de acción.
- g) Se han determinado una serie constataciones comunes que podrían tener
- h) Soluciones comunes o que otros estados las tienen solucionadas. La “Cooperación Horizontal” podría ser una excelente herramienta.

41. Finalmente, mencionó lo que quedaba por hacer al respecto:

- a) Actualizar la información que necesariamente deben proporcionar los estados, de la situación actual de las no conformidades aún no resueltas. Como alternativa que los estados soliciten a la secretaría de la CLAC los temas específicos que requieran apoyo.

- b) Priorizar las no conformidades que permita elaborar un plan de acción regional que sea realista y factible de cumplir. Antes de proponer este plan de acción, será necesario actualizar la información de los Estados, de las no conformidades solucionadas, para concentrar el esfuerzo en los aspectos más relevantes para la seguridad operacional.
- c) Proponer una metodología de trabajo tanto a nivel CLAC en el programa de “Cooperación Horizontal”, como en el programa del Sistema Regional, tendiente a buscar evitar duplicidad de esfuerzos tanto a nivel Organismos Regionales como individualmente por los Estados.
- d) Mejorar la comunicación e intercambio de información entre los Estados que permita ampliar significativamente los resultados de la “Cooperación Horizontal”.

42. Los Delegados de Brasil y Uruguay felicitaron al Delegado de Chile por su brillante presentación e informaron que se pondrán en contacto con él para proporcionarle la información actualizada sobre las auditorías y solución de discrepancias.

43. A continuación, la Asamblea concluyó que para seguir impulsando el trabajo en esta materia, es compromiso de los Estados entregar la información actualizada al Punto Focal para crear la base de datos apropiada a efectos de actualizar el diagnóstico e identificar las áreas en las cuales se pueda ir ofreciendo el apoyo mutuo dentro de la política de “Cooperación Horizontal”, lo que se puede hacer antes y/o después de las auditorías.

- **Curso de respuesta a las auditorías externas (Argentina).**

Nota informativa CLAC/A19-NI/03

44. El Sr. Daniel Valente, Jefe Unidad de Relaciones Institucionales de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) informó a la Secretaría la decisión de la ANAC de retirar la Nota informativa CLAC/A19-NI/03 del 25/10/10, presentada por su país. Esta decisión obedeció a la transferencia de la Macrotarea “Capacitación” a la Administración de Brasil. Hábita cuenta que el asunto tratado refiere a esa área, no consideraron conveniente comprometer o forzar actividades relativas a la misma sin la intervención de Brasil. Finalmente, manifestó que proporcionarán al nuevo Punto Focal, todos los antecedentes e información disponible.

- **Presentación – Control de Cargos Adicionales en los Boletos (Experiencia de Brasil).**

Nota de estudio CLAC/A19-NE/16

45. El Secretario realizó una breve introducción recordando que el Comité Ejecutivo de la CLAC en su LXXIX reunión (Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1° de septiembre de 2010), al analizar el informe presentado por el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/25) (Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010), entre otras cosas, acordó solicitar a Brasil que durante la Asamblea realice una presentación sobre su experiencia en la implementación de normatividad y control de los “Cargos adicionales en los boletos”. Asimismo, informó que Brasil ya había presentado una nota de estudio sobre el mismo tema en el 37° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI el cual fue acogido favorablemente y fue incluido en el programa de trabajo de dicha Organización.

46. Seguidamente, el Delegado de Brasil realizó la presentación empezando con los antecedentes del tema, el diagnóstico de la situación, una propuesta de un proyecto de resolución. La presentación se acompaña como **Adjunto 9**.

47. La Asamblea acogió favorablemente la propuesta de Brasil y encargó a la Secretaría promulgar la Resolución con los ajustes de redacción correspondiente.

48. Al respecto, el Delegado de Argentina felicitó al Representante de Brasil por la presentación y solicitó se deje constancia en el informe que, como lo expresó su Delegación en la LXXIX reunión del Comité Ejecutivo (Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010), adoptar una resolución que aborda este tipo de problema, no en todos los Estados está en manos de la autoridad aeronáutica. Sin embargo, veía con interés y consideraba que era una solución apropiada. Pero, en el caso de Argentina, reiteró que aplicar una normativa de esta naturaleza está fuera del ámbito de la Administración de Aviación Civil e involucraría la participación de numerosos organismos del Estado Nacional.

- **Presentación – Sistema de la Gestión de la Seguridad Operacional en los Operadores Aéreos (República Dominicana-IDAC).**

Nota de estudio CLAC/A19-NE/17

49. La Delegada de República Dominicana en representación del Instituto Dominicano de Aviación Civil y de la Academia de Ciencias Aeronáuticas realizó una presentación sobre la implementación de un programa que lo están trabajando con los operadores aéreos y también con los servicios de tránsito aéreo. El propósito de dicha presentación era mostrar una experiencia práctica del trabajo que vienen realizando. Ratificó lo expresado por el Delegado de Chile en su presentación sobre Seguridad Operacional e informó que en República Dominicana existen cinco operadores que cuentan con su SMS aprobado por la autoridad y, en noviembre, estarían siendo auditados tres más. La presentación en detalle se acompaña como **Adjunto 10**.

- **Presentación – Estadísticas (República Dominicana-JAC).**

Nota de estudio CLAC/A19-NE/18

50. La Delegada de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana realizó una presentación sobre el Sistema estadístico y los flujos de tráfico desde y hacia su país. La presentación se acompaña como **Adjunto 11**.

- **Presentación – Sistema de Alertas Tempranas (Experiencia de Venezuela).**

51. El Delegado de Venezuela realizó su presentación aclarando el cambio del título, por “Sistema de Integración Tecnológica. Experiencia de Venezuela”, mediante la cual daba a conocer la experiencia de su país en la implementación de dicho Sistema. La presentación se acompaña como **Adjunto 12**.

- **Presentación – Emiratos Árabes Unidos.**

52. La Representante de los Emiratos Árabes Unidos realizó su presentación manifestando que para los EAU, la CLAC es un importante socio estratégico que ambas partes tienen intereses comunes, entre ellos la seguridad operacional, seguridad de la aviación. Asimismo, informó que los EAU ha firmado Memorándums de Entendimiento con la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y con la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), con ésta última, manifestó que la

cooperación es especialmente en el área de “Entrenamiento” y que están deseosos de continuar estrechando las relaciones con la Comisión. La presentación se acompaña como **Adjunto 13**.

SESIONES A PUERTA CERRADA

(Información Restringida: Cuestiones 14, 15, 16 y 17)

Cuestión 18 del

Orden del Día:

Clausura de la XIX Asamblea Ordinaria.

68. El Sr. Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana destacó que el tema de la integración del transporte aéreo fue ampliamente debatido durante la Asamblea, se refirió además a la Política de “Cooperación Horizontal” específicamente en los temas de capacitación y seguridad operacional, instando a los Estados a trabajar coordinadamente y ayudarse mutuamente. Asimismo, se refirió al tema del Medioambiente exhortando a que la CLAC lleve una posición común y mantenga un criterio unificado para poder enfrentar este tema. Posteriormente, el Sr. Rodríguez hizo entrega de un presente al Sr. Roberto Kobeh, Presidente del Consejo de la OACI, en agradecimiento por su participación y apoyo brindado en la Asamblea de la CLAC.

69. Por su parte, el Secretario de la CLAC agradeció la colaboración recibida durante el período 2009-2010 por parte de los Estados, sus expertos y Organismos observadores que conformaron los grupos de trabajo, así como el apoyo logístico recibido de las autoridades aeronáuticas en cada uno de los eventos que se desarrollaron. Agradeció además, al personal de la Secretaría a su cargo, así como al Estado anfitrión, en la persona del Presidente de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana. Para terminar, informó a los Estados que deseen suscribir el “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos”, que éste estaría listo para la firma al día siguiente, aprovechando la reunión del Comité Ejecutivo.

70. Finalmente, el Sr. Luis Rodríguez Ariza reiteró que al asumir la Presidencia de la CLAC, expresaba su agradecimiento por la confianza otorgada y comprometió a los nuevos miembros del Comité Ejecutivo a apoyar su gestión para alcanzar los objetivos planteados. Declaró clausurada la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, no sin antes agradecer a la Secretaría y su personal de apoyo por el éxito alcanzado.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

XIX ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

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

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

ALEJANDRO AGUSTÍN GRANADOS
Administrador
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Hipólito Irigoyen 250, Piso 12, Oficina 1211
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4349 7205 / 0094 Ext. 0135
F: (54 11) 4349 7206
agranados@anac.gov.ar



JORGE MAQUEZ
Director Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Hipólito Irigoyen 250, Piso 12, Oficina 1207
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4349 7205
F: (54 11) 4349 7206
jmaquez@anac.gov.ar



NORBERTO E. LUONGO
Director de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales
Dirección Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Hipólito Yrigoyen 250 – Piso 12 – Oficina 1206
(C1086AAB) Buenos Aires
T: (54 11) 4349 7313 / 8487 / 7214
luongo@norbertoluongo.com



JORGE ANDRÉS GELSO
Representante de Argentina en el Consejo de la OACI
Organización de Aviación Civil Internacional – OACI
999 University Street, Suite 15.20 Montreal, Québec, H3C 5J9
T: (1 514) 954 8250
F: (1 514) 954 8250
jgelso@icao.int



DANIEL VALENTE
Jefe de la Unidad de Relaciones Institucionales
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Avenida Rafael Obligado s/n
Aeroparque Jorge Newbery
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4845 0094 / 95
F: (54 11) 4845 0094 / 95
dvalente@anac.gov.ar



SALVADOR JULIO POSTIGLIONI
Director Nacional
Policía de Seguridad Aeroportuaria - PSA
Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini EZEIZA
T: (54 11) 4480 2457
F: (54 11) 4480 2457
direccionnacional@psa.gov.ar



FABIAN MOREIRA
Encargado de la Dirección de Seguridad de la Aviación
Policía de Seguridad Aeroportuaria - PSA
Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini EZEIZA
T: (54 11) 4480 2457
F: (54 11) 4480 2457
direccionnacional@psa.gov.ar



JUAN PABLO PICASSO
Gerente de Regulación Económica y Financiera
Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos - ORSNA
Corrientes 441, Buenos Aires
T: (54 11) 4327 1259
F: (54 11) 4327 0797
jpicasso@orsna.gov.ar



FERNANDO MARTÍN BRAVO
Jefe de Departamento Técnico Legal
Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos - ORSNA
Corrientes 447, Piso2, Buenos Aires
T: (54 11) 4327 0795
F: (54 11) 4327 3039
fbravo@orsna.gov.ar



NICOLÁS DAPENA FERNÁNDEZ
Gerente de Relaciones con la Industria y Organismos Oficiales
Aerolíneas Argentinas S.A.
Bouchard 547, 6to Piso, Buenos Aires,
T: (54 9 11) 4130 3140
F: (54 11) 4130 3481
ndapena@hotmail.com
ndapena@aerolineas.com.ar



MARÍA FLORENCIA DOVICHÍ (*Observador*)
Asesor Legal
Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas – APLA
Lezica 4031 (1202)
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4958 4166
F: (54 11) 4958 4166
flordovichi@gmail.com



SILVIA SUSANA VERSAGGI (*Observador*)
Secretaría Gremial
Asociación Argentina de Aeronavegantes
Bartolomé Mitre 1906, Capital Federal, Argentina
T: (54 11) 4290 3524
F: (54 11) 4953 2942
Silviaversaggi@yahoo.com.ar



BELICE

JOSÉ CONTRERAS
Director of Civil Aviation
P. O. Box 367, Belize City
T: (501 2) 252 052
F: (501 2) 252 533
dcabelize@btl.net



YASHIN DUJON
Tourism Officer
Ministry of Tourism, Civil Aviation and Culture
106 South Street, Belize City, Belize
T: (501 2) 272 801
F: (501 2) 272 810
yashin.dujon@tourism.gov.bz



BOLIVIA

FERNANDO LLANOS PEREIRA
Director Ejecutivo
Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y
Transportes
Calle 13 de Calacoto entre Sauces y Costanera No. 8260, La Paz
T: (591 2) 277 2266
F: (591 2) 277 2299
filanos@att.gob.bo



VERÓNICA JORDAN ARCE
Directora Técnica Sectorial de Transportes
Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y
Transportes
Calle 13 de Calacoto entre Sauces y Costanera No. 8260, La Paz
T: (591 2) 277 2266
F: (591 2) 277 2299
vjordan@att.gob.bo



BRASIL

SOLANGE PAIVA VIEIRA
Directora Presidente
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Edifício Parque
CEP: 20.0710-001
T: (55 21) 3501 5003
F: (55 21) 3501 5042
presidencia@anac.gov.br

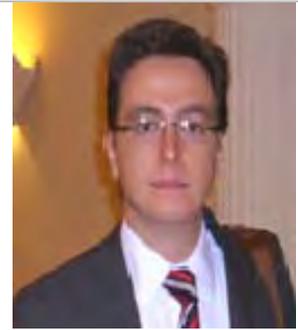


RAMON BORGES CARDOSO
Director General del Departamento de Controle do Espaço Aéreo –
DECEA y
Presidente Comissão de Estudo Relativo a Navegação Aérea
Internacional - CERNAI
Avenida General Justo, 160 – 5º Andar – Centro – Rio de Janeiro – RJ –
CEP 20.021-130 – Brasil
T: (55 21) 2101 6200
F: (55 21) 2101 6371
adgcea@decea.gov.br



BRUNO SILVA DALCOLMO

Superintendente de Relaciones Internacionales
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas, 850-22° Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ
CEP: 20.0710-001
T: (55 21) 3501 5153
F: (55 21) 3501 5152
sri@anac.gov.br



PAULO HENRIQUE DE NORONHA LUZ TRINDADE

Superintendente de Capacitación y Desarrollo de Personas
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas, 850-22° Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ
CEP: 20.0710-001
T: (55 21) 3501 5736
F: (55 21) 3501 5130
scd@anac.gov.br



RAYMUNDO SANTOS ROCHA MAGNO

Representante Permanente de Brasil ante el Consejo de la OACI
999 University Street, Suite 14.60, Montreal, QC, H3C 5J9
T: (1 514) 954 8257
F: (1 514) 954 9213
rmagno@icao.int



JOSÉ DOLABELA PORTELA

Gerente de Coordinación con Organismos Internacional
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas, 850-22° Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ
CEP: 20.0710-001
T: (55 21) 3501 5112
F: (55 21) 3501 5152
Jose.dolabela@anac.gov.br



LUIZ GUILHERME FERREIRA DE CASTRO JUNIOR

Diplomático
División de Negociaciones de Servicios
Ministerio de Relaciones Exteriores
Esplanada dos Ministérios – Bloco H
CEP 70170-900
Brasilia – DF
T: (55 61) 3411 8907
F: (55 61) 3411 8895
luizguilherme.castro@itamaraty.gov.br

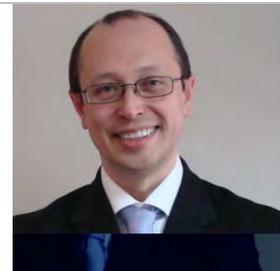


CHILE

JOSÉ HUEPE PÉREZ
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Edificio Aeronáutica Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia
T: (56 2) 436 8136
F: (56 2) 439 2101
director@dgac.cl
secretaria_director@dgac.cl



JAIME BINDER ROSAS
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil - JAC
Moneda 1020, 4to Piso, Santiago
T: (56 2) 698 6945
F: (56 2) 698 3148
jbinder@mtt.cl



LORENZO SEPÚLVEDA BIGET
Director de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2498
F: (56 2) 439 2143
lsepulveda@dgac.cl



MARÍA FERNANDA GÓMEZ ASTORGA
Cientista Político
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2775
F: (56 2) 439 2143
fgomeza@dgac.cl



COLOMBIA

SANTIAGO CASTRO GÓMEZ

Director General

UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Av. El Dorado #103-15, Piso 5, Apartado Aéreo 12307, Bogotá

T: (57 1) 296 3183 / 2963840

F : (57 1) 413 8586

M : (317) 433 2201

santiago.castro@aerocivil.gov.co



ILVA RESTREPO ARIAS

Jefe Oficina de Transporte Aéreo

UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Av. El Dorado #103-15, Piso 5, Apartado Aéreo 12307, Bogotá

T: (57 1) 296 3418

F: (57 1) 413 5260

ilva.restrepo@aerocivil.gov.co



CLAUDIA ESGUERRA BARRAGÁN

Jefe Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios

UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Av. El Dorado 103-15, piso 5, Bogotá

T: (57 1) 296 3161

F: (57 1) 413 5260

claudia.esguerra@aerocivil.gov.com



COSTA RICA

GUSTAVO ALVARADO CHAVES

Director

Consejo Técnico de Aviación Civil

La Uruca, San José, Costa Rica

T: (506) 2299 5800

F: (506) 2290 6504

galvarado@ict.go.cr



SONIA GARRO ROJAS

Directora de Transporte Aéreo

Dirección General de Aviación Civil – DGAC

La Uruca, contiguo a Migración, Apartado Postal 5026 - 1000

San José, Costa Rica

T: (506) 2231 1770

F: (506) 2290 0089

sgarro@dgac.go.cr



CUBA

ARGIMIRO OJEDA VIVES
Vicepresidente
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución
Apartado Postal 6215, La Habana
T: (53 7) 830 6046 / 838 1145
F: (53 7) 837 7450
vp@iacc.avianet.cu



MAYDA MOLINA MARTÍNEZ
Vicepresidenta
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución
Apartado Postal 6215, La Habana
T: (53 7) 830 6046 / 838 1108
F: (53 7) 834 4553
mayda.molina@iacc.avianet.cu
vpmmolina@iacc.avianet.cu



ECUADOR

RODRIGO MARCELO AGUILAR ORELLANA
Subdirector de Aviación Civil del Litoral
Dirección General de Aviación Civil - DGAC
Av. De las Américas y José Alavedra Tama, Guayaquil
T : (593 4) 228 4217
F : (593 4) 228 1651
C : (593 9) 349 8152
subdirector.subdac@dgac.gob.ec



EL SALVADOR

ALIRIO SERRANO MELGAR
Presidente del Consejo Directivo
Autoridad de Aviación Civil - AAC
Carretera Panamericana
Km. 9 1/2, Blvd. Ejército, Ilopango
San Salvador
T: (503 2) 295 0265
F: (503 2) 295 0345
aserrano@aac.gob.sv



GUATEMALA

JUAN JOSÉ CARLOS SUÁREZ
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, zona 13
T: (502) 2321 5402/00
F: (502 2) 231 4840
pepe_carloss@yahoo.com



MANUEL SALVADOR POLANCO RAMÍREZ
Asesor Despacho Superior
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, zona 13
T: (502 2) 321 5411
polancoramirezmanuel salvador@gmail.com



HONDURAS

MANUEL ENRIQUE CACERES
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Aeropuerto Internacional Toncontin
Apartado Postal 30145, Tegucigalpa D.C.
Honduras P.O. BOX 30145
T: (504 2) 346 853
F: (504 2) 331 622
manuelcacereshn@yahoo.com
direcciongeneral@dgachn.org
joalsmf@hotmail.com



JAMAICA

MARVA GORDON-SIMMONDS
General Counsel
Jamaica Civil Aviation Authority – JCAA
4 Winchester Road
Kingston 10, Jamaica
T: (1 876) 960 3948
F: (1 876) 926 1452
legal@jcaa.gov.jm



MÉXICO

DIONISIO MÉNDEZ MAYORA
Representante Permanente de México ante la OACI
Organización de Aviación Civil Internacional – OACI
999 University Street Suite 14:40
Montreal, Quebec, H3W 1S2 Canada
T: (1 514) 954 8285
F: (1 514) 954 5838
dmendez@icao.int



NICARAGUA

MARCELINO VÁSQUEZ FLORES
Director de Transporte Aéreo
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC
Km. 11 ½ Carretera Norte, Managua
T: (505) 2276 8580
F: (505) 2276 8588
mvasquez@inac.gob.ni



EVELING ANABELL ARÁUZ BETANCO
Asesora Legal
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC
Km. 11 ½ Carretera Norte, Managua
T: (505) 2276 8580
F: (505) 2276 8589
alegal@inac.gob.ni



PANAMÁ

RAFAEL BÁRCENAS CHIARI
Director General
Autoridad Aeronáutica Civil – AAC
Panamá Albrook, Av. Canfield, Edificio 870
Panamá, Panamá
T: (507) 501 9402
F: (507) 501 9305
rbarcenas@aeronautica.gob.pa
mcerdeira@aeronautica.gob.pa



<p>ABDEL MARTÍNEZ Secretario General Autoridad Aeronáutica Civil – AAC Panamá Albrook, Av. Canfield, Edificio 870 Panamá, Panamá T: (507) 501 9400 F: (507) 501 9487 / 9305 abdelmartinez@aeronautica.gob.pa</p>	
---	---

<p>VÍCTOR GORDAY Jefe de Misión AAC – OACI Coordinador de Proyecto PAN/08/801 Autoridad Aeronáutica Civil – AAC Panamá Albrook, Av. Canfield, Edificio 870 Panamá, Panamá T: (507) 501 9400 / 9483 F: (507) 501 9487 / 9305 vgorday@aeronautica.gob.pa hdominguez@aeronautica.gob.pa</p>	
---	---

<p>MARICARMEN CERDEIRA Jefa de Protocolo Autoridad Aeronáutica Civil – AAC Panamá Albrook, Av. Canfield, Edificio 870 Panamá, Panamá T: (507) 501 9402 F: (507) 501 9305 mcerdeira@aeronautica.gob.pa</p>	
--	--

<p>MOISÉS VÉLIZ AROSEMENA Vicepresidente de Relaciones con los Gobiernos COPA AIRLINES Complejo Business Park, Torre Norte Costa del Este, Panamá T: (507) 304 2534 F: (507) 304 2535 mveliz@copaair.com ejcastillo@copaair.com</p>	
--	---

PARAGUAY

<p>HERNÁN COLMÁN QUINTANA Director de Aeronáutica Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC Ministerio de Defensa Nacional Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 6° Piso, Asunción T: (595 21) 211 978 F: (595 21) 210 628/ 211 978 hc_dac@dinac.gov.py</p>	
--	---

MARÍA LIZ VIVEROS DE BAZÁN
Subdirección de Transporte Aéreo
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC
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
marializviveros@hotmail.com
staai@dinac.gov.py



VIVIAN SUSANA OCAMPOS ALVAREZ
Asesora Jurídica
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso,
Asunción Paraguay
T: (595 21) 204 205
F: (595 21) 204 205
C: (595 21) 0981 9597 97
vivian_ocampos@hotmail.com



REPÚBLICA DOMINICANA

LUIS P. RODRÍGUEZ ARIZA
Presidente
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5197
jacrd@codetel.net.do
lrodriguezariza@yahoo.es
lrodriguezariza@hotmail.com



JOSÉ TOMÁS PÉREZ
Director General y Secretario de Estado
Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC
Av. México esq. Dr. Delgado, Of. Gubernamental Bloque "A", 2° nivel
Apartado Postal 1180, Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 Ext. 290 / 221 8327
F: (1 809) 221 8616
jtperez@idac.gov.do
cguzman@idac.gov.do



AXEL B. WITTKOP
Miembro de la Junta de Aviación Civil
Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores
Av. Independencia N° 752, Santo Domingo
T: (1 809) 535 6280.
F: (1 809) 707 5966
axel294@hotmail.com



<p>CARLOS VERAS Embajador ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 999 University Street, Montreal, Canadá T: (1 514) 954 5808 c.verasro@hotmail.com</p>	
<p>JOSE A. PANTALEON TAVERAS Miembro de la Junta de Aviación Civil Representante del Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo Palacio Nacional Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 695 8038 / 689 4113 F: (1 809) 682 2415 jpantaleon@consultoria.gov.do</p>	
<p>PEDRO R. VALENZUELA QUIROZ Miembro de la Junta de Aviación Civil Representante de la Fuerza Aérea (FAD) Base Aérea San Isidro, República Dominicana T: (1 809) 754 7751 F: (1 809) 596 7808 valenquiroz@hotmail.com</p>	
<p>ZENÓN ANTONIO PADILLA ALCÁNTARA Miembro de la Junta de Aviación Civil Director General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria – CESA Prol. Ruta 66, Punta Caucedo, Las Américas T: (1 809) 796 2594 F: (1 809) 549 9946 zpadilla65@gmail.com</p>	
<p>HÉCTOR ARTURO VILLANUEVA SANTIAGO Miembro de la Junta de Aviación Civil Representante del Sector Turístico Privado Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 368 5522 F: (1 809) 368 5511 asonahores@asonahores.com</p>	
<p>NASIM ANTONIO YAPOR ALBA Miembro de la Junta de Aviación Civil Representante del Sector Privado Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 334 4141 F: (1 809) 412 2193 ayapor@ccs.com.do</p>	

JOSÉ LUIS ABRAHAM
Miembro de la Junta de Aviación Civil
Representante del Sector Privado
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 729 0910
F: (1 809) 565 5776
Jlabraham853@yahoo.com



RAMÓN JEREZ DÍAZ
Miembro de la Junta de Aviación Civil
Representante del Departamento Aeroportuario
Av. Tiradente, Esq. Roberto Pastoriza, Plaza J.R
T: (1 809) 530 8064
ramjerez@yahoo.com



PABLO LÍSTER MARÍN
Secretario
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez No 104, Gazcue
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 685 9863
plister@jac.gob.do



FERNANDO VERMENTON FRÍAS
Asistente administrativo del Presidente JAC
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167 Ext. 250
F: (1 809) 689 5184
fvermenton@jac.gob.do



ANDRÉS SENCIÓN VILLALONA
Asistente Técnico del Presidente JAC
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4167
andressencion@hotmail.com



BERNARDA DE JESÚS FRANCO CANDELARIO
Encarda del Departamento de Transporte Aéreo
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167 Ext. 239
F: (1 809) 689 5184
bernardadejesus@hotmail.com / bfranco@jac.gob.do



<p>PAOLA AIMÉE PLÁ PUELLO Encargada de la División Legal Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 682 6815 plapaola@gmail.com / ppla@jac.gob.do</p>	
<p>ANA MARÍA SERRATA ASMAR Encargada de la Sección de Acuerdos Internacionales Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 682 6815 serratanamaria@hotmail.com / aserrata@jac.gob.do</p>	
<p>ONELBIA ALTAGRACIA PICHARDO JIMÉNEZ Encargada de la Sección de Contratos y Seguros Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 689 5184 Onelbia_p@hotmail.com / opichardo@jac.gob.do</p>	
<p>ADÁN E. BODDEN FERNÁNDEZ Encargado de la Sección de Operaciones Aéreas Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 682 6815 abodden@jac.gob.do</p>	
<p>FRANCISCO ERNESTO GUERRERO SORIANO Encargado de la División de Economía y Planificación Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 Ext. 249 F: (1 809) 689 4113 Frankguerrero_soriano@hotmail.com</p>	

HÉCTOR J. CHRISTOPHER S.
Encargado de la Sección Análisis y Factibilidad
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167 Ext. 248
F: (1 809) 682 6815
Hectorchristopher@hotmail.com



ESPERANZA DE LA O ROSELL MARTÍNEZ
Encargada de la Sección de Estadísticas
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167 Ext. 250
F: (1 809) 689 4113
erosell@jac.gob.do
ingris_esperanza@hotmail.com



ENMANUEL M. SOUFFRONT TAMAYO
Director de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación – CIAA
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo
T: (1 809) 961 2738
F: (1 809) 682 6450
esouffront@jac.gob.do



ALFONSO J. VÁSQUEZ VARGAS
Miembro del CIAA
Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación – CIAA
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo
T: (1 809) 961 2796
F: (1 809) 682 6450
avasquez@jac.gob.do



ROBERTO ACEVEDO
Encargado de la División de Facilitación
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez No. 104
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 689 4167
racevedo@jac.gob.do



ISRAEL A. LÓPEZ ACOSTA
Inspector Facilitación
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167 Ext. 244
F: (1 809) 689 4167
ilopez@jac.gob.do



<p>IVÁN VÁSQUEZ Director Normas de Vuelo Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Av. México esq. Dr. Delgado Of. Gubernamental Bloque "A", 2° nivel Apartado Postal 1180, Santo Domingo T: (1 809) 221 7909 Ext. 204 F: (1 809) 688 7097 i_vasquez2000@yahoo.com / ivasquez@idac.gov.do</p>	
<p>VÍCTOR SUÁREZ Director General Aeropuerto Internacional del Cibao Av. Víctor Manuel Esparillat, Licey, Santiago, R.D. T: (1 809) 275 8002 F: (1 809) 233 8080 vsuarez@aic.com.do</p>	
<p>LUIS DELGADO Asesor Externo Junta de Aviación Civil - JAC Jose Joaquin Paner # 104 T: (1 809) 689 4167 lmd8@hotmail.com</p>	<p>Foto no disponible</p>
<p>JOSÉ LEONARDO GARCÍA Director acreditaciones y certificaciones Junta de Aviación Civil - JAC Jose Joaquin Pérez # 104 T: (1 809) 689 4167 Jose.leonardo@hotmail.com</p>	
<p>ALVARO CARCAMO OLMOS Asesor Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Barros Errazurit, 1954, Piso 19 T: (56 2) 269 9100 F: (56 2) 269 9105 acarcamo@qsl.cl</p>	
<p>CARLOS M. ORTEGA VARGAS Capitán, FAD Fuerza Aérea Dominicana Base Aérea de San Isidro, Autopista San Isidro, Santo Domingo Este, República Dominicana T: (1 829) 898 7724 ortegavargas@gmail.com</p>	<p>Foto no disponible</p>

<p>CARLOS M. ORTEGA VARGAS Capitán, FAD Fuerza Aérea Dominicana Base Aérea de San Isidro, Autopista San Isidro, Santo Domingo Este, República Dominicana T: (1 829) 898 7724 ortegavargas@gmail.com</p>	<p>Foto no disponible</p>
<p>JAVIER RODRÍGUEZ Asesor Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas - ASCA 1086 nw 96, Av – Pantation, FL 33322 T: (1 954) 290 5616 F: (1 954) 382 3405 Aviationmu@gmail.com</p>	
<p>ADRIANA VON MAREES Asesor Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Barros Errazurit, 1954 of 1901 Chile T: (56 9) 818 3246 avonmarres@qsl.cl</p>	
<p>JOSE LUIS MARTE Gerente de Operaciones Aerolínea MAS Calle Modesto Díaz # 9, Ensanche la Julia, Ciudad Universitaria, Santo Domingo, Distrito Nacional T: (1 809) 532 1518 F: (1 809) 532 1518 j.marte@aerolineasmas.com</p>	
<p>LUIS A. FLORES MOTA Asesor Aerolíneas MAS Calle Modesto Díaz # 9, Ensanche la Julia, Ciudad Universitaria, Santo Domingo, Distrito Nacional T: (1 809) 532 1867 F: (1 809) 532 1518 l.flores@aerolineasmas.com</p>	

URUGUAY

JESÚS IGLESIAS

Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -
DINACIA
Av. W. Ferreira Aldunate 5519, C.P. 12.100 Paso Carrasco, Canelones,
Montevideo
T: (598 2) 600 8856 / 604 0408 Int. 4034
F: (598 2) 6040408 Ext. 4054
jiglesias@dinacia.gub.uy



LUIS GIORELLO SANCHO

Asesor Jurídico
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura
Aeronáutica - DINACIA
Av. W. Ferreira Aldunate 5519, C.P. 12.100 Paso Carrasco, Canelones,
Montevideo
T: (598 2) 604 0408 int. 4223
F: (598 2) 604 0408 int. 4232
giosan@adinet.com.uy



MARIA ANGÉLICA GONZÁLEZ

Asesor Legal y Secretaria Técnica
Junta Nacional de Aeronáutica Civil - JNAC
Rincón 575, Piso 12, Montevideo
T: (598 2) 915 1218
F: (598 2) 915 8598
juntaaeronautica@mtop.gub.uy
dntaereo@adinet.com.uy



<p>FERNANDO PASADORES CORREA Presidente PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A. Colonia 1013, piso 9, Montevideo T: (598 2) 902 0231 F: (598 2) 902 0231 fpasadores@plunaea.com.uy</p>	
<p>DANIEL DELGADO SICCO Director PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A. Colonia 1013, piso 9, Montevideo T: (598 2) 902 1514 F: (598 2) 902 0231 ddelgadosicco@plunaea.com.uy</p>	
<p>PABLO SEITUN ETCHAVARRIA Gerente División Jurídica PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A. Colonia 1013, piso 9, Montevideo T: (598 2) 902 0231 F: (598 2) 902 0231 seitun@calculo.com pseirun@hotmail.com</p>	

VENEZUELA

<p>DAVID BLANCO CARRERO Representante de la República Bolivariana de Venezuela ante OACI INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica Civil Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica piso 5, Zona Postal 1060 Caracas T : (58 212) 277 4537 F : (58 212) 277 4507 d.blanco@inac.gob.ve</p>	
<p>MIGUEL TORRES Asesor Presidencial INAC Instituto Venezolano de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica piso 5, Zona Postal 1060 Caracas T: (58 416) 646 8022 Migueltorre15@hotmail.com</p>	

RAFAEL BARRIOS
Asesor Presidencial INAC
Instituto Venezolano de Aeronáutica Civil – INAC
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur,
Torre Británica piso 5, Zona Postal 1060 Caracas
T: (58 416) 220 4491
rbarriosa@hotmail.com



ESTADOS NO MIEMBROS

EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

Aysha Al Hamili
Representante de los EAU en el Consejo de la OACI
OACI – Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street Suite 14.20
Montreal, QC H3C 5J9
T: (1 514) 954 5753
F: (1 514) 954 5826
uae@icao.int



ESTADOS UNIDOS

DAWN R. H. VEATCH
Director Western Hemisphere Office
Federal Aviation Administration – FAA
800 Independence Avenue, SW,
FOB 10B, 6th Floor, East
Washington, DC 20591
T: (1 202) 385 8900
F: (1 202) 267 7198
dawn.veatch@faa.gov



DANIEL CASTRO
Senior Representative
Federal Aviation Administration – FAA
Embajada de Estados Unidos, Ciudad de Panamá, Panamá
T: (507) 207 7046
daniel.castro@faa.gov



MICHAEL J. ZENKOVICH
Division Manager
DOT/FAA/Flight Standards Division, Southwest Region
Federal Aviation Administration – FAA
2601 Meachan Blvd. Fort Worth, TX 76137
T: (1 817) 222 5200
F: (1 817) 222 5286
michael.j.zenkovich@faa.gov



JOHN BARBAGALLO
Division Manager, Aviation Flight Standards International
Federal Aviation Administration – FAA
600 Independence Avenue, Sixth Floor, Washington, DC 20591
T: (1 202) 385 8070
john.barbagallo@faa.gov



DAVID X. SANTOY
Manager
DOT/FAA/Flight Standards Division, DFW International Field Office
Federal Aviation Administration – FAA
14800 Trinity Blvd. Suite 300, Fort Worth, TX 76155
T: (1 817) 542 1149
T : (1 817) 684 6784
david.x.santoy@faa.gov



HARRY L. NUTTER
Deputy Division Manager, Southern Region
Federal Aviation Administration – FAA
1701 Columbia Ave, College Park GA30337
T: (1 404) 305 6000
F: (1 404) 305 6008
harry.nutter@faa.gov



MARIELY LOPERENA MOURE
Representante de la TSA para Centro América y la República Dominicana
Transportation Security Administration - TSA
3000 SW 148th Ave Suite 200 Miramar, FL
T: (1 954) 874 7123
mariely.loperena@dhs.gov



JOSEPH CATAN
Agregado de la Transportation Security Administration (TSA)
Embajada de USA en Argentina
Av. Colombia 4300-C1425GMN, Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 5777 4470
F: (54 11) 5777 4215
C: (54 11) 4447 7300
BB: (00 1 202) 286 3438
Joseph.Catan@dhs.gov



MALASIA

KOK Soo Chon
Representante de Malasia en el Consejo de la OACI
Organización de Aviación Civil Internacional - OACI
999 University Street, Suite 16.21
Montreal, Quebec H3C 5H7, Canada
T: (1 514) 954 8061
F: (1 514) 954 8162
ksoochon@icao.int



SINGAPUR

YAP ONG HENG
Director-General
Civil Aviation Authority of Singapore
Singapore Changi Airport P.O. Box 1, Singapore 918141
T: (65) 6541 2010
F: (65) 6546 7544
yap_ong_heng@caas.gov.sg



POK CHENG CHONG
Director
Singapore Aviation Academy – SAA
1 Aviation Drive Singapore 499867
T: (65) 6540 6205
F: (65) 6542 9890
pok_cheng_chong@caas.gov.sg



LIM YUNG TZEN
Manager (International Relations)
International Relations Division
CAAS – Civil Aviation Authority of Singapore
Singapore Changi Airport P.O. Box 1, Singapore 918141
T: (65) 6541 3086
M: (65) 9199 2146
F: (65) 6546 5035
lim_yung_tzen@caas.gov.sg



NYDIA NGIOW
Assistant Manager, International Relations
Civil Aviation Authority of Singapore
Singapore Changi Airport P.O. Box 1, Singapore 918141
T: (65) 6595 6017
F: (65) 6546 5035
nydia_ngiow@caas.gov.sg



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

OACI – ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

<p>ROBERTO KOBEH Presidente del Consejo de la OACI 999 University Street, Montreal, Québec, Canadá H3C 5H7 T: (1 514) 954 8011 F: (1 514) 954 5745 president@icao.int</p>	
---	---

<p>FRANKLIN HOYER Director Regional Oficina Regional SAM Av. Víctor Andrés Belaúnde No 147, Torre 4, Piso 4, San Isidro Lima, Perú T: (51 1) 611 8686 F: (51 1) 611 8689 icaord@lima.icao.int</p>	
---	---

<p>LORETTA MARTIN Directora Regional NACC Av. Presidente Masaryk 29, 3° Piso Morales 11570 Colonia Chapultepec Morales México D.F., 11570, México T: (52 55) 5250 3211 F: (52 55) 5203 2757 icao_nacc.icao.int</p>	
--	---

**COCESNA - CORPORACIÓN CENTRO AMÉRICA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN
AÉREA**

<p>BAYARDO PAGOADA FIGUEROA Presidente Ejecutivo 150 mts. Al sur del Aeropuerto Toncotin, Tegucigalpa, Honduras T: (504) 234 3360 F: (504) 234 2550 bpagoadaf@yahoo.com bayardo.pagoada@cocesna.org</p>	
---	---

<p>JUAN CARLOS TRABANINO Director Agencia Centroamericana Navegación Aerea 150 mts. Al sur del Aeropuerto Toncotin, Tegucigalpa, Honduras T: (502) 5704 1750 jtabanino@cocesna.org</p>	
--	---

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

PATRICIO SEPÚLVEDA
Vicepresidente Regional Latinoamérica y el Caribe
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos
T: (1305) 779 9827
F: (1305) 262 2654
sepulvedap@iata.org
restrepoc@iata.org



ALTA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO

ALEX DE GUNTEN
Director Ejecutivo
6355 NW 36th St., Suite 601, Miami, FL. 33166
T: (1 786) 388 0222
F: (1 786) 522 7315
adegunten@alta.aero



ALADA - ASOCIACIÓN LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL

QUISQUEYA CALDERÓN PEGUERO
Vicepresidente Sección Nacional Dominicana
Calle 5, No. 12-Sector Cacique, Santo Domingo,
República Dominicana
T: (1 809) 607 4137
F: (1 809) 959 0170
q.calderon@gmail.com



CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

MARCO OSPINA YÉPEZ
Secretario
Av. Víctor Andrés Belaunde 147, Edificio Real Cuatro, 3° Piso
Centro Empresarial Real, San Isidro, Lima, Perú
Apartado Postal 27032, Lima, Perú
T: (51 1) 422 6905 / 422 9367
F: (51 1) 422 8236
clacsec@lima.icao.int



XIX ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

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

RELACIÓN DE NOTAS DE ESTUDIO

Orden del Día	No. de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Presentada por
1		Apertura: Bienvenida-Autoridad Aeronáutica de República Dominicana.		
2		Discurso del Presidente del Consejo de la OACI.	Tomar nota	OACI
3	CLAC/A19-NE/02	Discurso del Presidente de la CLAC e informe de actividades.	Tomar nota	CLAC
4		Discurso del Excelentísimo Señor Presidente de República Dominicana.	Tomar nota	Rep. Dom.
5	CLAC/A19-NE/01 <i>CORRIGENDUM 7</i> CLAC/A19-NI/01 <i>CORRIGENDUM 6</i>	Adopción del Orden del Día Provisional. Relación preliminar de notas de estudio.	Adopción del Orden del Día	Comité Ejecutivo
6	CLAC/A19-NE/03 <i>CORRIGENDUM 5</i>	Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día.	Asignación temas al Comité	Comité Ejecutivo
7	CLAC/A19-NE/04 CLAC/A19-NE/05 CLAC/A19-NE/06 CLAC/A19-NE/07 CLAC/A19-NE/08 CLAC/A19-NE/09 CLAC/A19-NE/10 CLAC/A19-NE/11 CLAC/A19-NE/12 <i>CORRIGENDUM</i>	Proyectos de Decisión y Revocatoria Proyectos de Decisión <ul style="list-style-type: none"> • Resolución A19-01 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región” • Recomendación A19-02 “Uso de la parada-estancia” • Resolución A19-03 “Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil” • Recomendación A19-04 “Criterios y directrices para preparar una negociación” • Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC” • Recomendación A19-06 “Reporte del seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” • Resolución A19-07 “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico” • Resolución A19-09 Procedimiento para la “Cooperación Horizontal” Revocatoria <ul style="list-style-type: none"> • Proceso de Revocatoria: Res. A11-2, Res. A13-1 y Res. A16-13. 	Proyectos de Decisión	Comité Ejecutivo
8		Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC. <ul style="list-style-type: none"> • Discurso del nuevo Presidente de la CLAC. 	Tomar nota	
9		Lugar y fecha de la XX Asamblea Ordinaria.	Tomar nota	
10	CLAC/A19-NI/02 <i>CORRIGENDUM</i>	Panel sobre “Integración del Transporte Aéreo”.	Tomar nota	Comité Ejecutivo

Orden del Día	No. de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Presentada por
11	CLAC/A19-NE/13	Examen del Informe del Comité de Trabajo.	Revisión y aprobación	Presidente Comité de Trabajo
12	CLAC/A19-NE/14	Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.	Revisión y aprobación	Plenaria
13	CLAC/A19-NE/23	Otros asuntos. <ul style="list-style-type: none"> • Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente. 		México
		<ul style="list-style-type: none"> • Presentación – CALC. 		CALC
	CLAC/A19-NE/15	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación – Situación Regional sobre Seguridad Operacional. 		Chile
	CLAC/A19-NI/03	<ul style="list-style-type: none"> • Curso de respuesta a las auditorías externas. 		Argentina
	CLAC/A19-NE/16	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación – Control de Cargos Adicionales en los Boletos (Experiencia de Brasil). 		Brasil
	CLAC/A19-NE/17	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación – Sistema de la Gestión de la Seguridad Operacional en los Operadores Aéreos. 	Tomar nota	Rep. Dom. (IDAC)
	CLAC/A19-NE/18	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación – Estadísticas. 		Rep. Dom. (JAC)
		<ul style="list-style-type: none"> • Presentación – Sistema de Alertas Tempranas (Experiencia de Venezuela). 		Venezuela
		<ul style="list-style-type: none"> • Presentación – Emiratos Árabes Unidos. 		EAU
14	CLAC/A19-NE/19	Informe de cumplimiento de Macrotareas – Res. A18-11. (Sesión a puerta cerrada)		Secretaría / Comité Ejecutivo
15	CLAC/A19-NE/20	Plan estratégico de actividades 2011-2012 y proyecto de programa de reuniones y capacitación 2011-2012. (Sesión a puerta cerrada)	Aprobación Plan estratégico actividades y programa de reuniones y capacitación 2011-2012	Secretaría / Comité Ejecutivo
16	CLAC/A19-NE/21	Presupuesto para el bienio 2011-2012. (Sesión a puerta cerrada)	Aprobación Presupuesto CLAC 2011-2012	Secretaría / Comité Ejecutivo
17	CLAC/A19-NE/22 <i>CORRIGENDUM</i>	Cuotas de contribución de los Estados miembros. (Sesión a puerta cerrada)	Aprobación Cuotas de Contribución	Secretaría / Comité Ejecutivo
18		Clausura de la XIX Asamblea Ordinaria	Tomar nota	

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

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

Es un gran placer para mí expresar algunos pensamientos antes de que ustedes inicien la XIX Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Pero permítanme primeramente agradecer a la CLAC y a las autoridades de la República Dominicana por su amable invitación y hospitalidad para participar en esta Asamblea.

La XIX Asamblea tiene lugar en el contexto del crecimiento del transporte aéreo en Latinoamérica, signo seguro de que la economía también está creciendo.

Algunos de ustedes recordarán que, en mi declaración de apertura del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el 28 de septiembre, observé que la mayor parte del crecimiento de la población mundial en los próximos decenios ocurrirá en los países en desarrollo. La tendencia sin duda generará un aumento correspondiente de los viajes aéreos.

Éstas son buenas noticias para Latinoamérica, pero el proceso de desarrollo de la aviación civil requerirá grandes inversiones en nuevas aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea para atender a cada vez más millones de pasajeros. Requerirá capacitar a decenas de miles de trabajadores de la aviación para administrar y operar sistemas y tecnologías complejos, y exigirá una colaboración aún más estrecha, entre los Estados, la industria y también los pasajeros, para mantener la integridad del sistema de transporte aéreo a medida que crece para atender la demanda cada vez mayor.

Ése fue el propósito de la Asamblea de la OACI: unir a la aviación para alcanzar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la protección del medio ambiente.

Empecemos con la seguridad operacional. A pesar de que Latinoamérica ha hecho mejoras, la región todavía no ha alcanzado el objetivo, fijado en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, de una tasa de accidentes inferior al doble de la media mundial. Con el aumento previsto del tráfico que ya he mencionado, no hay otra posibilidad que pensar y actuar de manera diferente. De lo contrario el número de accidentes inevitablemente aumentará.

En la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en marzo pasado en la Sede de la OACI, se propuso una estrategia de largo alcance, que luego fue adoptada por la Asamblea. La estrategia consta de cinco elementos clave que ustedes tal vez deseen considerar cuando deliberen sobre la estrategia latinoamericana.

El primer elemento es que los Estados se comprometan a adoptar el enfoque de observación continua en relación con sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional. Esto ayudará a identificar deficiencias más eficientemente y corregirlas más eficazmente, haciendo más fácil asignar recursos específicamente a los asuntos que requieren atención.

El segundo elemento apoya el concepto de transparencia con la creación de un mecanismo verdaderamente internacional para intercambiar información sobre seguridad operacional, que se basa en métodos de medición y de análisis universalmente armonizados. Se dio un paso importante en esta dirección durante la Asamblea con la firma, por la OACI, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, la Comisión Europea y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, de un Memorando de acuerdo para establecer un sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional.

El tercer elemento es la elaboración de un código de conducta para garantizar que la información delicada relacionada con la seguridad operacional se use con el único propósito de mejorarla. La región de Latinoamérica ha tomado la iniciativa aquí con la creación del primer Grupo regional de seguridad operacional de la aviación –Panamericano (RASG-PA). El grupo a su vez ha establecido un mecanismo para intercambiar información, llegando a un consenso sobre las principales cuestiones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación y asegurando que todas las partes interesadas de la industria adopten estrategias de mitigación en forma coordinada. Aliento a todas sus Administraciones a desempeñar un papel activo en este proceso.

El cuarto elemento reafirma la función productiva que pueden desempeñar las organizaciones regionales de vigilancia en la mejora de dicha seguridad. Para los Estados que no poseen los recursos ni los conocimientos especializados para actuar independientemente a fin de resolver los problemas de seguridad operacional, los órganos regionales especializados son los más adecuados para coordinar y alinear varias iniciativas aprovechando estratégicamente los conocimientos especializados y los recursos de los Estados interesados.

Y, por último, el quinto elemento apoya la creación de un nuevo Anexo dedicado enteramente a la gestión de la seguridad operacional. Este nuevo Anexo facilitará un enfoque coordinado de la promulgación de las prácticas necesarias para asegurar los niveles más altos de seguridad en todo el sistema aeronáutico internacional.

Quisiera agregar que la Asamblea también aprobó el plan de la OACI de establecer un enfoque multidisciplinario para resolver problemas críticos de seguridad en la pista, decisión fundamental dado que la mayoría de los accidentes e incidentes graves que dan origen a pérdida de vidas ocurren durante las fases de vuelo de despegue y aterrizaje. Con esta iniciativa se logrará reunir a representantes de líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y autoridades reguladoras. En mayo de 2012, la Organización será anfitriona del Simposio mundial sobre seguridad operacional en la pista, en Montreal, al que seguirán varios seminarios prácticos regionales cuyo propósito es identificar y, además, resolver problemas que atañen a dicha seguridad.

Paso ahora a la seguridad de la aviación civil. También en este caso tenemos que coordinar estrechamente nuestros escasos recursos para hacer frente a las amenazas actuales y a las emergentes; fortalecer los mecanismos actuales de cooperación entre los Estados y la industria; usar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos, respetando a la vez la intimidad y la seguridad de las personas; reforzar y promover la seguridad de los documentos de viaje; y tratar de alcanzar a la vez un alto nivel de seguridad de la aviación y la facilitación eficiente del transporte de pasajeros.

En la Asamblea se adoptó una Declaración sobre seguridad de la aviación que ayudará a lograr estos objetivos, la cual se formuló en respuesta al incidente del 25 de diciembre y a amenazas parecidas. La Declaración reafirma el compromiso internacional de mejorar, por medio de la colaboración y en forma preventiva, la seguridad de la aviación, empleando tecnologías de inspección para detectar artículos prohibidos, perfeccionando las normas internacionales, mejorando el intercambio de información y ofreciendo a los Estados que lo necesitan asistencia en creación de capacidades.

La Asamblea también dio su pleno apoyo a la nueva estrategia de seguridad de la aviación de la OACI, mediante la cual se destacan prioridades clave, como las de identificar y prevenir nuevas formas de ataques antes de que ocurran, simplificar los controles de seguridad, de manera que sigan siendo eficaces sin que se dupliquen innecesariamente, y mejorar las capacidades de los Estados para supervisar la seguridad de la aviación.

Complementan estas dos iniciativas una Conferencia diplomática celebrada en Beijing, bajo los auspicios de la OACI, que adoptó dos instrumentos de derecho aeronáutico internacional para la represión de los actos de interferencia ilícita relacionados con la aviación civil. Los tratados penalizan además los actos que utilicen las aeronaves civiles como armas y el uso de materiales peligrosos para atacar aeronaves u otros blancos en tierra.

Desde el punto de vista regional, me complace que el Grupo regional AVSEC/FAL para las Américas haya fusionado sus actividades con el Grupo FAL/AVSEC de la CLAC; éste es el espíritu de colaboración y coordinación que se busca fomentar con el Memorando de cooperación recién firmado entre la CLAC y la OACI antes de la Asamblea de la OACI.

Volviendo al tema de la Asamblea de la OACI, lograr la unidad de la aviación en cuanto a seguridad operacional y seguridad de la aviación fue relativamente fácil. El avance en el terreno del medio ambiente fue más difícil. Sin embargo, los Estados miembros adoptaron una resolución histórica, que convirtió a la OACI en el primer organismo de las Naciones Unidas en guiar a un sector hacia la concertación de un acuerdo mundialmente armonizado para encarar sus emisiones de CO₂.

La resolución se basa en los logros alcanzados después de la última Asamblea de la OACI celebrada en 2007, que comprendieron la meta de mejorar el rendimiento de combustible en un 2% anual hasta el año 2050, un marco mundial para desarrollar e implantar en la aviación combustibles alternativos sostenibles y la meta de crear para 2013 una norma sobre CO₂ para los motores de aeronave.

Entre las iniciativas nuevas cabe mencionar el desarrollo de un marco de medidas basadas en criterios de mercado y una meta de mediano plazo de mantener al mismo nivel, las emisiones globales netas de la aviación internacional a partir de 2020.

Asimismo, entre otros aspectos importantes figuran mecanismos de asistencia y transferencia de tecnología a países en desarrollo y exenciones respecto de las medidas basadas en criterios de mercado para Estados cuyas emisiones son bajas en virtud de su poco tránsito aéreo internacional.

Este logro excepcional servirá de base para la ponencia que presentará la OACI ante la 16ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), programada para celebrarse en México en diciembre.

El último punto que me gustaría mencionar ahora es la posibilidad de aumentar la eficiencia de los sistemas de navegación aérea para seguir mejorando la seguridad operacional, y la seguridad y sostenibilidad de la aviación. A nivel mundial, debemos acelerar la implantación del Plan mundial de navegación aérea de la OACI, que requiere un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) interoperable y homogéneo, es decir, uno que sea válido para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo y que satisfaga niveles acordados de seguridad operacional, permita operaciones económicas óptimas, sea sostenible desde el punto de vista del medio ambiente y satisfaga las necesidades de la seguridad nacional.

Nuestras Oficinas regionales NACC y SAM están ejecutando varias iniciativas para implantar las mejoras previstas en el Plan de la OACI. La CLAC puede desempeñar un papel importante en la promoción de estas iniciativas coordinando sus actividades estrechamente con las dos Oficinas regionales.

Ustedes recordarán que el Consejo decidió reforzar todas las Oficinas regionales y darles mayor autonomía, para lo cual se proporcionaron al Secretario General recursos adicionales, incluido un total de 17 puestos. Las Oficinas regionales de México y Lima recibirán un miembro más del personal para ayudar a los Estados a implantar los proyectos de cooperación técnica. Se delegarán otras tareas de gestión a las diferentes regiones.

Señoras y señores: en todas las iniciativas y actividades que he mencionado y en muchas otras, la cooperación ha sido y sigue siendo el catalizador para obtener resultados eficaces y duraderos. La cooperación ha sido también la característica de la relación productiva entre la OACI y la CLAC durante varios decenios.

Nuestras dos organizaciones han buscado objetivos parecidos, aunque a diferentes niveles, alrededor de una causa común: el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional. A través de los años, nuestra relación ha madurado, como ha madurado nuestra dedicación a la cooperación y la coordinación cada vez mayores para hacer frente a las dificultades nuevas y emergentes. Hoy, especialmente en una Latinoamérica que está ampliándose y redefiniéndose, la aviación civil debe adaptarse rápida y eficazmente a un entorno político, tecnológico, económico y social en constante evolución.

Agradezco su amable atención y les deseo una reunión muy productiva.

**DISCURSO A CARGO DEL SR. JOSÉ HUEPE PÉREZ, DIRECTOR GENERAL DE
AERONÁUTICA CIVIL DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y PRESIDENTE DE LA CLAC**

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

Es para mí un honor y un privilegio, dirigir mis palabras ante las más altas autoridades de este hermoso país, Excmo. Señor Vicepresidente de la República, Don Rafael Alburquerque, como asimismo debo agradecer la presencia del Señor Presidente del Consejo de la OACI, el distinguido Doctor Don Roberto Kobeh González y muy en especial a mis amigos José Tomas Pérez, Secretario de Estado y Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil y al Sr. Luis Rodriguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil y Primer Vicepresidente de la CLAC.

Amigos y amigas

Después de cuatro años participando activamente en diferentes instancias en el seno de la CLAC, y en mi calidad de Presidente de esta importante Organización Internacional, he llegado al convencimiento que esta Asamblea es la reunión de la familia de la aviación civil latinoamericana, así pues, esta magna instancia permite una vez más el acercamiento e integración de esta gran familia. A la cual, a través de estas palabras, quiero dar cuenta de la gestión realizada junto al Comité Ejecutivo durante el bienio de mi Presidencia y que hoy culmina con la materialización de este magno evento.

Es menester recordar que, el año 2008, el mundo enfrentó una de las más severas recesiones que se tenga conocimiento, asunto que repercutió enormemente en la industria del transporte aéreo mundial. Esta difícil situación tuvo su inicio el primer semestre de 2008, fundamentalmente provocada por el incremento en el precio del combustible, que alcanzó a bordear los US\$ 150 el barril. Posteriormente, se agravó aún más por la crisis crediticia generada en los Estados Unidos de Norteamérica, que terminó colapsando el sistema financiero mundial.

La región latinoamericana también se vio afectada. A pesar de ello, logró una rápida recuperación, mostrando cifras positivas a partir del segundo semestre del 2009. Para este año, se proyecta una tasa de crecimiento del orden del 5.2% y un aumento del 3.7% en el PIB per cápita. Las proyecciones indican que continuará creciendo el 2011 en aproximadamente 3.8%, en lo que al PIB se refiere y en 2.6%, en el PIB per capita.

En el contexto internacional, América Latina y el Caribe fue la región en la que el impacto de la crisis internacional se sintió de manera más moderada y se caracterizó por una rápida recuperación, gracias al estímulo fiscal y monetario, la normalización de los mercados financieros y el mayor acceso al crédito, así como, a un mayor dinamismo de la economía internacional.

El transporte aéreo, por lo general responde en el mismo sentido de las tendencias en el comportamiento económico de los Estados. Sin embargo, en el 2009, pese a la crisis, hubo un crecimiento del tráfico regional anual de pax/km efectuados de 0.9%, frente al coeficiente mundial que se ubicó en niveles negativos de -2.0%. En lo que corresponde al 2010, se prevé que el tráfico regional de pax/km crezca en 9.8%, en tanto que el tráfico mundial lo haga en 6.4%.

Por otro lado, se espera que el desempeño de las líneas aéreas de la Región continúe en franca recuperación y fortalecimiento durante el presente año. Esto se evidencia por el incremento sostenido en el tráfico de pasajeros y carga, que sigue con una tendencia más acelerada que el promedio a nivel global. Se podría decir asimismo que, en este momento, la mayoría de las líneas aéreas de nuestra Región acompañan este crecimiento, que ha generado un mejoramiento en el desempeño de la industria del transporte aéreo, tal es así, que obtendrán, dos años consecutivos cifras auspiciosas en sus balances.

La transformación positiva en la Región responde, en buena medida, al trabajo desarrollado por las autoridades aeronáuticas que han apoyado a las líneas aéreas en los momentos de crisis y a los transportistas por haber aplicado medidas que han permitido abaratar sus costos, en base a sinergias y consolidación de alianzas estratégicas, como es el caso de las compañías AVIANCA, COPA, GOL, LAN, TACA y TAM.

Hago mención especial al esfuerzo y a la flexibilización que paulatinamente vienen implementando las autoridades de la aviación civil regional en sus convenios bi y multilaterales de transporte aéreo. De igual forma, se observa una importante contribución de los operadores aeroportuarios que en algunos casos, han debido readecuar sus contratos de concesión a fin de enfrentar con mayor eficiencia este aumento significativo del movimiento del tráfico aéreo.

De la información disponible, se desprende que en la actualidad existen 1000 aeronaves de transporte público en la región, que surcan nuestros cielos transportando pasajeros y carga. Se destaca asimismo, que varias empresas de origen latinoamericano están en proceso de renovación e incremento de sus flotas. Las 95 líneas aéreas comerciales de América Latina y el Caribe, han generado aproximadamente 85,000 empleos directos y han obtenido un total de ingresos de 21 billones de dólares, sirviendo a aproximadamente 500 aeropuertos.

En base a los estudios realizados por la CLAC y la IATA, la incidencia del transporte aéreo en el Producto Interno Bruto de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, México, Panamá y Perú fluctúa entre el 0.8% y el 6.1%. Esto nos señala la incidencia que tiene el transporte aéreo como herramienta de desarrollo económico de los Estados. En el próximo período continuaremos realizando el estudio de los Estados Miembros que faltan.

Al asumir las funciones de Presidente de la CLAC, entre otras cosas, expresé que la exigencia y dinámica del mundo aeronáutico actual no permite una actitud pasiva, por el contrario, se espera que las entidades y organismos gubernamentales procuren excelencia, proactividad y alta capacidad de predicción a los cambios de carácter tecnológico, es decir mejores procesos de planificación y de gestión. Destaqué asimismo, la imperiosa necesidad de implementar la cooperación y liberalización entre los Estados Miembros, teniendo en cuenta la comunidad de intereses de la que participan las autoridades aeronáuticas.

En aquella oportunidad, también se observó la necesidad de darle mayor versatilidad al Plan Estratégico, introduciendo índices de medición de rendimiento y así se promulgó la Resolución A18-11, que hoy nos servirá para replanificar nuestro trabajo y exigir mayor participación de los Puntos Focales en el seno de la Comisión.

En este período, se ha prestado especial atención a la cooperación horizontal, la misma que permite la utilización óptima de los recursos materiales, humanos y económicos que dispone la región.

En ese sentido, como parte de esta nueva Política de “Cooperación Horizontal”, se ha trabajado en la implementación de diferentes “bases de datos”, tanto de especialistas como de centros de capacitación, formación de pilotos, sistemas informáticos, etc. Esto, con el propósito de impulsar el intercambio y la cooperación mutua.

Cabe destacar asimismo, que en la presente Asamblea, se presentará un proyecto de Resolución para establecer procedimientos en la implementación de la señalada “Cooperación Horizontal”.

Se presenta además, un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2009-2010, incluyendo eventos de capacitación, destacando que en el presente período han participado en nuestras reuniones 855 delegados en representación de las autoridades aeronáuticas y organismos observadores. En los eventos de capacitación (seminarios, cursos, talleres y conferencias), en lo que va del período, han participado un total de 606 profesionales, en diferentes modalidades y especialidades, de los cuales el 18% corresponde a cursantes de los países sede y el 82% a otros países u organizaciones conexas.

Gracias a los acuerdos suscritos por la CLAC con otros organismos y estados, en el presente período se han ofrecido 94 becas, de las cuales se ha utilizado el 73%. Estas becas corresponden a diferentes seminarios, cursos y talleres en temas, referidos a investigación de accidentes, planificación y viabilidad económica de la infraestructura aeroportuaria, administración de aviación civil, certificación de aeródromos e implementación del sistema de gestión de seguridad operacional, seminarios CNS/ATM, administración de la seguridad operacional, taller avanzado GNSS, aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea, estrategia de planificación, promoción y gestión de la infraestructura para carga aérea en los aeropuertos, planificación y gestión de los recursos humanos y capacitación en aeropuertos y servicios de navegación aérea, planificación y gestión ambiental de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea, operaciones aeroportuarias, seguridad de la aviación, control de aproximación radar y sistemas de gestión de seguridad operacional. Está claro que en la búsqueda de la eficiencia, la mejora de las competencias profesionales juega un rol fundamental. Por ello, los invito a sacar el mayor provecho de los acuerdos de cooperación suscritos con otros Estados o grupos regionales.

La relación que ha mantenido la Presidencia y la Secretaría con otros organismos internacionales, pues esto ha contribuido en el desarrollo institucional de la CLAC. Este trabajo comenzó inmediatamente después de terminada la anterior asamblea y, en esa línea de ideas, nos ha correspondido mantener 30 más de reuniones de coordinación y negociaciones a lo largo del período. Asimismo, he presidido la delegación de la CLAC en diferentes foros mundiales, especialmente los convocados por la OACI y por otras comisiones regionales similares a la nuestra. En cada una de estas representaciones hemos realizado un trabajo intenso y eficiente, lo que ha permitido demostrar al mundo aeronáutico que la CLAC es un organismo serio que respeta sus acuerdos y trabaja en función de objetivos claros para contribuir al desarrollo seguro y eficiente del transporte aéreo. Nuestra participación en los foros mundiales realmente ha sido eficaz, demostrando que somos una Región unida que, no obstante contribuir apenas con el 6% del tráfico aéreo mundial, tenemos un peso específico gracias al trabajo coherente y sistémico y con el aporte de todos ustedes.

Como corolario y ejemplo de este fructífero esfuerzo, durante el 37° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, culminaron las negociaciones satisfactoriamente al haber sido elegidos: Brasil, Argentina, Colombia, México, Cuba, Guatemala, Paraguay y Perú, como Miembros del Consejo de la OACI con un importante número de votos. Hemos logrado así, mantener los asientos de Latinoamérica, no obstante, la gran diferencia en cuanto al número de estados que dispone nuestra Comisión frente al resto.

Aquí quiero expresar que tenemos un gran compromiso frente a la comunidad global. Estamos muy bien representados ante el Consejo de la OACI y por ello frente a otras comunidades regionales que nos apoyaron tenemos la obligación de demostrarles que como Región somos un aporte efectivo y sustancioso para el sistema aeronáutico mundial. En consecuencia hago desde esta tribuna un llamado a nuestros Estados para que en el seno de la OACI, coloquemos a nuestros mejores profesionales, a fin de mantener nuestra representatividad en esta suprema organización mundial.

En este orden de ideas, la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago de Chile, octubre de 2008), aprobó el esquema orgánico y funcional del Plan Estratégico de Actividades de la CLAC y promulgó la Resolución A18-11 "Directriz de procedimiento para la implementación del Plan

Estratégico de la CLAC”.

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. Todas estas acciones tienen como propósito generar, en cada Estado Miembro, las medidas necesarias para hacer más competitivo el transporte aéreo.

El Plan Estratégico ha permitido que la CLAC realice su trabajo de manera más eficiente, más ejecutiva y haciendo coparticipe a los Miembros del Comité Ejecutivo y autoridades que han actuado como Puntos focales de las 6 Macrotareas que conforman dicho Plan. Las “Macrotareas” quedaron asignadas a los Puntos Focales de la siguiente manera: Transporte y política aérea (**Panamá**), Gestión aeroportuaria y medio ambiente (**México**), Capacitación (**Argentina**), Navegación aérea (**Brasil**), Seguridad operacional (**Chile**) y Facilitación y Seguridad FAL/AVSEC (**República Dominicana**).

El informe final de las Macrotareas será presentado por el Comité Ejecutivo y la Secretaría en la Cuestión 14 del Orden del Día de la Asamblea que hoy nos ocupa. Siendo ésta la primera vez que se evaluará el Plan Estratégico en función de los índices de rendimiento, se requerirá introducir algunas modificaciones a la Res. A18-11 a fin de avanzar con mayor celeridad en las tareas encargadas. En particular las siguientes:

- Establecer un proceso de transición expedito para la entrega de las Macrotareas de un Estado a otro, cuando han sido elegidos miembros del Comité Ejecutivo.
- Procurar que, aquellos Estados que continúen formando parte del Comité Ejecutivo, mantengan las mismas Macrotareas para asegurar la continuidad y coherencia de las mismas.
- Ajustar los índices de rendimiento, de tal forma que se evalúen los mismos en función de las metas y no únicamente de los procesos de recopilación de información.
- Buscar alternativas de solución a la transición que se da cuando un Punto Focal ha cambiado sus autoridades a efectos de no prolongar el plazo de cumplimiento en las tareas encomendadas.

Como producto del trabajo realizado por los Grupos de Expertos, los Puntos Focales y la Secretaría, en el presente período, la Décimo Novena Asamblea promulgará ocho (8) Decisiones producidas como parte del trabajo en las diferentes Macrotareas. De igual manera, debo resaltar que durante el período se han desarrollado los siguientes eventos de capacitación: “seminario transporte y política aérea”, “seminario medio ambiente”, “seminario administración de aviación civil”, “seminario planificación estratégica” y “seminario gestión de seguridad operacional de la aviación”. Durante el presente mes, se efectuará en Lima el primer seminario de Gestión de Recursos Humanos, los invito a participar.

Debo destacar que la CLAC, en el presente período, ha mantenido estrechas relaciones de trabajo con otros organismos e instituciones que colaboran con nuestra comisión y participan de nuestras reuniones. Debo destacar la valiosa contribución de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI-LAC), la Organización Internacional de Pilotos (OIP), la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), la Comunidad Andina (CAN), la Asociación de Estados del Caribe (AEC), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la Organización de Estados Americanos (OEA), la Administración Federal de Aviación (FAA) y la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de los Estados Unidos de Norteamérica.

Antes de terminar, considero importante resaltar algunos temas de carácter estratégico que deberían ser tomados en cuenta en el próximo período. Así por ejemplo, en materia de medio ambiente deberíamos respaldar lo resuelto por la Asamblea de la OACI, durante el presente año, por lo que se hace necesario buscar el debido consenso entre los Estados Miembros de la CLAC para alcanzar una posición común frente a esta problemática, por ello es indispensable que los Estados actúen con generosidad frente a un tema de tanta importancia, alcanzando un acuerdo único sobre este asunto que día a día se proyecta como un instrumento de negociación con comunidades más desarrolladas. Más que una amenaza, debemos asumirlo como una oportunidad para mejorar y proteger nuestro patrimonio ambiental que es único y diverso.

De igual manera, respecto a la modernización de los conceptos CNS/ATM, deberíamos ser capaces, en el mediano plazo, hablar del espacio aéreo de IV generación, donde la principal plataforma de navegación sean los sistemas GNSS, ADS-B y GBAS, entre otras tecnologías aplicadas. Para tal efecto, es necesario aunar los esfuerzos sobre esta materia.

El terremoto del 27 febrero 2010 en Chile y la Pandemia H1N1 que afectó a México, permitieron constatar la importancia de mantener activado el sistema aeronáutico nacional y la conectividad internacional. En ese sentido, sería provechoso implementar entre las autoridades aeronáuticas un sistema de cooperación y apoyo con elementos tangibles en términos de equipos y otros insumos para darle sustentabilidad a aquel Estado que sufra una catástrofe natural de envergadura.

Creo firmemente que la liberalización mejorará sustancialmente la conectividad aérea y la competitividad de los explotadores trayendo como consecuencia mayor seguridad y mejores condiciones para el transporte aéreo en la Región. En consecuencia, insto a los Estados a suscribir lo antes posible el “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos”, preparado por la CLAC, que será promulgado durante la presente Asamblea.

Asimismo, propongo establecer un sistema integrado de gestión aeronáutica, que reúna la mayor información posible, a fin de establecer una base de datos que permita a los países miembros orientar de mejor forma los esfuerzos de seguridad operacional, a fin de corregir de forma más rápida, segura y efectiva las observaciones registradas como consecuencia de las auditorías de la OACI u otras. Este sistema debería contener información con una estructura modular y flexible, con lenguaje único.

Otro elemento estratégico vital, es continuar con el acercamiento con la Unión Europea, núcleo de países importantes. Se requiere tratar temas relacionados con medio ambiente, cooperación técnica, intercambios de profesionales (becas), etc. Para tal efecto, debería realizarse la II cumbre CLAC/UE a nivel de autoridades aeronáuticas, conforme lo acordado.

Con el propósito de consolidar la alianza estratégica alcanzada con miras a mantener nuestra presencia en el Consejo de la OACI y reforzar nuestra participación ante la comunidad de países africanos, se ha determinado la conveniencia de tratar temas comunes en el ámbito de una Cumbre, que podría realizarse en un país de la CLAC. Mi sugerencia es que sea Brasil, por los vínculos estratégicos que tiene dicho país con esa Región.

Respecto a los acercamientos con los países del Caribe, lamentablemente esta tarea fue la única meta no cumplida durante el período 2009-2010, por razones ajenas a la voluntad de nuestra Comisión. Es necesario por tanto, que continuemos trabajando para incorporar a la CLAC a todos los Estados que forman parte del Caribe. A este respecto mi sucesor será una pieza clave para cumplir con este objetivo.

Como se puede apreciar, en el presente período, la CLAC ha continuado ejerciendo su autonomía de gestión y renovado esquema de trabajo con la participación activa de los Miembros del Comité Ejecutivo y el ex Presidente que, conjuntamente con la Presidencia, la Secretaría y los Grupos de Expertos, coadyuvan para hacer de nuestra Comisión un organismo internacional eficiente. En este punto, permítanme agradecer especialmente a República Dominicana, México, Brasil y Argentina, Miembros del Comité Ejecutivo, que en esta Asamblea también concluyen sus labores.

Antes de terminar, deseo reiterar el agradecimiento a las autoridades del país anfitrión, a los altos dignatarios, delegados y observadores que asisten a esta magna Asamblea y por supuesto a todos los Estados Miembros. Quisiera agradecer en particular a aquellos que acompañaron a esta Presidencia en el Comité Ejecutivo por su colaboración activa lo que permitió llevar adelante las tareas encomendadas.

Dicen que nobleza obliga y por ende quiero expresar un especial reconocimiento a todos quienes laboran en la Secretaría de la CLAC, por el profesionalismo demostrado en cada una de las actividades que desarrollé como Presidente, pero mención especial merece, nuestro Secretario, Sr. Marco Ospina, quien con su experiencia y labor, contribuyó de forma eficaz y eficiente en la gran tarea que desarrolla la CLAC, cumpliendo cada uno de los objetivos propuestos. Marco, te deseo lo mejor, se que haces un gran sacrificio ya que te encuentras separado de tus seres queridos por causa de esta noble tarea llamada CLAC. Gracias por todos y cada uno de tus sacrificios. Un fuerte abrazo amigo.

Mi tarea ha llegado a su fin, solo me resta desearle a mi sucesor, el mejor de los éxitos en esta relevante misión, nuevos desafíos sobrevendrán en el futuro inmediato, pero estoy cierto que esta gran familia de la aviación latinoamericana sabrá sortear con éxito las tormentas y las turbulencias que el destino les demande, para el bien de nuestras naciones y las exigencias de nuestros pueblos.

Un fuerte abrazo para cada uno de ustedes, éxito y mucha suerte.

Muchas gracias amigas y amigos.

INFORME DEL PRESIDENTE **ACTIVIDADES DE LA CLAC (2009 – 2010)**

I. LA ECONOMÍA REGIONAL Y PERSPECTIVAS

I.1 Aspectos generales

1. En el 2009, el mundo enfrentó la recesión más severa desde la presentada a principios del siglo pasado, asunto que repercutió enormemente en la industria del transporte aéreo mundial. Esta difícil situación se inició el primer semestre de 2008, fundamentalmente provocada por el incremento en el precio del combustible, que alcanzó a bordear US\$150 el barril, en julio de 2008. Posteriormente, se agravó aún más por la crisis crediticia generada en los Estados Unidos de Norteamérica, que terminó colapsando el sistema financiero mundial.

2. La Región latinoamericana también se vio afectada, especialmente en aquellos países productores de materia prima y productos perecibles, que vieron disminuir sus exportaciones. No obstante eso, también consolidó su recuperación con mayor rapidez en el segundo semestre de 2009. Para el 2010, se proyecta una tasa de crecimiento del PIB regional con un índice del 5.2% y un aumento del 3.7% en el PIB per cápita. Las proyecciones indican que continúe creciendo en el 2011 en aproximadamente en el 3.8%, en lo que al PIB se refiere y en 2.6%, en el PIB por habitante.

3. En el contexto internacional, América Latina y el Caribe fue la región en la que el impacto de la crisis internacional se sintió de manera más moderada y se caracterizó por una rápida recuperación, gracias al estímulo fiscal y monetario, la normalización de los mercados financieros y el mayor acceso al crédito, así como, a un mayor dinamismo de la economía internacional. Estos factores impulsaron el consumo, la inversión y, en menor medida, las exportaciones.

II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL

4. Durante el primer semestre de 2008, la

demanda de viajes se vio afectada por el elevado precio del combustible y las materias primas, lo que incidió en el incremento de las tarifas aéreas y un decremento en el gasto discrecional de los consumidores. Esta tendencia decreciente de la demanda se agravó por la crisis financiera mundial hasta el primer semestre de 2009.

5. La disminución en la rentabilidad del transporte aéreo, se debió al decremento del poder adquisitivo de los consumidores y la sustitución de los viajes por sistemas de comunicación electrónicos en el transporte de ejecutivos y agentes comerciales. De igual manera, el congelamiento de los mercados crediticios incidió en el decremento del comercio y la producción industrial, por lo que el transporte de mercancías también se vio sustancialmente afectado.

II.1 Desarrollo general del tráfico mundial y regional

6. El transporte aéreo, por lo general responde en el mismo sentido de las tendencias en el comportamiento económico de los Estados. Sin embargo, en el 2009, pese a la crisis, hubo un crecimiento del tráfico regional anual de pax/km efectuados de 0.9%, frente al coeficiente mundial que se ubicó en niveles negativos de -2.0%. En lo que corresponde al 2010, se prevé que el tráfico regional de pax/km crezca en 9.8%, en tanto que el tráfico mundial lo haga en 6.4% (**Anexo 1**).

7. Por otro lado, se espera que el desempeño de las líneas aéreas de la Región continúe en franca recuperación y fortalecimiento durante el presente año. Esto se evidencia por el incremento sostenido en el tráfico de pasajeros y carga, que sigue con una tendencia más acelerada que el promedio de la industria en general. Se debe destacar que este crecimiento, en una buena parte, responde a la rápida recuperación del mercado mexicano que tuvo una drástica disminución en el 2009 por el brote de la gripe H1N1. Se podría decir asimismo que, en este momento, la mayoría de las líneas aéreas de nuestra Región acompañan

este crecimiento, que ha generado un mejoramiento en el desempeño de la industria del transporte aéreo, tal es así, que obtendrán, dos años consecutivos de saldos favorables en sus balances.

8. La transformación positiva en la Región responde, en buena medida, al trabajo desarrollado por las autoridades aeronáuticas que han apoyado a las líneas aéreas en los momentos de crisis y a los transportistas por haber aplicado medidas que han permitido abaratar sus costos, en base a sinergias y consolidación de alianzas estratégicas, como es el caso de las compañías AVIANCA, COPA, GOL, LAN, TACA y TAM.

9. A esto se suman, otros transportadores que han debido concretar acuerdos interlineales de exportación conjunta. Especial mención requiere, la flexibilización que paulatinamente vienen implementando las autoridades aeronáuticas en sus convenios bi y multilaterales de transporte aéreo. De igual forma, se observa una importante contribución de los operadores aeroportuarios de la Región que, en algunos casos, han debido revisar sus contratos de concesión para acomodarse al nuevo esquema de crecimiento.

II.2 Flota de líneas aéreas de la Región

10. De la información disponible, se desprende que en la actualidad existen 956 aeronaves de aerolíneas comerciales de la región que surcan los cielos transportando pasajeros y carga. Se destaca asimismo, que varias empresas de origen latinoamericano están en proceso de renovación e incremento de sus flotas. Las 95 líneas aéreas comerciales de América Latina y el Caribe, han generado aproximadamente 85,000 empleos directos y han obtenido un total de ingresos de 21 billones de dólares, sirviendo a aproximadamente 500 aeropuertos.

11. El principal material de vuelo utilizado en la región pertenece a las fábricas AIRBUS, BOEING y EMBRAER, destacándose los A-319 y A-320, en el primer caso, los B-737-700/800, en el segundo caso, y los EMB-145 y los ERJ-190, en el último.

II.3 Incidencia del transporte aéreo en el PIB de los Estados de la Región

12. La CLAC y la IATA tienen suscrito un Memorándum de Entendimiento para desarrollar estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros de la CLAC. Hasta la presente fecha, se han desarrollado estudios de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, México, Panamá y Perú (**Anexo 2**).

13. Se espera que, en lo que va del presente período y el siguiente, se terminen los estudios de todos los Estados miembros y se actualicen los anteriores. En todo caso, en los estudios disponibles se observa que la participación del transporte aéreo en el PIB de los Estados fluctúa entre 0.8% (Argentina) y 6.1% (Panamá).

III. ACTIVIDADES DE LA CLAC EN EL PERÍODO 2009 - 2010

14. Al asumir las funciones de Presidente de la CLAC, entre otras cosas, expresé que la exigencia y dinámica del mundo aeronáutico actual no permite una actitud pasiva, por el contrario, se espera que las entidades y organismos gubernamentales procuren excelencia, proactividad y alta capacidad de predicción a los cambios de carácter tecnológico, es decir mejores procesos de planificación. Destaqué asimismo, la imperiosa necesidad de implementar la cooperación mutua entre los Estados miembros, teniendo en cuenta la comunidad de intereses de la que participan las autoridades aeronáuticas.

15. Resalté que las relaciones con otros organismos regionales como la CEAC, la CAFAC y la ACAC debían continuar siendo una prioridad en las relaciones extra regionales para coordinar acciones concensuadas en los foros mundiales, principalmente en el seno de la OACI. En aquella oportunidad, también se observó la necesidad de darle mayor versatilidad al Plan Estratégico, introduciendo índices de medición de rendimiento y así se promulgó la Resolución A18-11, que hoy nos servirá para replanificar nuestro trabajo y exigir mayor participación de los Puntos Focales en el trabajo de la Comisión. En esta

Asamblea tendremos la oportunidad de evaluarlo, establecer las tareas continuativas e impulsar nuevos retos para cumplir, de mejor forma, nuestra tarea.

16. A continuación, a modo de resumen, presento las principales tareas desarrolladas en el período que hoy termina:

III.1 Cooperación Horizontal

17. En este período, se ha prestado especial atención a la cooperación horizontal, la misma que permite la utilización óptima de los recursos materiales, humanos y económicos que dispone la Región.

18. La aviación civil constituye un importante aporte al desarrollo económico, tecnológico, social y cultural de los pueblos. El creciente desarrollo técnico impone a los Estados gastos en infraestructura aeronáutica, equipamiento, tecnología y aumenta la necesidad de formación de personal aeronáutico nacional, lo que muchas veces constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de las administraciones de aviación civil.

19. En ese sentido, como parte de esta nueva política de “cooperación horizontal”, se ha trabajado en la implementación de diferentes “bases de datos”, tanto de especialistas como de centros de capacitación, formación de pilotos, sistemas informáticos, etc. Esto, con el propósito de impulsar el intercambio y la cooperación mutua. En ese orden de ideas, la Secretaría, en el presente período, ha realizado varios eventos de capacitación que se enmarcan en esta nueva política y permite identificar especialistas que, en un momento determinado, pasan a conformar la base de datos para tenerlos en cuenta como capacitados, que en el futuro, podrían servir de apoyo a los Estados en materia de su respectiva especialización.

20. De igual manera, en varias oportunidades, se ha gestionado asistencia técnica y/o administrativa para brindarse apoyo mutuo entre Estados miembros, por ejemplo: en la utilización de aeronaves para control de radioayudas, cursos de inspectores en seguridad operacional para trabajo compartido,

implementación de procedimientos y sistemas administrativos, transferencia de sistemas computacionales, etc... Cabe destacar asimismo, que en la presente Asamblea, se presentará un Proyecto de Resolución para establecer procedimientos en la implementación de la señalada “cooperación horizontal”.

III.2 Reuniones y eventos de capacitación

21. En el **Anexo 3** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2009-2010, incluyendo eventos de capacitación y en el **Anexo 4** se resume la participación de los Estados miembros en las reuniones convocadas (Comité Ejecutivo, Grupos de Expertos y conferencias oficiales), destacando que en el presente período han participado en nuestras reuniones 855 delegados en representación de las autoridades aeronáuticas y organismos observadores.

22. Así mismo, se informa que en los eventos de capacitación (Seminarios, cursos, talleres y conferencias), en lo que va del período, han participado un total de 606 personas, en diferentes modalidades y especialidades, de los cuales el 18% corresponde a cursantes de los países sede y el 82% a otros países u organizaciones conexas. Información detallada se presenta en el **Anexo 5**.

23. Debo destacar que gracias a los acuerdos suscritos por la CLAC con otros organismos y estados, en el presente período se han ofrecido 94 becas, de las cuales se ha utilizado el 73%. Estas becas corresponden a diferentes seminarios, cursos y talleres en temas, referidos a:

- Investigación de accidentes.
- Planificación y viabilidad económica de la infraestructura aeroportuaria.
- Administración de aviación civil.
- Certificación de aeródromos e implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Seminarios CNS/ATM.
- Administración de la seguridad operacional.

- Taller Avanzado GNSS.
- Aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea.
- Estrategia de planificación, promoción y gestión de la infraestructura para carga aérea en los aeropuertos.
- Planificación y gestión de los recursos humanos y capacitación en aeropuertos y servicios de navegación aérea.
- Planificación y gestión ambiental de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea.
- Operaciones aeroportuarias.
- Seguridad de la aviación.
- Control de aproximación radar.
- Sistemas de gestión de seguridad operacional

III.3 Relación con otros organismos internacionales

24. Capítulo especial merece la relación que ha mantenido la Presidencia y la Secretaría con otros organismos internacionales, pues esto ha contribuido en el desarrollo de nuestras actividades. En ese sentido, a continuación resumo los principales acercamientos:

- El 9 de diciembre de 2008, mantuve una reunión con la FAA de los Estados Unidos para impulsar un acuerdo y establecer puntos de contacto;
- El 27 de enero de 2009, presidí la reunión del Grupo de Alto Nivel para modificar el Estatuto;
- El 10 de febrero de 2009, mantuve reunión con el Sr. Raymond Benjamín, en su calidad de candidato para ocupar el puesto de Secretario General de la OACI, en la que se consolidó el apoyo a su elección;
- El 10 de febrero de 2009, presidí la Delegación de la CLAC que se reunió con la Delegación de la CEAC para establecer un programa de trabajo conjunto;
- En abril del 2009, presidí la Delegación de la CLAC y las

reuniones de coordinación en la Conferencia Diplomática de Derecho Aeronáutico de la OACI, destacando la importante participación de nuestra Comisión;

- En esa oportunidad también presidí las reuniones de coordinación con otros organismos regionales (CEAC, CAFAC, ACAC) para armonizar posiciones;
- El 24 de abril de 2009, representé a la CLAC en la reunión de coordinación convocada por el Presidente del Consejo de la OACI para impulsar la cooperación de los organismos regionales con dicha Organización;
- En calidad de observador, el 28 de abril de 2009, participé de la reunión convocada por República Dominicana, tendiente a implementar un “Proyecto de Acuerdo de Rotación para la representación ante el Consejo de la OACI, entre los países miembros de la CLAC de la región del Caribe”;
- Presidí la Delegación de la CLAC que participó en la Trigésimo Primera Sesión Plenaria de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) (Estrasburgo, Francia, 7 al 8 de julio 2009), en la que, entre otras cosas, se coordinó el Programa de Trabajo CLAC/CEAC 2010. En la misma reunión, se coordinó la participación de un especialista de la CEAC en el Seminario de Medio Ambiente de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, septiembre de 2009);
- Como miembro del Consejo Internacional de Asesoría de la Academia de Aviación Civil de Singapur, participé de la Tercera reunión del señalado Consejo y del Foro de Jefes Ejecutivos de la Aviación Civil Internacional (Singapur, 4 al 7 de agosto de 2009);
- Aprovechando esa oportunidad, gestioné que continúe el apoyo en la realización de los cursos “*on site*” y el

- incremento de becas para otros cursos que se dictan en ese país;
- El 2 de septiembre de 2009, una Delegación de la Comisión Europea, visitó las oficinas de la CLAC en Lima para iniciar las coordinaciones de la Cumbre de Aviación Civil que se realizaría entre las dos organizaciones y el Gobierno de Brasil;
 - Presidí la Delegación de la CLAC en la Reunión de Alto Nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (Montreal, Canadá, 7 al 9 de octubre de 2009);
 - Presidí la Delegación de la CLAC que mantuvo reuniones de coordinación con la CEAC, ACAC, CAFAC y el GRULAC, continuando con las negociaciones para las próximas elecciones del Consejo de la OACI;
 - 22 de marzo de 2010, en Santiago de Chile, con motivo de la reunión del Comité Ejecutivo, se estableció la lista de Estados de la CLAC que participarían en las elecciones del Consejo de la OACI;
 - Se aprobó la suscripción de acuerdos de cooperación mutua con Corea, Emiratos Árabes y la ampliación del Acuerdo con Singapur;
 - Presidí la Delegación de la CLAC en la Conferencia de Alto Nivel de Seguridad Operacional (Montreal, Canadá, 29 – 31 de marzo de 2010) y las reuniones de coordinación de nuestra Comisión;
 - En las mismas fechas, paralelamente, se iniciaron las negociaciones con la CEAC, CAFAC, CAAC para apoyo mutuo en las elecciones del Consejo de la OACI y la reelección del Presidente de dicho Consejo;
 - En el marco del mismo evento, la Delegación de la CLAC mantuvo negociaciones paralelas con Delegaciones de Corea, Singapur, Emiratos Árabes Unidos y Arabia Saudita, para impulsar las candidaturas de la CLAC;
 - Mantuve una reunión con el Presidente de CASSOS y Director de Aviación Civil de Trinidad y Tobago, respecto al acercamiento de los países del CARICOM;
 - La Delegación de la CLAC realizó una presentación en la Conferencia Internacional de Transporte Aéreo y Cooperación convocada por la República de Corea y suscribí el Acuerdo de Cooperación Mutua CLAC/COREA;
 - Presidí la Cumbre de Aviación Civil Unión Europea/América Latina, realizada en Río de Janeiro, Brasil, entre el 24 y 26 de mayo de 2010;
 - Suscribí una Declaración Conjunta con el Presidente de la Unión Europea sobre actividades comunes de las dos Regiones y su proyección a futuro;
 - Presidí la Delegación de la CLAC que participó en el Foro Global SAR de Aviación Civil, convocado por la OACI y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos y suscribí el Acuerdo de Cooperación Mutua entre la CLAC y dicho país;
 - Intercambié notas de apoyo mutuo con el Grupo de Montreal para las elecciones del Consejo de la OACI, sobre la base de conversaciones iniciadas por el GRULAC;
 - Presidí la Delegación de la CLAC que participó en el 37 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI;
 - Aprovechando la citada Asamblea continuamos las negociaciones con la CEAC, CAFAC, ACAC, Grupo de Montreal, así como, con Estados independientes (Rusia, China, Corea, Malasia, Emiratos Árabes Unidos,

USA);

- Presidí las reuniones de coordinación de la CLAC para mantener posiciones concensuadas durante la Asamblea de la OACI;
- De igual manera, el 27 de septiembre de 2010, suscribí el Memorándum de Cooperación CLAC/OACI; y
- Culminaron las negociaciones satisfactoriamente al haber sido elegidos los siguientes Estados miembros de la CLAC en el Consejo de la OACI con un importante nivel de votos:

Grupo I: Brasil

Grupo II: Argentina, Colombia y México

Grupo III: Cuba, Guatemala, Paraguay y Perú

25. Es conveniente que en el próximo período se continúe impulsando las relaciones con otros organismos internacionales y estados independientes, para mantener la presencia regional en el Consejo de la OACI, con el *statu quo*. Se deberían iniciar los trabajos para el objetivo señalado, lo más pronto, posible para facilitar las negociaciones.

III.4 Cumplimiento del Plan Estratégico 2009 – 2010

26. La XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago de Chile, Chile, octubre de 2008), aprobó el esquema orgánico y funcional del Plan Estratégico de Actividades de la CLAC, mismo que consta como **Anexo 6** y promulgó la Resolución A18-11 “Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC”.

27. 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.

Todas estas acciones tienen como propósito generar, en cada Estado miembro, las medidas necesarias para hacer más competitivo el transporte aéreo.

28. El Plan Estratégico ha permitido que la CLAC realice su trabajo de manera más eficiente, operativa y haciendo coparticipe a los miembros del Comité Ejecutivo y el Estado que ocupó la Presidencia en el período inmediatamente anterior, autoridades que han actuado como Puntos Focales de las 6 Macrotareas que conforman dicho Plan.

29. Las “Macrotareas” quedaron asignadas a los Puntos Focales de la siguiente manera: Transporte y política aérea (**Panamá**), Gestión aeroportuaria y medio ambiente (**México**), Capacitación (**Argentina**), Navegación aérea (**Brasil**), Seguridad Operacional (**Chile**) y Facilitación y Seguridad FAL/AVSEC (**República Dominicana**).

30. Los “Puntos Focales” son responsables de impulsar el desarrollo de cada Macrotarea, con apoyo de los Grupos de Expertos y la Secretaría. De igual manera, son responsables de presentar el informe final, en cumplimiento a la Resolución A18-11, la misma que permite establecer con claridad tareas y prioridades en cada Macrotarea y ayuda a que los Puntos Focales, dispongan de una herramienta que les permite liderar sus trabajos, establecer cronogramas y aplicar parámetros de medición sobre el rendimiento.

31. El informe final de las Macrotareas, será presentado por los Puntos Focales y la Secretaría en la Cuestión 14 de la presente Asamblea, por cubierta separada. Siendo ésta la primera vez que se evaluará el Plan Estratégico en función de los índices de rendimiento, se requerirá introducir algunos correctivos a la Res. A18-11 que permitan avanzar con mayor celeridad y ejecutividad las tareas encargadas, en particular lo siguiente:

- Establecer un proceso de transición expedito para la entrega de las Macrotareas de un Estado a otro, cuando han sido elegidos miembros del Comité Ejecutivo.
- Procurar que, aquellos Estados que

continúen formando parte del Comité Ejecutivo, mantengan las mismas Macrotareas para asegurar la continuidad en el ejercicio de su liderazgo.

- Ajustar los índices de rendimiento, de tal forma que se evalúen los mismos en función de las metas y no únicamente de los procesos de recopilación de información.
- Buscar alternativas de solución a la transición que se da cuando un Punto Focal ha cambiado sus autoridades a efectos de no prolongar el plazo de cumplimiento en las tareas encomendadas.

32. Como producto del trabajo realizado por los Grupos de Expertos y los Puntos Focales en el presente período, la Décimo Novena Asamblea promulgará las siguientes Decisiones:

- Resolución A19-01 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”
- Recomendación A19-02 “Uso de la parada-estancia”
- Resolución A19-03 “Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil”
- Recomendación A19-04 “Criterios y directrices para preparar una negociación”
- Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”
- Recomendación A19-06 “Reporte del seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”
- Resolución A19-07 “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”
- Resolución A19-09 Procedimientos para la “Cooperación Horizontal”

III.5 Gestión presupuestaria

33. En lo que respecta a la gestión presupuestaria, se destaca que los gastos incurridos no excedieron lo presupuestado, gracias a los ingresos percibidos por la realización de eventos de capacitación organizados por la Secretaría en el presente período y al acucioso manejo de los ingresos. Los eventos realizados fueron los siguientes:

- “Seminario Transporte y Política Aérea”
- “Seminario Medio Ambiente”
- “Seminario Administración de Aviación Civil”
- “Seminario Planificación Estratégica”
- “Seminario Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación”

34. Existe cierto retraso acumulado en el pago de cuotas y diferencias por parte de un muy reducido número de Estados que asciende al 6.9% del presupuesto.

III.6 Relación con otros organismos

35. Como lo establece el Estatuto, la CLAC en el presente período ha mantenido estrechas relaciones de trabajo con otros organismos e instituciones que colaboran con nuestra Comisión y participan de nuestras reuniones. Debo destacar la valiosa contribución de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI-LAC), la Organización Internacional de Pilotos (OIP), Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), la Comunidad Andina (CAN), la Asociación de Estados del Caribe (AEC), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la Organización de Estados Americanos (OEA), la Administración Federal de Aviación (FAA) y la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de los Estados Unidos de Norteamérica.

III.7 Desafíos para el futuro

36. Considero de suma importancia que la CLAC, a más de las tareas que regularmente

desarrolla, continúe trabajando en los siguientes temas de carácter estratégico:

- **Medio ambiente.**

Conforme a lo resuelto por la Asamblea de la OACI, durante el presente año, se hace necesario buscar el debido consenso entre los Estados miembros de la CLAC para alcanzar una posición común frente a esta problemática, por ello se hace necesario que los Estados actúen con generosidad frente a un tema de tanta importancia, alcanzado un acuerdo sobre esta materia. Se deberán buscar los mecanismos para obtener una metodología que permita en el mediano plazo, darle sustentabilidad al sistema aeroportuario de las naciones CLAC, así como a la estructura aeroespacial ATM a fin de cumplir con las exigencias que impondrán las naciones más desarrolladas. Estoy hablando de Aeropuertos Verdes y Espacio Aéreo Verde, o Espacio Aéreo Inteligente. En otras palabras, la actividad de la aviación *per se*, debe ser sustentable en cuanto a la búsqueda de las mejores condiciones para disminuir la emisión de gases de efecto invernadero.

- **Modernización conceptos CNS/ATM.**

Deberíamos ser capaces, en el mediano plazo, hablar del Espacio Aéreo de IV Generación, donde la principal plataforma de navegación sean los sistemas GNSS, ADS-B y GBAS. Para tal efecto, es necesario aunar esfuerzos sobre esta materia. El principio rector de esta tecnología y su implementación está en volar más rápido, directo y seguro. Esto necesariamente debería provocar un efecto positivo en la emisión de Gases de Efecto invernadero y a su vez un ahorro sustantivo en la mantenimiento de las redes de Ayudas a la Navegación. El rol de la CLAC en esta materia está enfocado principalmente en el intercambio de información entre los Estados miembros y, a su vez, en la búsqueda de recursos para el desarrollo de esta tecnología, aprovechando los convenios de

cooperación suscritos con Estados más desarrollados. Me refiero a la Comunidad Europea, la FAA y países de Asia.

- **Sistema de cooperación para catástrofes.**

El terremoto del 27 febrero 2010 ocurrido en Chile, permitió constatar la importancia de mantener activado el Sistema Aeronáutico Nacional y, por ende, la conectividad del país frente a la gran demanda de los usuarios y la Ayuda Humanitaria Internacional. Frente a esto y dado que existen fuertes lazos de cooperación entre los Estados de la CLAC, se estima que sería provechoso implementar un sistema de apoyo con elementos tangibles en términos de equipos y otros insumos para darle sustentabilidad a aquel Estado que sufra una catástrofe de envergadura. Es de suma importancia mantener la conectividad aérea y, por tanto, se hace necesario que, a través de la CLAC, las autoridades aeronáuticas, puedan establecer rápidamente una red de apoyo. Ej. Equipos de comunicaciones portátiles, electro generadores, luces de pista, torres de control tácticas, redes de comunicaciones tácticas, profesionales de apoyo etc.

- **Liberalización.**

Creo firmemente que la liberalización mejorará sustancialmente la conectividad aérea y mejorará la competitividad de los explotadores trayendo como consecuencia mayor seguridad y mejores condiciones para el transporte aéreo en la región. En consecuencia, sobre esta materia es bueno seguir trabajando en la suscripción del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos”. A nivel regional, deberíamos promover la articulación de nuevas redes de conectividad entre ciudades intermedias y que tienen un gran potencial de servicios y de conectividad intermodal, terrestre, aérea y marítima o fluvial. La participación nuestra, como entes reguladores, debe

ser positiva y no restrictiva. La CLAC es un extraordinario foro de encuentro para discutir libremente estos temas, sin afectar las relaciones entre Estados.

- **Sistema integrado de Gestión Aeronáutica Regional.**

El flujo de información sobre esta materia es capital para establecer un proceso de mejora continua en relación a la seguridad operacional. Se propone establecer un sistema integrado de gestión aeronáutica, que reúna la mayor información posible, a fin de establecer una base de datos que permita a los países miembros orientar de mejor forma los esfuerzos de seguridad operacional, a fin de corregir de forma más rápida, segura y efectiva las observaciones registradas como consecuencia de las Auditorías de la OACI u otras. Se sugiere a los Estados estructurar un sistema de información con una estructura modular y flexible, con lenguaje único que, en el corto plazo, permita la consecución de este objetivo. Para lograr lo anterior, la Secretaría de la CLAC debería adquirir un Servidor con Capacidad para asentar un Sistema de Información como el que se propone y, en el futuro, otros que contribuyan a mejorar la función operativa de la CLAC. Esto le daría una nueva institucionalidad al quehacer de la CLAC.

- **II Cumbre CLAC/UE.**

Es altamente necesario continuar con el acercamiento a este importante núcleo de países. Se requiere tratar temas relacionados con medio ambiente, cooperación técnica, intercambios de profesionales (Becas), etc. Para tal efecto, debería realizarse la II Cumbre CLAC/UE a nivel de autoridades aeronáuticas, conforme lo acordado. Esto permitirá que fortalezcamos nuestro acercamiento con los países europeos.

- **Cumbre CLAC/CAFAC (Cooperación Hemisferio Sur).**

Con el propósito de consolidar la alianza estratégica alcanzada con miras a mantener nuestra presencia en el Consejo de la OACI y reforzar nuestra presencia ante la comunidad de países africanos, se ha establecido la conveniencia de tratar temas comunes en el ámbito de una Cumbre, que podría realizarse en un país de la CLAC. Mi sugerencia es que sea Brasil, por los vínculos estratégicos con esa región.

- **Acercamiento con países del Caribe.**

Esta tarea fue la única meta no cumplida durante el período 2009-2010, lamentablemente por razones ajenas a la voluntad de nuestra Comisión. Es necesario por tanto, que continuemos trabajando para incorporar a la CLAC a todos los Estados que forman parte del Caribe.

IV. CONCLUSIONES

37. En el presente período, la CLAC ha continuado ejerciendo su autonomía de gestión y renovado esquema de trabajo con la participación activa de los miembros del Comité Ejecutivo y el ex Presidente que, conjuntamente con la Presidencia, la Secretaría y los Grupos de Expertos, coadyuvan para hacer de nuestra Comisión un organismo internacional eficiente.

38. En materia de transporte aéreo, se espera que el tráfico continúe recuperándose y que las líneas aéreas, operadores de aeropuertos, reguladores y demás organismos conexos a la aviación civil, alcancen niveles de coordinación apropiados para continuar enfrentando la crisis financiera que aún nos aqueja. Debemos seguir contribuyendo para proteger al transporte aéreo de las dificultades que se puedan presentar, ya sea por problemas de índole económico, de catástrofes o de pandemias en el campo de la salud.

39. Se espera asimismo, que continúe el camino de los Estados de la región hacia la liberalización del transporte aéreo y que las compañías de aviación sigan generando alianzas estratégicas y adoptando medidas de

cooperación y coordinación. Invito a todos los Estados a que suscriban el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos que la CLAC promulgará en la presente Asamblea, lo que permitirá que nuestro modo de transporte crezca abiertamente eliminando barreras y armonizando normas y procedimientos.

40. En materia de seguridad, sentimos que como Región hemos mejorado sustancialmente, sin embargo este es un tema en el que debemos mantenernos siempre alertas, pues la piedra angular de la actividad aeronáutica continuará siendo siempre la seguridad operacional y de la aviación. Deberemos continuar apoyando todas las iniciativas que sean necesarias para que la seguridad sea un objetivo permanente y sostenible.

41. En el tema de medio ambiente y cambio climático, les invito a respaldar la Resolución adoptada en el 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, ocasión en la que nuevamente se demostró que es factible llegar a acuerdos de toda la industria, estableciendo proyecciones apropiadas para disminuir el CO₂, en función del cronograma establecido.

42. Este informe resume las actividades realizadas por la CLAC en el bienio 2009-2010 indicándonos que, no obstante las limitaciones propias del Organismo, se ha cumplido con el encargo de la anterior Asamblea. Estoy seguro que en los próximos años se continuará consolidando las actividades de la aviación civil de nuestra Región en el marco de la integración económica y de transporte aéreo que promulga la CLAC.

43. Ha sido un honor para mí 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 fortalecerán la gestión de nuestra Comisión en el futuro. Estoy seguro que la labor que desarrolla nuestra Comisión continuará con la misma fuerza, trabajando armónica y participativamente.

44. Antes de terminar, deseo agradecer a las autoridades del país anfitrión, a los altos dignatarios, delegados y observadores que asisten a esta magna Asamblea y por supuesto a todos los Estados miembros. Quisiera agradecer en particular a aquellos que acompañaron a esta Presidencia en el Comité Ejecutivo por su colaboración activa lo que permitió llevar adelante las tareas encomendadas. Mención especial merece la Secretaría de la CLAC, en particular, nuestro Secretario, Sr. Marco Ospina, quien con su experiencia y eficiente labor ha coadyuvado en la gran tarea que desarrolla la CLAC.

Crecimiento del tráfico regional anual de pasajeros - kilómetros efectuados
Cambio porcentual con respecto al año anterior

Región	2009 (%)	2010 (%)	2011 (%)	2012 (%)
África	-3.3	9.8	8.5	7.7
Asia / Pacífico	-0.2	10.8	7.5	7.5
Europa	-3.9	3.5	2.5	2.7
Oriente Medio	9.1	15.5	12.0	11.5
Norteamérica	-3.9	2.8	2.2	2.5
América Latina / Caribe	0.9	9.8	5.5	5.6
Mundial	-2.0	6.4	4.7	4.9

Fuente: OACI

ARGENTINA

Tabla ES1: Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina, 2008

	Impacto (US\$)	% del PIB de Argentina
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor, 2009)	US\$2,080 millones	0.7%
Beneficios por el lado de la oferta derivados de un aumento en la conectividad del 10%/PBI	US\$401 millones	0.1%
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo	US\$2,713 millones	0.8%
- Impacto directo del transporte aéreo	US\$522 millones	0.2%
- Impactos indirectos e inducidos del transporte aéreo	US\$450 millones	0.1%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	US\$1,740 millones	0.5%
Empleados respaldados por el transporte aéreo (incluyendo el impacto en el turismo)	161,000 empleos	1.0% del empleo
Ingresos salariales generados por el transporte aéreo	US\$1,113 millones	1.1% de los ingresos
Ingresos por impuestos generados por el transporte aéreo	US\$284 millones	1.0% de los ingresos
Ganancias por exportaciones generadas por el transporte aéreo	US\$3,302 millones	4.1% de las ganancias

*Nota: Las cifras pueden no coincidir debido al redondeo
Fuente: Oxford Economics y estimados de IATA*

BOLIVIA

Cuadro ES1: Beneficios económicos provenientes del transporte aéreo en Bolivia, 2006

	Impacto: (US\$m)	% del PIB de Bolivia
Beneficios económicos de los pasajeros (excedente del consumidor)	\$196 millones	1.9%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PIB	\$8 millones	0.07%
Beneficios del lado de la demanda relacionados al PIB proveniente del transporte aéreo	\$302 millones	2.9%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$53 millones	0.5%
- Impactos indirectos e inducidos por el transporte aéreo	\$80 millones	0.8%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$169 millones	1.6%
Trabajos apoyados por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	107,747	2.4% de desempleo
Ingreso de salarios generados por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	\$92 millones	3.1% de ingresos
Ingreso de impuestos generados por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	\$64 millones	2.8% de ingresos
Ganancias por exportaciones generadas por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	\$186 millones	5.1% de ganancias

Fuente: Oxford Economics y cifras estimadas por IATA

CHILE

Cuadro ES1: Beneficios Económicos del Transporte Aéreo en Chile, 2006

	Impacto (US\$m)	% del PBI de Chile
Beneficios económicos a los pasajeros (superávit de consumo)	\$1,120 millones	0.8%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PBI	\$105 millones	0.07%
Beneficios al PBI de quienes demandan el transporte aéreo	\$4,707 millones	3.2%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$687 millones	0.5%
- Impactos indirectos e inducidos del transporte aéreo	\$1,072 millones	0.7%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$2,948 millones	2.0%
Puestos de trabajo respaldados por el transporte aéreo (incluyendo impacto en el turismo)	198,539	3.2% del empleo
Ingresos por salarios generados por el transporte aéreo (incluyendo impacto en el turismo)	\$1,848 millones	3.4% de los ingresos
Rentas por impuestos generados por el transporte aéreo (incluyendo impacto en el turismo)	\$758 millones	2.8% de rentas
Rentabilidad de las exportaciones generada por el transporte aéreo (incluyendo impacto en el turismo)	\$1,908 millones	2.9% de rentabilidad

Fuente: estimados de Oxford Economics e IATA

COLOMBIA

Cuadro ES1: Beneficios Económicos del Transporte Aéreo en Colombia, 2006

	Impacto (US\$m)	% del PIB colombiano
Ganancias económicas a los pasajeros (excedente al consumidor)	\$1,200 millones	0.9%
Ganancias de oferta provenientes del incremento del 10% en la conectividad/PIB	\$94 millones	0.07%
Ganancias de demanda al PIB provenientes del transporte aéreo	\$3,128 millones	2.3%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$716 millones	0.5%
- Impactos indirectos e inducidos por el transporte aéreo	\$929 millones	0.7%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$1,483 millones	1.1%
Empleos soportados por el transporte aéreo (incluyendo impacto del turismo)	369,722	1.8% de los empleos
Ingreso de salarios generado por el transporte aéreo (incluyendo impacto del turismo)	\$1,277 millones	2.8% del ingreso
Renta impositiva generada por el transporte aéreo (incluyendo impacto del turismo)	\$502 millones	2.1% de la renta
Dividendos de exportación generados por el transporte aéreo (incluyendo impacto del turismo)	\$1,758 millones	6.2% de los dividendos

Fuente: Oxford Economics y estimados de IATA

MÉXICO

Tabla ES1: Beneficios económicos del transporte aéreo en México, 2006

	Impacto (en US\$m)	% del PIB de México
Beneficios económicos para los pasajeros (plusvalía del consumidor)	\$4,820 millones	0.6%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PIB	\$628 millones	0.07%
Beneficios de la demanda para el PIB del transporte aéreo	\$25,108 millones	3.0%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$2,288 millones	0.3%
- Impactos indirectos e inducidos del transporte aéreo	\$4,188 millones	0.5%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$18,632 millones	2.2%
Empleos facilitados por el transporte aéreo (incluyendo su impacto en el turismo)	1.08 millones	2.4% del empleo
Ingresos laborales generados por el transporte aéreo (incluyendo su impacto en el turismo)	\$9,100 millones	3.5% del ingreso
Ganancias tributarias generadas por el transporte aéreo (incluyendo su impacto en el turismo)	\$2,711 millones	3.3% de las ganancias
Ganancias por concepto de exportaciones generadas por el transporte aéreo (incluyendo su impacto en el turismo)	\$9,379 millones	3.5% de las ganancias

Fuente: Cálculos de Oxford Economics y de la IATA

PANAMÁ

Beneficios económicos del transporte aéreo en Panamá en 2006

	Impacto	% de PBI de Panamá
Beneficios económicos a pasajeros (superávit a favor del consumidor)	\$336 millones	2%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PBI	\$12 millones	0.07%
Beneficios de la demanda para el PBI por transporte aéreo	\$1,035 millones	6.1%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$325 millones	2.0%
- Impactos indirecto e inducido del transporte aéreo	\$237 millones	1.5%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$473 millones	2.8%
Empleos provistos por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo) ¹	43,233	3.3% de empleo
Ingreso salarial generado por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo)	\$340 millones	5.9% de ingreso
Ingresos por impuestos generados por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo)	\$114 millones	7.7% de ingresos
Ganancias de exportación generadas por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo)	\$1142 millones	9.5% de ganancia

Fuente: Cálculos aproximados de Oxford Economics e IATA. ¹Esto incluye el impacto de los gastos de los turistas arribando por aire.

PERÚ

Tabla ES1: Beneficios económicos del transporte aéreo en el Perú, 2008

	Impacto (US\$)	% PBI del Perú
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente de consumidor)	\$1,120 millones	0.9%
Beneficios por el lado de la oferta de aumento de 100% en conectividad/PBI	\$172 millones	0.07%
Beneficios por el lado de la demanda del transporte aéreo	\$2,215 millones	1.7%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$263 millones	0.2%
- Impactos indirectos e inducidos del transporte aéreo	\$297 millones	0.2%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$1,655 millones	1.3%
Empleos sostenidos por el transporte aéreo (incluyendo impacto turismo)	200,000 jobs	1.5% de empleos
Ingresos salariales generados por el transporte aéreo (inc. imp. Turismo)	\$577 millones	2.0% de ingresos
Ingresos por impuestos generados por transporte aéreo (inc. imp. Turismo)	\$226 millones	2.0% de ingresos
Ganancias por export. generadas por transporte aéreo (inc. imp. Turismo)	\$1,735 millones	4.9% de utilidades

Fuente: Estimados de Oxford Economics y de IATA

REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 2009 – 2010

AÑO – 2009

REUNIONES

Reunión	Fecha	Sede
1. · Reunión del Grupo de Trabajo encargado de analizar la propuesta de modificación estatutaria presentada por Brasil	27 - 28 de enero	Río de Janeiro, Brasil
2. • LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo	5 - 6 de abril	Isla de Pascua, Chile
3. • Conferencia Diplomática para la adopción de Convenios sobre Indemnización por daños causados a terceros	20 de abril a 2 de mayo	Montreal, Canadá
4. • Vigésimo Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/22) • Reunión del Grupo <i>ad hoc</i> encargado de reactivar el IPAC	26 al 28 de mayo	Ciudad de Panamá, Panamá
5. • Vigésimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/23)	25 al 27 de agosto	Santo Domingo, República Dominicana
6. • Seminario sobre "Medio Ambiente" • LXXVII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC y Asamblea • Extraordinaria de la CLAC	28 y 29 de septiembre 30 de septiembre y 1 de octubre	Buenos Aires, Argentina

CAPACITACIÓN

Seminario/Curso/Taller	Fecha	Sede
1. Seminario "Transporte y Política Aérea" CLAC / TCB (OACI)	9 al 12 de junio	Ciudad de Guatemala, Guatemala
2. Seminario sobre "Medio Ambiente" CLAC/CEAC	28 y 29 de septiembre	Buenos Aires, Argentina
3. Curso taller de "Auditoría sobre Gestión de Riesgos en el Sector Gubernamental" CLAC/DGAC Chile	17 al 19 de noviembre	Santiago de Chile, Chile
4. Seminario sobre "Administración de Aviación Civil" CLAC / CAAS	30 de noviembre al 3 de diciembre	Buenos Aires, Argentina

BECAS

Seminario/Curso/Taller	Fecha	Sede	Becas	Organizador
1. Aircraft Accident Investigation – Techniques & Regulations	2 al 6 de febrero	Singapur	3	CAAS
2. Seminario sobre "Aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea. Modelos y sistemas de tarifas y costes".	23 al 27 de febrero	La Antigua, Guatemala	6	OACI (TBC) / AENA
3. Seminario / Taller avanzado GNSS	20 al 24 de abril	Puntarenas, Costa Rica	4	OACI (TCB) / CLAC
4. Civil Aviation Management Programme	25 de mayo al 5 de junio	Singapur	4	CAAS
5. Seminario sobre "Estrategias de Planificación, Promoción y Gestión de Infraestructuras para la Carga Aérea en los Aeropuertos"	1 al 5 de junio	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	6	OACI (TCB) / AENA / AECID
6. Seminar on CNS/ATM (Include latest developments in GNSS/ADS-B)	27 al 31 de julio	Singapur	3	CAAS
7. Safety Oversight Managers	10 al 26 de agosto	Singapur	5	CAAS
8. Seminario sobre "Planificación y Gestión de los Recursos Humanos y la Capacitación en Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea"	19 al 23 de octubre	Colombia	6	OACI (TCB) / AENA / AECID/ UAEAC Colombia

AÑO – 2010**REUNIONES**

Reunión	Fecha	Sede
1. <ul style="list-style-type: none"> • LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC • FIDAE / Conferencia “Wings of Change” IATA 	22 de marzo 24 – 25 de marzo	Santiago, Chile
2. <ul style="list-style-type: none"> • Reunión de coordinación Delegación CLAC • Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 	28 de marzo 29 – 31 de marzo	Montreal, Canadá
3. <ul style="list-style-type: none"> • Vigésimo cuarta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/24) • Quinta reunión del Grupo <i>ad hoc</i> “Sistema Estadístico Integrado” 	27 al 29 de abril	Lima, Perú
4. Cumbre sobre Aviación Civil Unión Europea y América Latina (CE / CLAC / ANAC-Brasil)	24 - 26 de mayo	Río de Janeiro, Brasil
5. <ul style="list-style-type: none"> • Tercera reunión del Grupo FAL/AVSEC CLAC • Seminario Regional de la OACI/CLAC sobre documentos de viaje de lectura mecánica, tecnología biométrica y normas de seguridad 	5 al 8 de julio	Montevideo Uruguay
6. <ul style="list-style-type: none"> • Vigésimo quinta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/25) • Reunión del Grupo Ad Hoc "Institucionalización del SRVSOP" • Reunión <i>ad hoc</i> encargado de desarrollar un "Sistema Estadístico Integrado" 	3 al 6 de agosto	Buenos Aires, Argentina
7. LXXIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	31 de agosto al 1 de septiembre	México D.F., México
8. <ul style="list-style-type: none"> • Reunión de coordinación Delegación CLAC • 37° período de sesiones Asamblea de la OACI 	28 Septiembre al 8 Octubre	Montreal, Canadá
9. <ul style="list-style-type: none"> • XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC • Reunión de Jefes de Delegación • LXXX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC 	1 al 5 de noviembre	Punta Cana, República Dominicana

CAPACITACIÓN

Seminarío/Curso/Taller		Fecha	Sede
1.	Curso sobre "Planificación Estratégica de Aviación" CLAC/EAU	8 al 11 de junio	Asunción, Paraguay
2.	Seminario sobre "Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación" Conjuntamente con la CAAS - Singapur)	6 al 10 de Septiembre	Lima, Perú
3.	Seminario sobre "Gestión del Recurso Humano"	22 al 26 de noviembre	Lima, Perú
4.	Seminario / Taller sobre la Implantación del "Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y Programa de Seguridad Operacional (SSP)"	<i>Por definir</i>	Ciudad de Guatemala, Guatemala

BECAS

Seminario/Curso/Taller	Fecha	Sede	Becas	Organizador
1. Investigación y Administración de accidentes de Aviación / Aircraft Accident Investigation & Management	8 al 19 de marzo	Singapur	4	CAAS
2. Seminario sobre "Planificación y Gestión Ambiental de las Infraestructuras Aeroportuarias y de Navegación Aérea"	12 al 16 de abril	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	6	OACI (TCB) / AENA / AECID
3. Safety Oversight Managers	3 al 19 de mayo	Singapur	5	CAAS
4. Seminario sobre "Evolución y Nuevas Perspectivas de los Sistemas para la Automatización del Control del Tráfico Aéreo"	7 al 11 de junio	Montevideo, Uruguay	6	OACI (TCB) / AENA / AECID
5. Civil Aviation Management Programme	19 al 30 de Julio	Singapur	4	CAAS
6. Seminar on CNS/ATM (include latest developments in GNSS, ADS-B and PBN)	26 al 30 de Julio	Singapur	3	CAAS
7. <ul style="list-style-type: none"> • Operaciones Aeroportuarias • Seguridad de la Aviación • Control de Aproximación por Radar 	30 de septiembre al 22 de octubre 30 de septiembre al 22 de octubre 7 al 29 de octubre	Corea	18 (*)	MLTM-Corea
8. Curso Control de Tráfico Aéreo: <ul style="list-style-type: none"> • Control de Aproximación (No-Radar) • Control de Área (No-Radar) 	11 de octubre al 12 de diciembre	Malasia	6	Prog. Coop. Técnica de Malasia
9. Seminario sobre "Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)"	2 al 5 de noviembre	Cartagena de Indias, Colombia	6	OACI (TCB) / AENA / AECID
10. Aircraft Accident Investigation Techniques & Management	17 al 28 de enero 2011	Singapur	3	CAAS

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES EN LAS
REUNIONES CELEBRADAS POR LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN
CIVIL DURANTE EL BIENIO 2009 - 2010**

AÑO 2009

N°	FECHA	REUNIÓN	LUGAR	PARTICIPANTES		
				N°	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
1	5 y 6 de abril	LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo	Isla de Pascua, Chile	53	14	8
2	26 al 28 de mayo	Vigésimo Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/22)	Ciudad de Panamá, Panamá	51	12	6
3	25 al 27 de agosto	Vigésimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/23)	Santo Domingo, República Dominicana	62	12	5
4	30 de septiembre y 1 de octubre	LXXVII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC y Asamblea Extraordinaria de la CLAC	Buenos Aires, Argentina	54	13	6

AÑO 2010

N°	FECHA	REUNIÓN	LUGAR	PARTICIPANTES		
				N°	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
1	22 de marzo	LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	Santiago, Chile	72	15	4
2	27 al 29 de abril	Vigésimo cuarta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/24)	Lima, Perú	52	14	5
3	24 al 26 de mayo	Cumbre sobre Aviación Civil Unión Europea y América Latina (CE / CLAC / ANAC-Brasil)	Río de Janeiro, Brasil	300	6	
4	5 y 6 de julio	Tercera reunión del Grupo FAL/AVSEC CLAC	Montevideo Uruguay	72	12	3
5	3 al 6 de agosto	Vigésimo quinta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/25)	Buenos Aires, Argentina	65	16	7
6	31 de agosto y 1º de septiembre	LXXIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	Ciudad de México, México	74	13	7
7	2 al 5 de noviembre	XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC <ul style="list-style-type: none"> • Reunión de Jefes de Delegación • LXXX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC 	Punta Cana, República Dominicana			

PARTICIPACIÓN EN LOS EVENTOS DE CAPACITACIÓN
(SEMINARIOS, CURSOS, TALLERES Y CONFERENCIAS) CELEBRADOS
POR LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
DURANTE EL BIENIO 2009 - 2010

AÑO 2009

EVENTOS DE CAPACITACIÓN

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES			PATROCINADORES
				N°	PAIS	ORG	
1	9 al 12 de junio	Seminario "Transporte y Política Aérea"	Ciudad de Guatemala, Guatemala	60	16	4	CLAC / TCB (OACI)
2	28 y 29 de septiembre	Seminario sobre "Medio Ambiente"	Buenos Aires, Argentina	48	11	6	CLAC/GEAC
3	17 al 19 de noviembre	Curso taller de "Auditoría sobre Gestión de Riesgos en el Sector Gubernamental"	Santiago de Chile, Chile	105	11	0	CLAC/DGAC Chile
4	30 de noviembre al 3 de diciembre	Seminario sobre "Administración de Aviación Civil"	Buenos Aires, Argentina	42	13	0	CLAC / CAAS

BECAS

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	BECAS		PATROCINADOR
				OFRECIDAS	OTORGADAS	
1	2 al 6 de febrero	Aircraft Accident Investigation – Techniques & Regulations	Singapur	3	0	CAAS
2	23 al 27 de febrero	Seminario sobre "Aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea. Modelos y sistemas de tarifas y costes".	La Antigua, Guatemala	6	1 Nicaragua 1 Perú 2 Rep. Dom. 2 Uruguay	OACI (TCB) / AENA
3	20 al 24 de abril	Seminario / Taller avanzado GNSS	Puntarenas, Costa Rica	4	1 Perú 2 Uruguay 1 Ecuador (*)	OACI (TCB) / CLAC
4	25 de mayo al 5 de junio	Civil Aviation Management Programme	Singapur	4	3 Brasil 1 Perú	CAAS
5	1 al 5 de junio	Seminario sobre "Estrategias de Planificación, Promoción y Gestión de Infraestructuras para la Carga Aérea en los Aeropuertos"	Santa Cruz, Bolivia	6	1 Cuba 3 Guatemala	OACI (TCB) / AENA / AECID
6	27 al 31 de julio	Seminar on CNS/ATM (Include latest developments in GNSS/ADS-B)	Singapur	3	2 Brasil 1 Argentina 1 Guatemala (*)	CAAS
7	10 al 26 de agosto	Safety Oversight Managers	Singapur	5	1 Perú	CAAS
8	19 al 23 de agosto	Seminario sobre "Planificación y Gestión de los Recursos Humanos y la Capacitación en Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea"	Cartagena, Colombia	6	2 Guatemala 3 México 1 Nicaragua 1 Paraguay 2 Perú 1 Rep. Dom. 1 Uruguay	OACI (TCB) / AENA / AECID / UAEAC Colombia

(*) Beca no utilizada

AÑO 2010

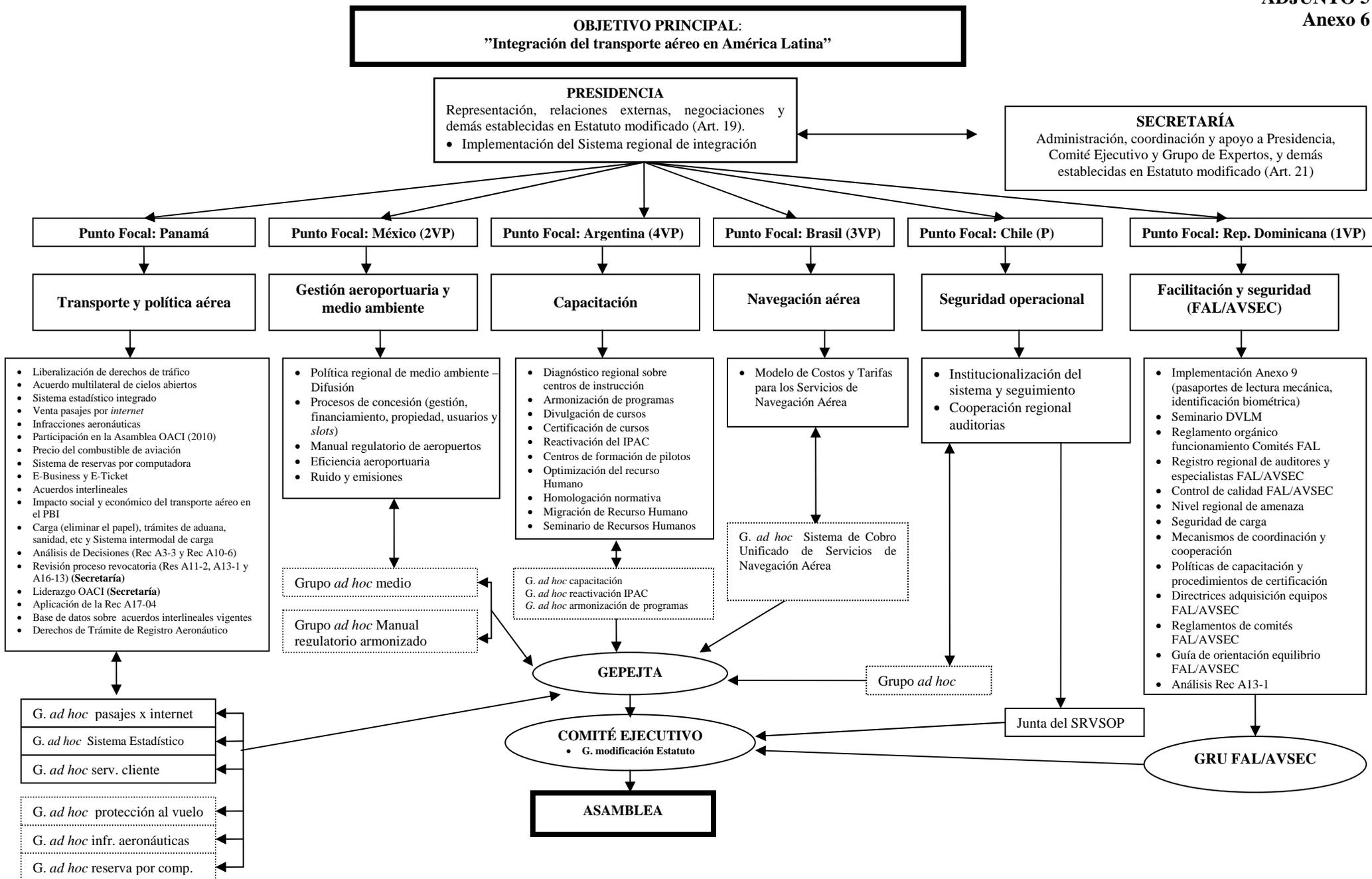
EVENTOS DE CAPACITACIÓN

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES			PATROCINADORES
				N°	PAÍS	ORG	
1	8 al 11 de junio	Curso sobre "Planificación Estratégica de Aviación"	Asunción, Paraguay	50	12	0	CLAC/EAU
2	7 al 8 de julio	Seminario "FAL/DVLM (Documentos de Viaje de Lectura Mecánica)"	Montevideo, Uruguay	160	28	3	CLAC/OACI
3	6 al 10 de septiembre	Seminario sobre "Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación" Conjuntamente con la CAAS - Singapur)	Lima, Perú	61	9		CLAC / CAAS / DGAC Perú
4	18 al 22 de octubre	Seminario sobre "Informática y Sistemas"	<i>Por definir</i>				
5	22 al 26 de noviembre	Seminario sobre "Gestión del Recurso Humano"	Lima, Perú				CLAC / DGAC Perú

BECAS

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	BECAS		PATROCINADOR
				OFRECIDAS	OTORGADAS	
1	8 al 19 de marzo	Investigación y Administración de accidentes de Aviación / Aircraft Accident Investigation & Management	Singapur	3	3 Chile 1 Guatemala	CAAS
2	12 al 16 de abril	Seminario sobre "Planificación y Gestión Ambiental de las Infraestructuras Aeroportuarias y de Navegación Aérea"	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	6	1 Chile 1 Colombia 1 Cosa Rica 1 México 1 Paraguay	OACI (TCB) AENA / AECID/ DGAC Bolivia
3	19 al 30 de Julio	Civil Aviation Management Programme	Singapur	4	1 Chile 1 Ecuador 1 Honduras 1 Panamá	CAAS
4	26 al 30 de Julio	Seminar on CNS/ATM (include latest developments in GNSS, ADS-B and PBN)	Singapur	4	2 Ecuador 1 Guatemala 1 México	CAAS
5	30 de Septiembre al 22 de Octubre	Operaciones Aeroportuarias	Corea	18*	1 Chile 1 Guatemala	MLTM - Corea
	30 de Septiembre al 22 de Octubre	Seguridad de la Aviación			1 Chile 1 Nicaragua	
	7 al 29 de Octubre	Control de aproximación por radar			1 Chile 1 Guatemala 1 Nicaragua	
6	11 de octubre al 17 de diciembre	Curso Control de Tráfico Aéreo: Control de Aproximación (No-Radar) Control de Área (No-Radar)	Malasia	6	1 Argentina 1 Bolivia 1 Chile 1 Cuba 2 Venezuela	Prog. Coop. Técnica de Malasia
7	2 al 5 de Noviembre	Seminario sobre "Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional"	Cartagena de Indias, Colombia	6		OACI (TCB) / AENA / AECID
8	17 al 28 de enero de 2011	Aircraft Accident Investigation Techniques & Management	Singapur	3		CAAS

* La República de Corea ofrece 18 becas al año para todos sus cursos



XIX ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

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

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

1. Apertura: Bienvenida-Autoridad Aeronáutica de República Dominicana.
2. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI.
3. Discurso del Presidente de la CLAC e informe de actividades.
4. Discurso del Excelentísimo Señor Presidente de República Dominicana.
5. Adopción del Orden del Día.
6. Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día.
7. Proyectos de Decisión y Revocatoria.

Proyectos de decisión

- Resolución A19-01 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”
- Recomendación A19-02 “Uso de la parada-estancia”
- Resolución A19-03 “Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil”
- Recomendación A19-04 “Criterios y directrices para preparar una negociación”
- Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”
- Recomendación A19-06 “Reporte del seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”
- Resolución A19-07 “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”
- Resolución A19-09 Procedimientos para la “Cooperación Horizontal”

Revocatoria

- Proceso de Revocatoria: Res. A11-2, Res. A13-1 y Res. A16-13.

8. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.
 - Discurso del nuevo Presidente de la CLAC.
9. Lugar y fecha de la XX Asamblea Ordinaria.
10. Panel sobre “Integración del Transporte Aéreo”.
11. Examen del Informe del Comité de trabajo.
12. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.
13. Otros asuntos
 - Gestión Aeroportuaria y medio ambiente (México).

- Presentación – CALC.
 - Presentación – Situación Regional sobre Seguridad Operacional (Chile).
 - Curso de respuesta a las auditorías externas (Argentina).
 - Presentación – Control de Cargos Adicionales en los Boletos (Experiencia de Brasil).
 - Presentación – Sistema de la Gestión de la Seguridad Operacional en los Operadores Aéreos (República Dominicana-IDAC).
 - Presentación – Estadísticas (República Dominicana-JAC).
 - Presentación – Sistema de Alertas Tempranas (Experiencia de Venezuela).
 - Presentación – Emiratos Árabes Unidos.
14. Informe de cumplimiento de Macrotareas – Res. A18-11. **(Sesión a puerta cerrada)**
 15. Plan estratégico de actividades 2011-2012 y proyecto de programa de reuniones y capacitación 2011-2012. **(Sesión a puerta cerrada)**
 16. Presupuesto para el bienio 2011-2012. **(Sesión a puerta cerrada)**
 17. Cuotas de contribución de los Estados miembros. **(Sesión a puerta cerrada)**
 18. Clausura de la XIX Asamblea Ordinaria.

DISCURSO DEL SR. LUIS RODRÍGUEZ ARIZA, PRESIDENTE DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL DE REPÚBLICA DOMINICANA, AL ASUMIR LA PRESIDENCIA DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL, DURANTE LA XIX ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

Sr. Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Sr. José Huepe Pérez, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Sr. José Tomás Pérez, Director General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Sr. Gral. Zenón Padilla, Director del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA).

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

Señores integrantes del Comité Ejecutivo de la CLAC.

Distinguidos delegados participantes e invitados especiales.

Damas y caballeros.

Desde su creación en el año de 1973, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil ha venido trabajando arduamente en lograr su objetivo de proveer a las autoridades aeronáuticas de la Región, de una estructura adecuada, dentro de la cual pudieran discutirse y planificarse en conjunto, todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de la aviación civil. Esta labor se ha venido desarrollando con dedicación y esfuerzo, contribuyendo a que las acciones que realizan los Estados, se desarrollen dentro de un marco de cooperación y trabajo coordinado.

La CLAC no sólo ha ejercido un rol preponderante en el desarrollo del transporte aéreo latinoamericano, sino que ha ido escalando peldaños hasta alcanzar un sitio de importancia en el mundo de la aviación civil. No podemos dejar de destacar el importante trabajo que ha desarrollado este Organismo Regional, sobre todo en los temas relativos a la Cooperación Horizontal, así como el trabajo realizado en materia de capacitación, manteniendo una estrecha y armónica relación con la organización de aviación civil internacional OACI, organismo cuyas normas y métodos recomendados debemos respetar.

Fruto de la gran labor desarrollada por la CLAC como organismo regional; en el recién finalizado Trigésimo Séptimo (37) Período de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), esta región logró mantener los ocho puestos que ya tenía en el Consejo del Organismo, lo que le permitirá seguir gravitando de manera directa como lo ha hecho, en el foro donde se toman las decisiones que sirven de sostén a la actividad aeronáutica mundial.

En un mundo globalizado como el que vivimos, la aviación civil juega un rol preponderante como medio de transporte indefectible, sirviendo para acercar y estrechar los lazos y vínculos que unen a los seres humanos alrededor de todo el planeta. La aviación ha dejado de ser aquella que fundamentalmente servía para suplir las necesidades de traslado a grandes distancias en tiempos más reducidos, y se ha convertido en el medio que permite, cada día en mayor medida, incrementar el movimiento turístico a los niveles que hoy conocemos, y que para muchos países, como es el caso de la República Dominicana, se ha convertido en fuente vital para nuestra economía y desarrollo.

El día de ayer, tuvimos la oportunidad de escuchar a nuestro querido amigo José Huepe, hablar sobre el trabajo realizado en su mandato, mediante el informe que presentó a la Asamblea. Quiero reconocer y destacar que Chile, al liderar nuestro Comité Ejecutivo, impulsó un tema de suma importancia que es la **“Cooperación Horizontal”**. Este continuará siendo un objetivo primordial de nuestra gestión. Considero que los Estados Miembros podemos apoyarnos mutuamente en función de nuestras fortalezas y debilidades. Será muy importante que nuestro trabajo apunte a abrir nuestros objetivos, en función de la cooperación.

He tomado nota de las importantes recomendaciones realizadas por el Presidente saliente y deseo destacar que se incorporarán a nuestro trabajo, es así que impulsaremos fundamentalmente los siguientes temas:

- En materia de medio ambiente, deberíamos respaldar lo resuelto por la Asamblea de la OACI, durante el presente año, por lo cual es necesario buscar el debido consenso entre los Estados Miembros de la CLAC para alcanzar una posición común frente a esta problemática.
- No podemos dejar resaltar la importancia del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, aprobado esta mañana, es de suma importancia para el trabajo de la Comisión en el futuro y contribuirá sustancialmente en el principal objetivo de la CLAC que es, como ustedes saben, la **“Integración del Transporte Aéreo”**. Insto a los Estados a suscribirlo, lo antes posible.
- De igual forma, coincido en que es necesario establecer un sistema integrado de gestión aeronáutica, creando una base de datos que permita a los países miembros orientar de mejor forma los esfuerzos de seguridad operacional. Dicha base de datos deberá centralizarse en la Secretaría.
- Es muy pertinente continuar con el acercamiento de nuestra Comisión con la Unión Europea. A tal efecto, está pendiente la realización de la II cumbre CLAC/UE a nivel de autoridades aeronáuticas, conforme lo acordado.
- Asimismo, continuaremos con el acercamiento con otros organismos regionales similares al nuestro. En esa línea de ideas, deberemos desarrollar un encuentro abierto con los Estados africanos.
- Respecto a los acercamientos con los países del Caribe, continúa siendo una prioridad para esta Presidencia y el Comité Ejecutivo, y ojala que en el futuro cercano podamos contar con los Estados anglo y franco parlantes del Caribe en el seno de la CLAC.

Distinguidos delegados, honorables damas y caballeros. No dudamos que las jornadas de trabajo que se iniciarán a partir de hoy, seguirán repercutiendo de manera favorable en el mejoramiento de la aviación civil regional y confiamos que serán además, una valiosa oportunidad para el intercambio de experiencias. Para lo que contamos con el apoyo de los organismos observadores que tradicionalmente se han incorporado a nuestro trabajo.

Nadie puede desconocer el importante trabajo realizado por nuestra Comisión durante su participación en las conferencias mundiales y asambleas convocadas por la OACI. Especial atención merece que iniciemos, hoy mismo, el trabajo de coordinación con la CEAC, la CAFAC, la ACAC, el Grupo de Montreal y demás Estados para mantener el *status quo* en cuanto al número de asientos que dispone Latinoamérica en el Consejo de la OACI.

Como bien dijo en su discurso inicial nuestro querido Presidente saliente y amigo, José Huepe, “nobleza obliga”, permítame usted rendirle un homenaje por el brillante trabajo desarrollado, lo que deseo materializar entregándole este testimonio que espero lo tenga como un recuerdo imperecedero de la gran gestión realizada por usted como Presidente de la CLAC.

Antes de terminar, quisiera reiterar que el Secretario de la CLAC, nuestro amigo Marco y su equipo de trabajo, cuenta con todo el respaldo y apoyo de esta Presidencia y el Comité Ejecutivo que hoy inicia su trabajo. Por otro lado, exhorto a todos los Estados Miembros, que participen activamente en los trabajos y actividades que realiza nuestra querida comisión.

Muchas gracias.

XIX ASAMBLEA ORDINARIA DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
(Ciudad de Punta Cana del 02 al 05 de noviembre de 2010)



MACRO TAREA
SEGURIDAD OPERACIONAL

OBJETIVO

Realizar un diagnóstico objetivo de la Seguridad Operacional en la Región, en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados por OACI, basado en los resultados de las auditorías USOAP



INFORMACIÓN GENERAL

Los cuestionarios del protocolo de auditoría tienen como principal objetivo normalizar la realización de las auditorías en el marco del programa universal OACI, de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

La auditoría consideró la evaluación del cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los Anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12,13,14,15,18 al Convenio de Chicago.



INFORMACIÓN GENERAL

La información de las auditorías de los respectivos países de la región se obtuvo de la página web de OACI → www.icao.int → Safety Oversight Audit Report.

Las informaciones obtenidas en esta presentación es producto de deducciones analizadas en los puntos anteriormente señalados.

Este informe no considera las eventuales correcciones hechas por los Estados, como Resultado de la aplicación de sus correspondientes Planes de Acción



INFORMACIÓN GENERAL

EL PRESENTE INFORME CONTIENE INFORMACIÓN PRELIMINAR DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS:

↓

NO CONFORMIDADES

ELEMENTOS CRÍTICOS

DEFINICIONES

CONSTATAIONES

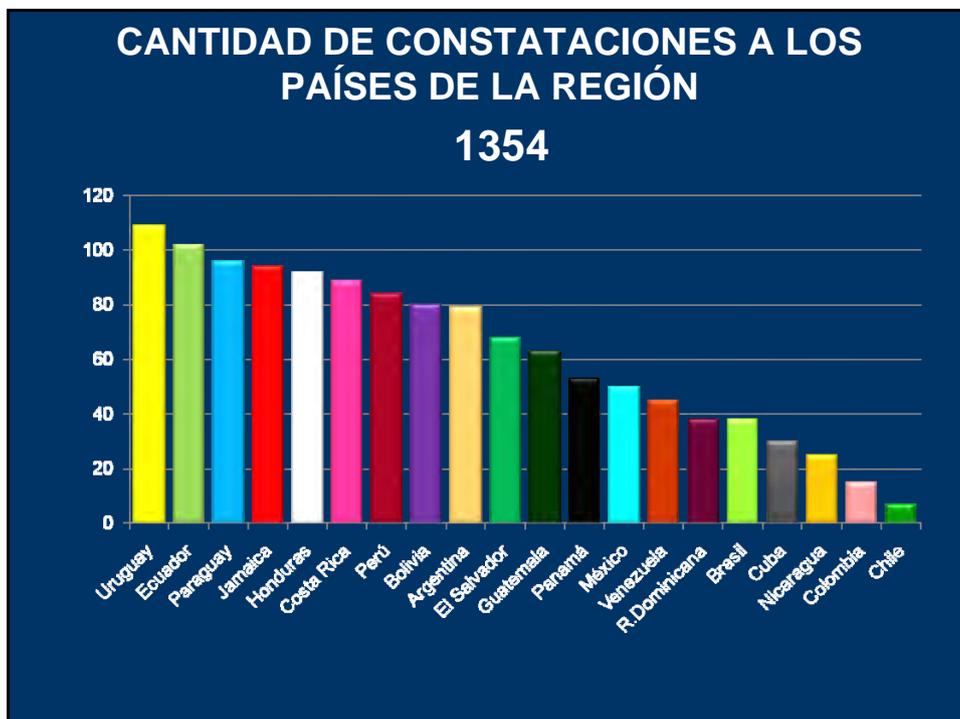
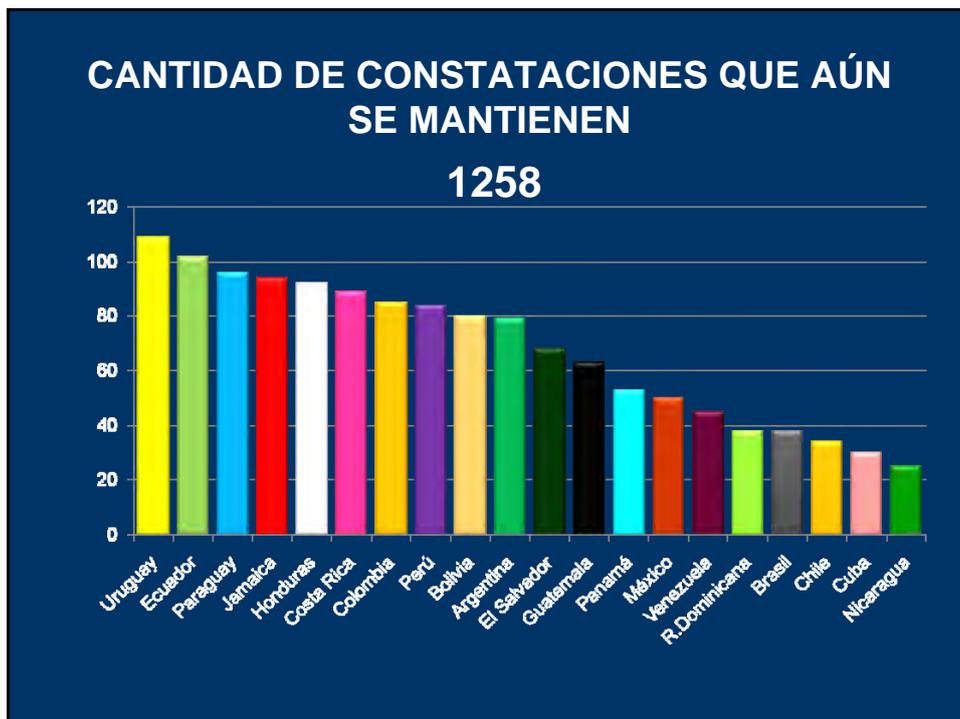
- ❑ LA DEFINICIÓN UTILIZADA POR O.A.C.I ES CONSTATAIONES Y DEBE SER ENTENDIDO COMO SINÓNIMO DE NO CONFORMIDAD.
- ❑ UNA NO CONFORMIDAD PUEDE AFECTAR A MÁS UN MÁS DE UN ELEMENTO CRÍTICO.
- ❑ ESTÁN EXPRESADAS EN CANTIDAD Y SÓLO DE 20 ESTADOS

ELEMENTOS CRÍTICOS

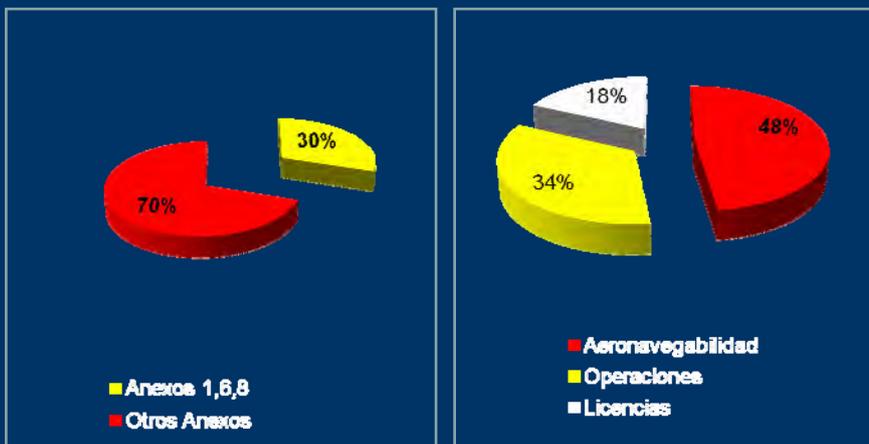
- ❑ LOS ELEMENTOS CRÍTICOS ESTÁN EXPRESADOS EN PORCENTAJE DE NO IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA. CON EXCEPCIÓN DE LOS ANEXOS 1,6, 8 QUE ESTÁN EXPRESADOS EN CANTIDAD DE ELEMENTOS CRÍTICOS COMPROMETIDOS DE LOS 22 ESTADOS.



**TOTAL DE CONSTATAIONES
DE TODOS LOS ANEXOS**



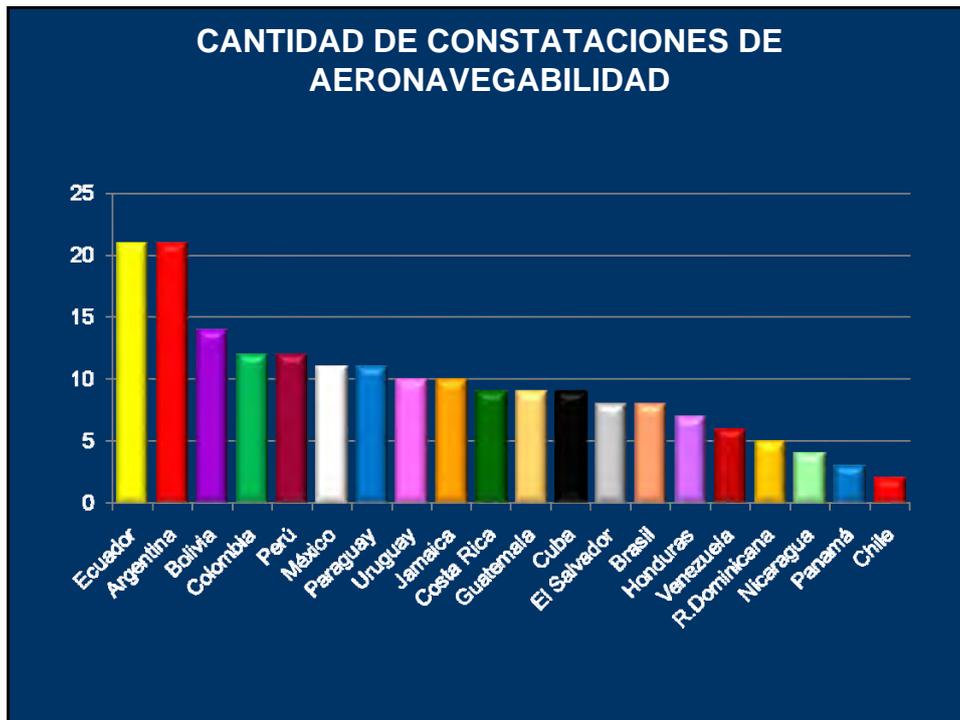
PORCENTAJE POR ÁREAS DE LAS CONSTATAciones



CANTIDAD DE CONSTATAciones DE LOS ANEXOS 1,6,8



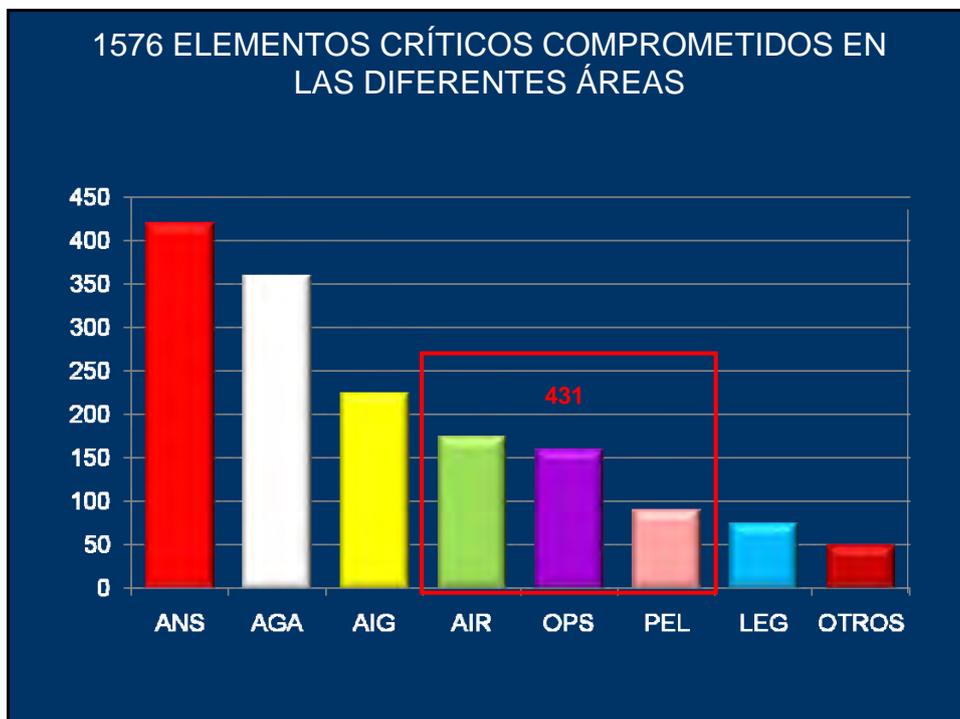
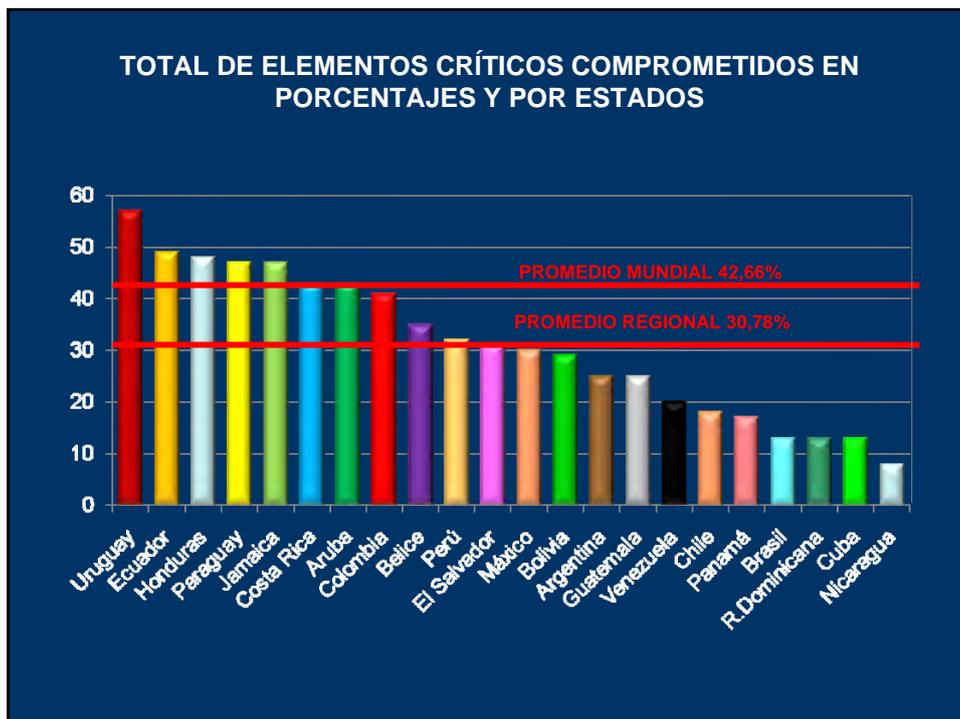


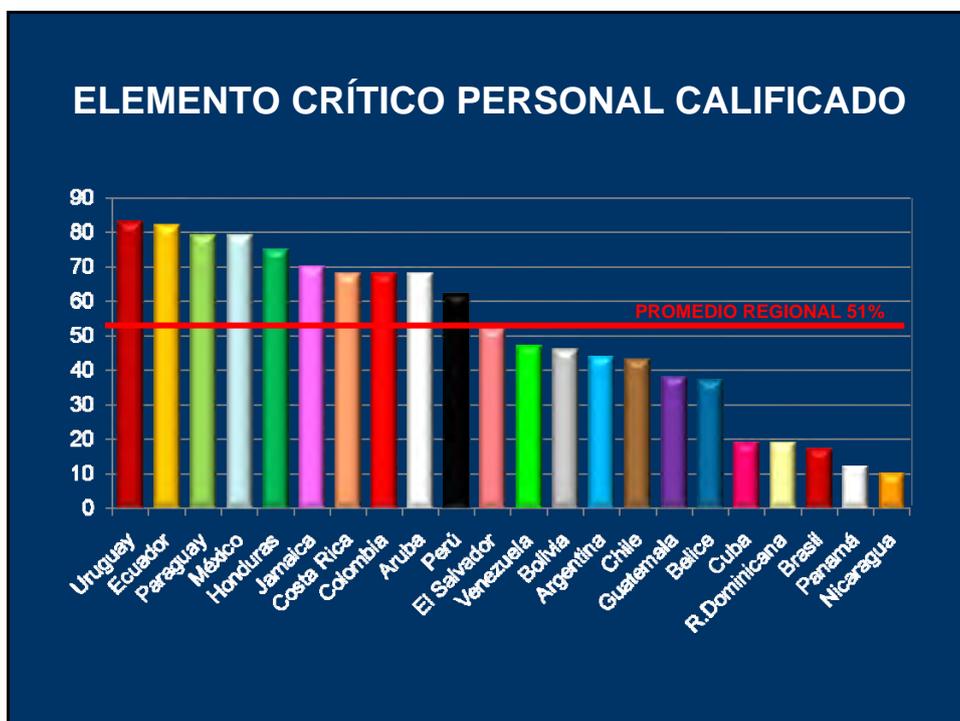
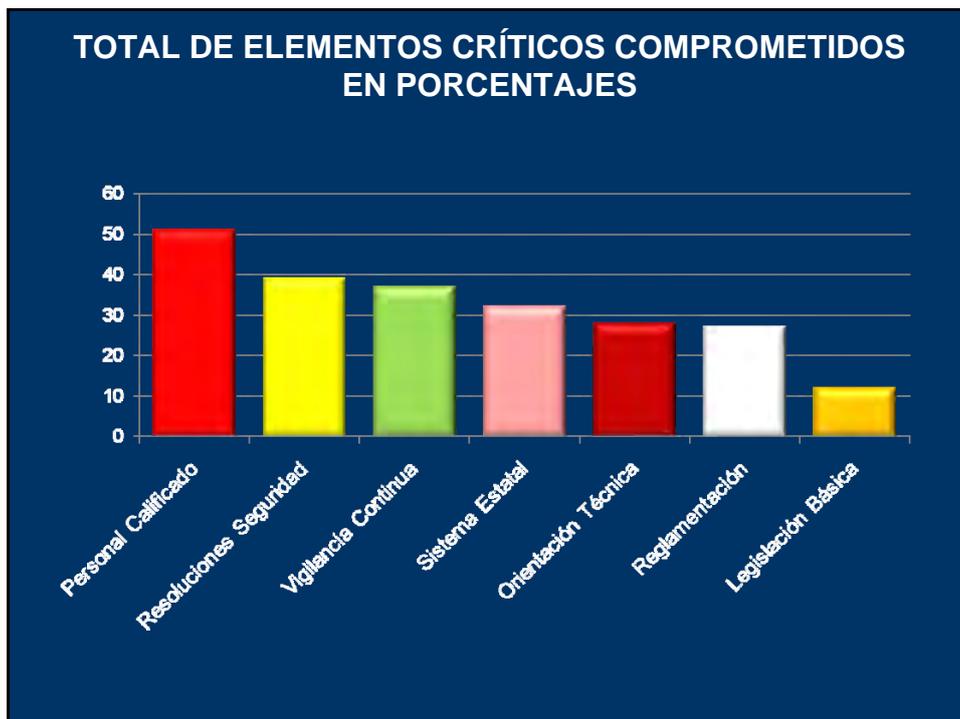


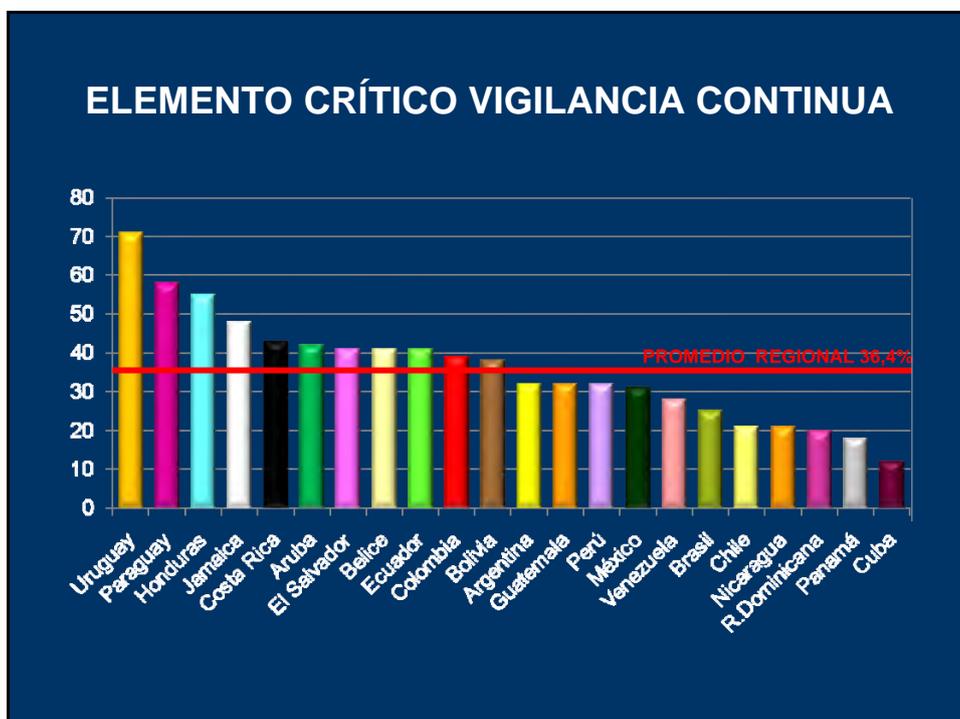
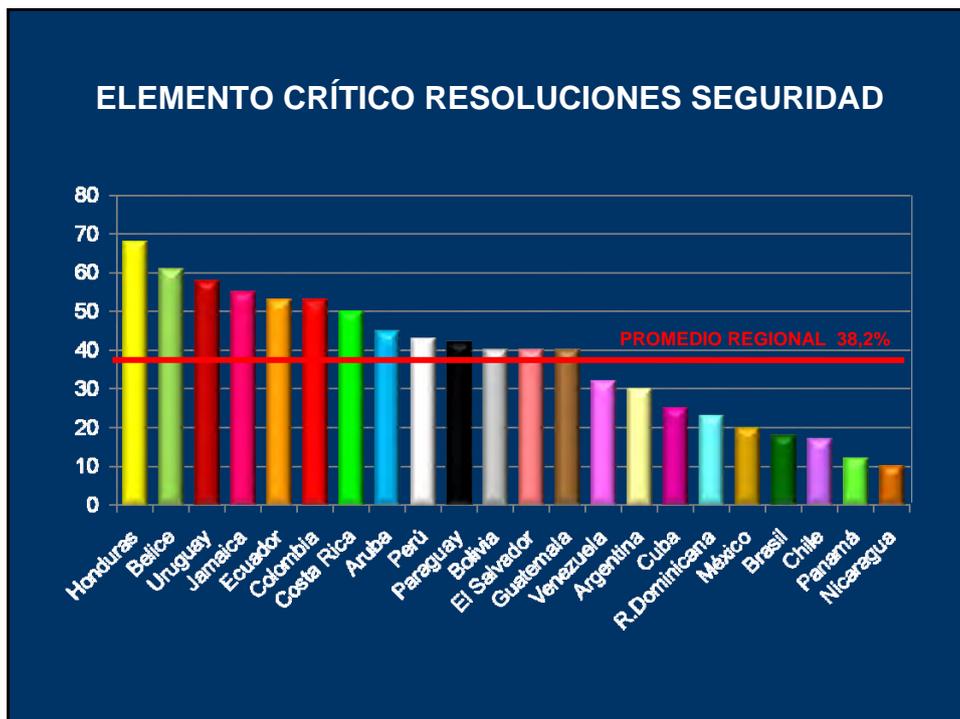


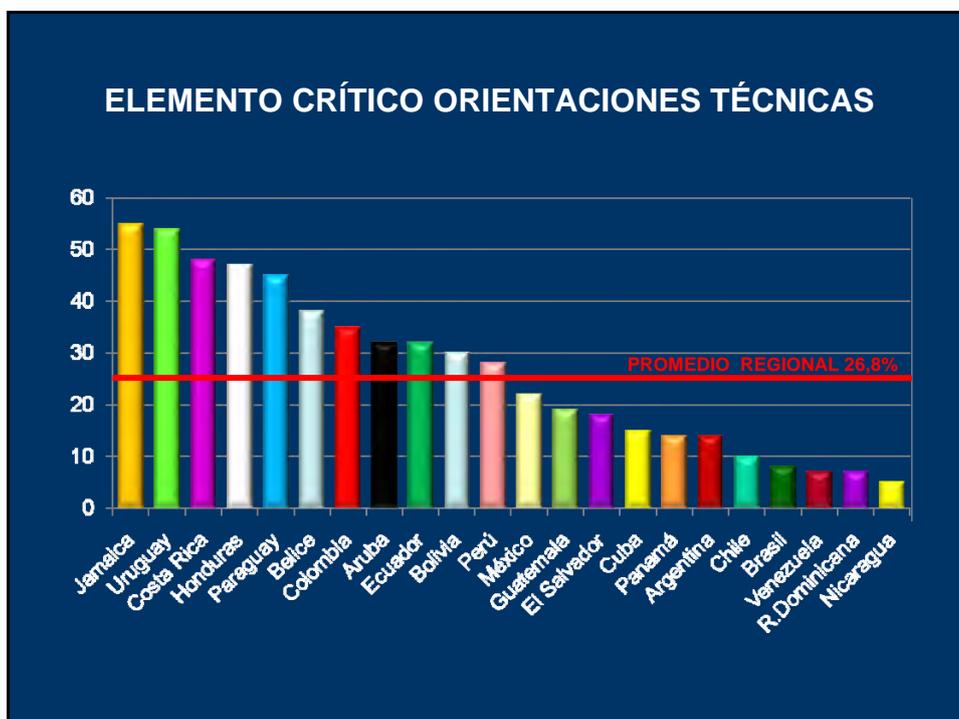
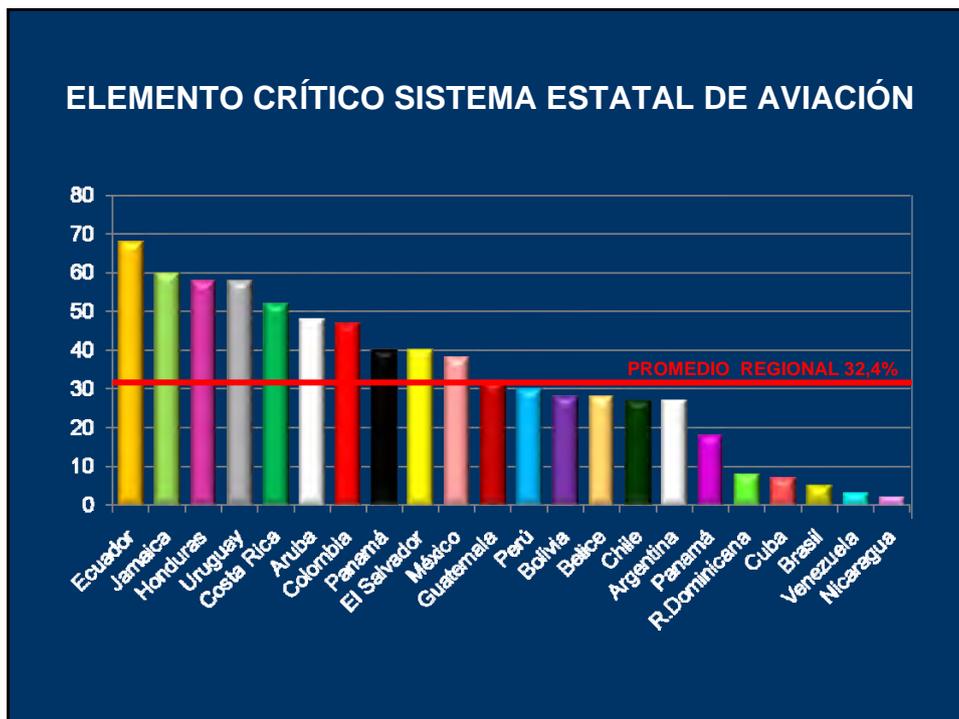
**ELEMENTOS CRÍTICOS COMPROMETIDOS
DE TODOS LOS ANEXOS**

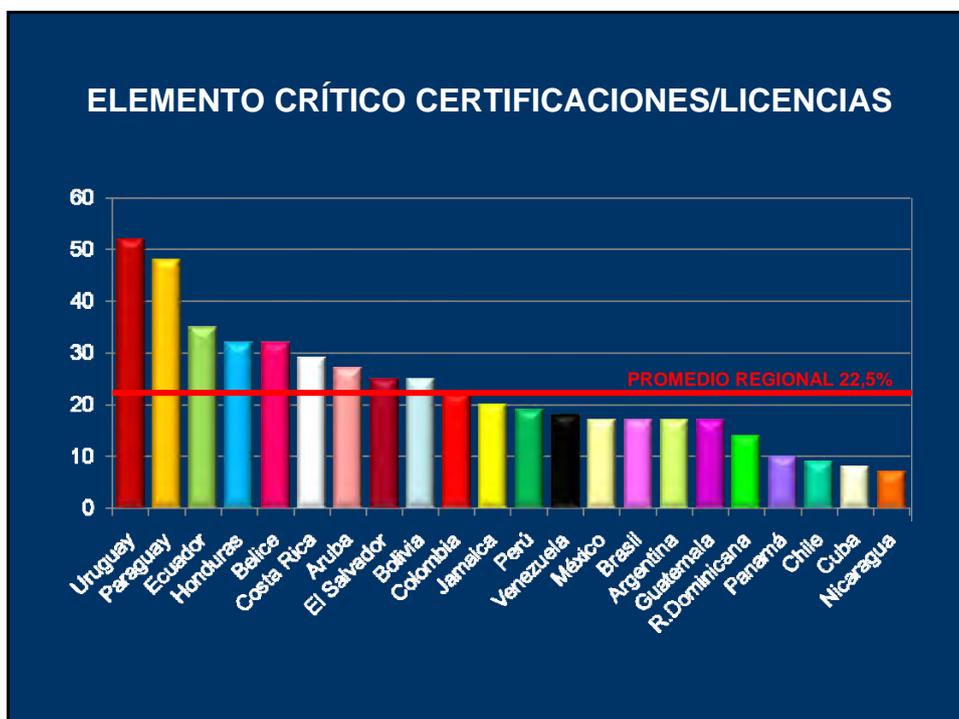
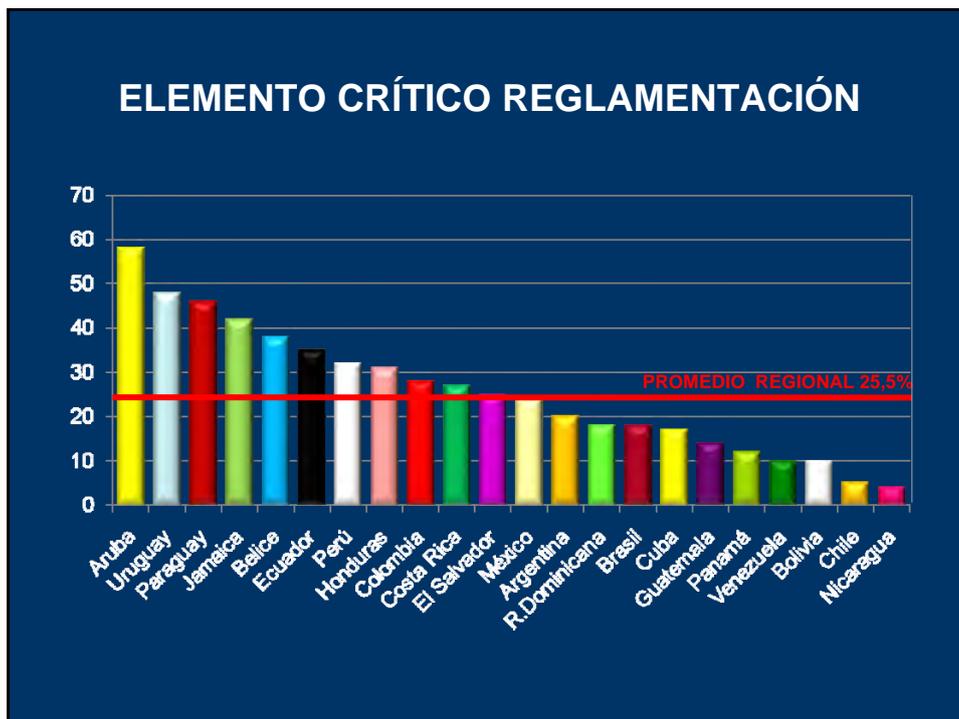
1576

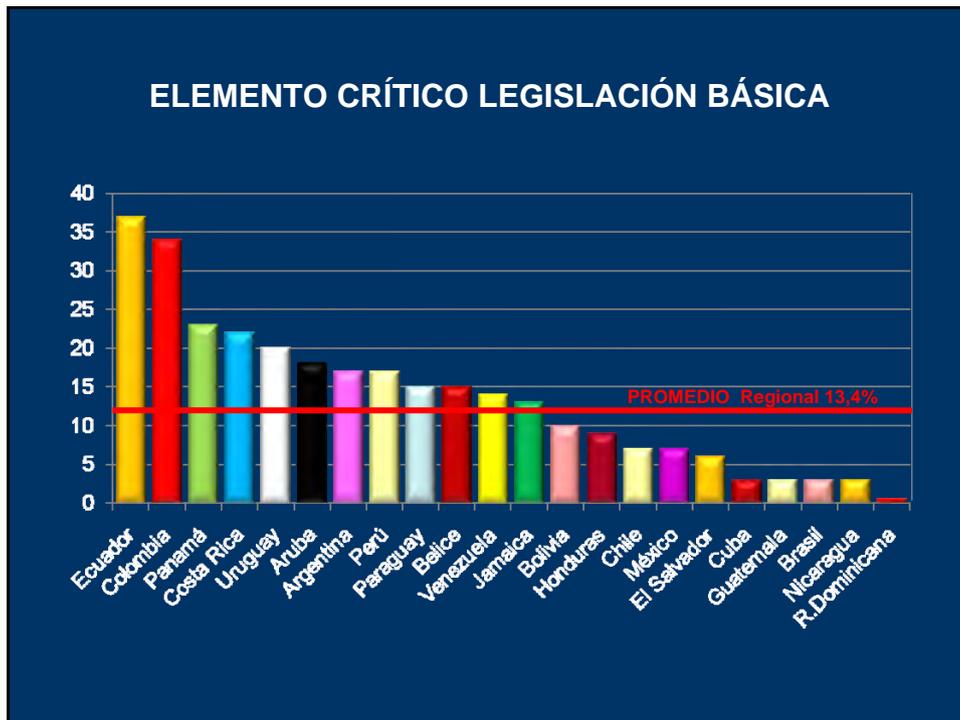




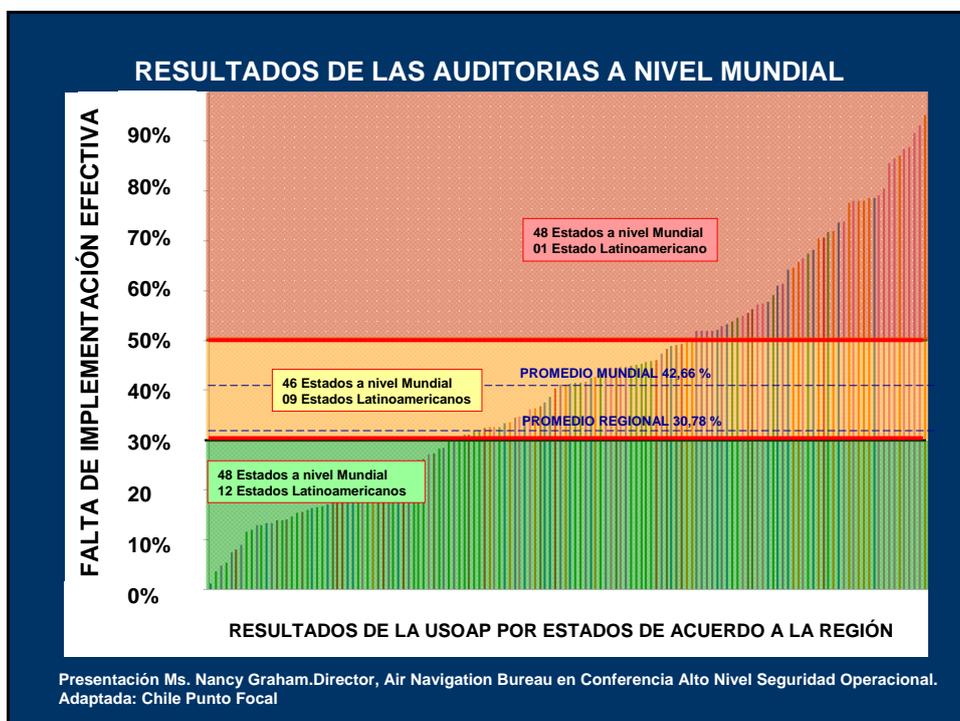


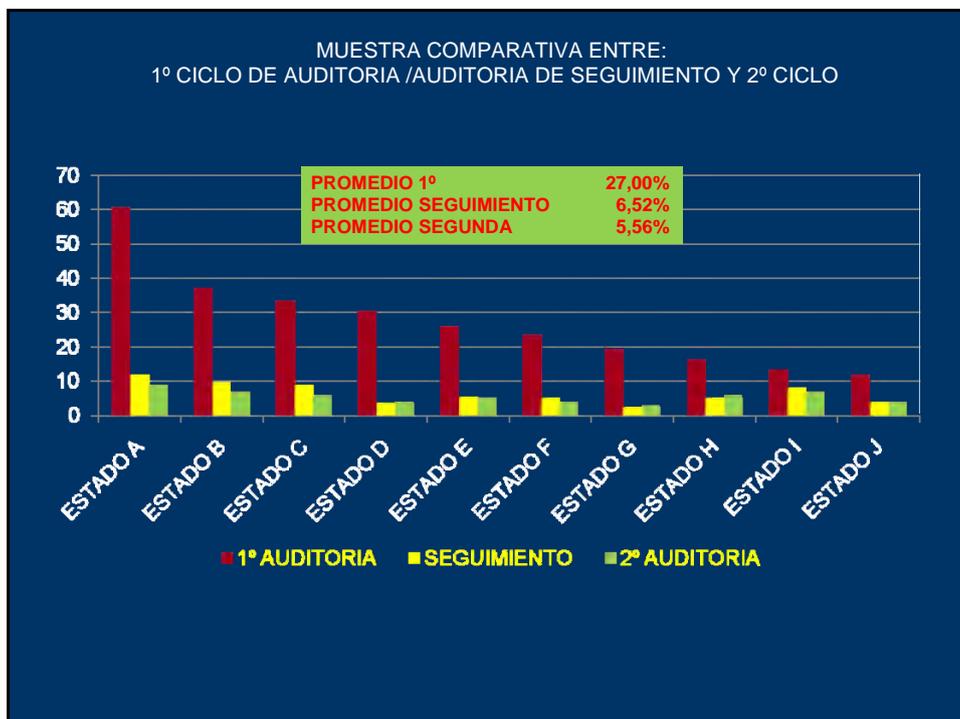
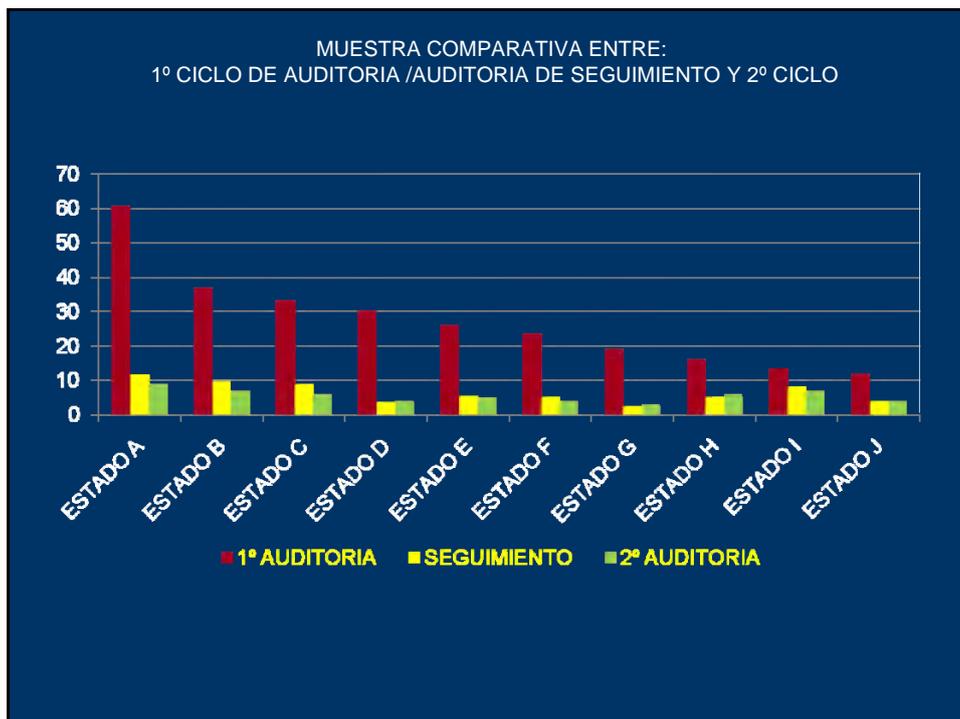






**ELEMENTOS CRÍTICOS
DE
LICENCIAS, OPERACIONES, AERONAVEGABILIDAD**







PRINCIPALES PROBLEMAS DETECTADOS POR ÁREA

Principales Problemas del Área de Legislación (LEG)

Procedimientos de promulgación y enmiendas

Aplicación de la Ley

Ratificación y aplicación del Artículo 83 bis

Requisitos de la Aviación Civil Internacional y Reglamento del aire

Legislación y Reglamentos para el otorgamiento de Licencias

Legislación y Reglamentos para la Operación de Aeronaves

Proceso de Certificación de Operadores Aéreos

Instalaciones y Equipo de la División de inspección de aeronaves

Legislación y Reglamentos de los Servicios de Navegación Aérea

Legislación y Reglamentos de Aeródromos

Principales Problemas del Área de Organización (ORG)

Establecimiento y recursos del Sistema de Aviación Civil y funciones de vigilancia

Cualificación e Instrucción del Personal Técnico

Organización, dotación e Instrucción del Personal de Licencias

Organización, dotación e Instrucción del Personal de Operaciones

Organización, dotación e Instrucción del Personal de Aeronavegabilidad

Construcción de Procedimientos de vuelo visual y por Instrumentos y Vigilancia de la Autoridad Aeronáutica (CAA)

Servicios de Información Aeronáutica y Vigilancia de la Autoridad Aeronáutica

Organización, dotación e Instrucción del Personal de la Autoridad de Reglamentación de Aeródromos

Principales Problemas del Área de Licencias (PEL)

Designación de Médicos Examinadores

Requisitos de Competencia Lingüística

Reconocimiento y vigilancia de las organizaciones de Instrucción

Principales Problemas del Área de Operaciones (OPS)

Aplicación de los Reglamentos para la obtención de una AOC

Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de los operadores aéreos

Autorización para el transporte de mercancías peligrosas

Control y supervisión de la operación de aeronaves (Programa de Vigilancia)

Principales Problemas del Área de Aeronavegabilidad (AIR)

Instalaciones y Equipo de la División de inspección de aeronaves

Convalidación o aceptación de Certificados Tipo

Homologación Acústica

Aprobación de modificaciones y reparaciones

Expedición y renovación de Certificados de Aeronavegabilidad

Programa de Mantenimiento del explotador

Aprobación de organismos de mantenimiento

Manual de Procedimientos Inspector de aeronavegabilidad

Vigilancia continua de la aeronavegabilidad

Principales Problemas del Área de Investigación de accidentes(AIG)

Legislación y Reglamentos para la investigación de accidentes

Instalaciones y Equipo de la División de investigación de accidentes

Procedimientos establecidos para la investigación de accidentes

Procedimientos para participación en la investigación realizada por otro Estado

Redacción y Difusión de la investigación

Recomendaciones en materia de Seguridad Operacional

Notificación de Datos sobre Accidentes e Incidentes

Prevención de accidentes e incidentes

Planificación de las investigaciones de accidentes

Procedimientos y textos de orientación dictados de investigación de accidentes

Principales Problemas del Área de Servicios Navegación Aérea (ANS)

Sistema de Gestión de Seguridad Operacional

Construcción de Procedimientos de vuelo visual y por Instrumentos y Vigilancia de la Autoridad Aeronáutica (CAA)

Servicios de Información Aeronáutica y Vigilancia de la Autoridad Aeronáutica

Cartas Aeronáuticas Redacción y Vigilancia de la Autoridad Aeronáutica

Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y Vigilancia de la Autoridad Aeronáutica

Servicios Meteorológicos y asuntos operacionales

Servicio de Búsqueda y Salvamento y Vigilancia de la Autoridad Aeronáutica

Principales Problemas del Área de Aeródromos(AGA)

Organización y Equipo de carácter técnico y administrativo

Certificación de Aeródromos

Mantenimiento de Aeródromos

Sistema de Gestión de Seguridad Operacional

Suministros de Datos sobre Aeródromos y Coordinación

RESUMEN PRINCIPALES PROBLEMAS DETECTADO POR LAS AUDITORIAS

EN LOS INSPECTORES

FALTA DE COMPETENCIA, CANTIDAD, PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN Y MANUALES DE PROCEDIMIENTOS (MIO, MIA).

VIGILANCIA CONTINUA

POLITICAS, PLANIFICACION, PROGRAMAS DE VIGILANCIA PREPARACION DE INSPECTORES. RESPALDO DE SEGUIMIENTOS Y GESTION.

NORMATIVA Y TEXTOS DE ORIENTACIÓN

ADOPTAR, APLICAR Y CONTROLAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS DOCUMENTOS DE REFERENCIA DE OACI. ESTABLECER PROCEDIMIENTOS A USUARIOS PARA CUMPLIR LAS NORMAS.

REGISTROS

TENER REGISTROS QUE DEMUESTREN LA EFECTIVA APLICACIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS Y NORMAS, TANTO POR PARTE DE LA AUTORIDAD COMO POR LOS USUARIOS



CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

- 01.- LOS RESULTADOS DE LA USOAP EN LA REGIÓN INDICAN UN PROMEDIO DE FALTA DE IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DE UN 30,78%, LIGERAMENTE BAJO EL PROMEDIO MUNDIAL
- 02.- LOS ÁREAS CON MÁS OBSERVACIONES SON LOS SERVICIOS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA, AGA E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES.
- 03.- LOS ÁREAS DE LOS ANEXOS 1,6 Y 8, REPRESENTA EL 30% DE FALTA DE IMPLEMENTACIÓN, DENTRO DE LOS CUALES LA AERONAVEGABILIDAD ES EL ASPECTO MÁS CRÍTICO.
- 04.- LOS ELEMENTOS CRÍTICOS MÁS COMPROMETIDOS SON PERSONAL CALIFICADO, RESOLUCIONES DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA CONTINUA.
- 05.- LA IMPLEMENTACIÓN DEL TRABAJO REALIZADO POR EL SISTEMA REGIONAL HABRÍA PERMITIDO SOLUCIONAR MUCHAS DE LAS OBSERVACIONES QUE AFECTAN A LOS ELEMENTOS CRÍTICOS DE REGLAMENTACIÓN, ORIENTACIONES TÉCNICAS Y CERTIFICACIONES.
- 06.- ES POSIBLE QUE ALGUNOS ESTADOS YA HAN SOLUCIONADO ALGUNAS DE LAS NO CONFORMIDADES COMO RESULTADO DE LA APLICACIÓN DE SUS PROPIOS PLANES DE ACCIÓN.
- 07.- SE HAN DETERMINADO UNA SERIE CONSTATAIONES COMUNES QUE PODRÍAN TENER SOLUCIONES COMUNES O QUE OTROS ESTADOS LAS TIENEN SOLUCIONADAS. LA COOPERACIÓN HORIZONTAL PODRÍA SER UNA EXCELENTE HERRAMIENTA

¿QUÉ NOS QUEDA POR HACER?

- 1.- ACTUALIZAR LA INFORMACIÓN QUE NECESARIAMENTE DEBEN PROPORCIONAR LOS ESTADOS, DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS NO CONFORMIDADES AÚN NO RESUELTAS.
COMO ALTERNATIVA QUE LOS ESTADOS SOLICITEN A LA SECRETARÍA DE LA CLAC LOS TEMAS ESPECÍFICOS QUE REQUIERAN APOYO
- 2.- PRIORIZAR LAS NO CONFORMIDADES QUE PERMITA ELABORAR UN PLAN DE ACCIÓN REGIONAL QUE SEA REALISTA Y FACTIBLE DE CUMPLIR. ANTES DE PROPONER ESTE PLAN DE ACCIÓN SERÁ NECESARIO ACTUALIZAR LA INFORMACIÓN DE LOS ESTADOS, DE LAS NO CONFORMIDADES SOLUCIONADAS, PARA CONCENTRAR EL ESFUERZO EN LOS ASPECTOS MÁS RELEVANTES PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL.
- 3.- PROPONER UNA METODOLOGÍA DE TRABAJO TANTO HA NIVEL CLAC EN EL PROGRAMA DE COOPERACIÓN HORIZONTAL, COMO EN EL PROGRAMA DEL SISTEMA REGIONAL, TENDIENTE A BUSCAR EVITAR DUPLICIDAD DE ESFUERZOS TANTO A NIVEL ORGANISMOS REGIONALES COMO INDIVIDUALMENTE POR LOS ESTADOS
- 4.- MEJORAR LA CUMUNICACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE LOS ESTADOS QUE PERMITA AMPLIAR SIGNIFICATIVAMENTE LOS RESULTADOS DE LA COOPERACIÓN HORIZONTAL.



**Muchas Gracias
por su Atención**

**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
BRASIL**

**CARGOS ADICIONALES
EN LOS BOLETOS**

**Experiencia de Brasil en la implementación de
normativa y en control de su efectividad**

Bruno Silva Dalcolmo
Superintendente de Relaciones Internacionales



Antecedentes

- > Quejas de los usuarios: valor final de compra muy superior al valor inicial propuesto
- > Justificativas: tasas e impuestos gubernamentales

2



Diagnostico de la situación

- Dilución de costes por distintas categorías: precio de los billetes, encargos adicionales y tasas;
- Asimetría de información y impactos a la competencia;
- El concepto de costes separables e inseparables.

3



Propuesta: Elaboración de un proyecto de Resolución

- **Objetivos:**
 - Solucionar el problema de asimetría de información;
 - Proveer a los consumidores un ambiente de reglas claras cuánto a los precios de los pasajes;
 - Estimular la competencia y la diferenciación de productos.

4









- ### NIVEL DE CUMPLIMIENTO
- Aceptación y cumplimiento inmediato de la norma por la gran mayoría de las aerolíneas y agentes
 - Cuando iniciado chequeos de control apenas 4 aerolíneas presentaron incumplimiento de la normativa
 - Envío de Oficio a las aerolíneas no ajustadas a la norma con plazo de 48 horas para ajuste de sus páginas web
 - Una única aerolínea opuso resistencia a la normativa, tardando en cumplir con el dispositivo regulatorio alegando reciprocidad del Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos
 - Sancionada diariamente hasta ajuste del sistema - más de 45 multas
 - Posibilidad de instituir sanciones más severas para las infracciones cometidas a través de los sistema GDS
 - Recordamos a todos que esta misma Resolución fue presentada por Brasil en la última Asamblea de la OACI y aprobada tanto en la Comisión Económica como en el Plenario.
- 10
- 



Taller Sensibilización



IDAC - ASCA

Punta Cana, Noviembre 2010

QUALINET SURLATINA GESTIÓN



SMS

SSP

INSTRUCCIÓN CONTINUADA

SCTA



QUALINET SURLATINA GESTIÓN

Taller Sensibilización






Desarrollo y aplicación exitosa de una METODOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN DEL SMS

- Implementación y aceptación de SMS en 5 Operadores
- Implementación de SNA


QUALINET SURLATINA GESTIÓN






Cuatro Componentes SMS (Pilares)

1. POLITICA Y OBJETIVOS	2. GESTION DEL RIESGO	3. ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD	4. PROMOCION DE LA SEGURIDAD
1.1 Política de Seguridad	2.1 Identificación y Análisis de Peligros	3.1 Monitoreo y Seguimiento Desempeño en Seguridad	4.1 Capacitación y Competencias
1.2 Compromiso de la Dirección y Responsabilidades	2.2 Evaluación de Riesgo y Control	3.2 Gestión del Cambio	4.2 Comunicación y Concientización
1.3 Personal clave de Seguridad		3.3 Mejoramiento Continuo	
1.4 Preparación y Respuesta a Emergencias			
1.5 Documentación y Registros del Sistema (SMS)			



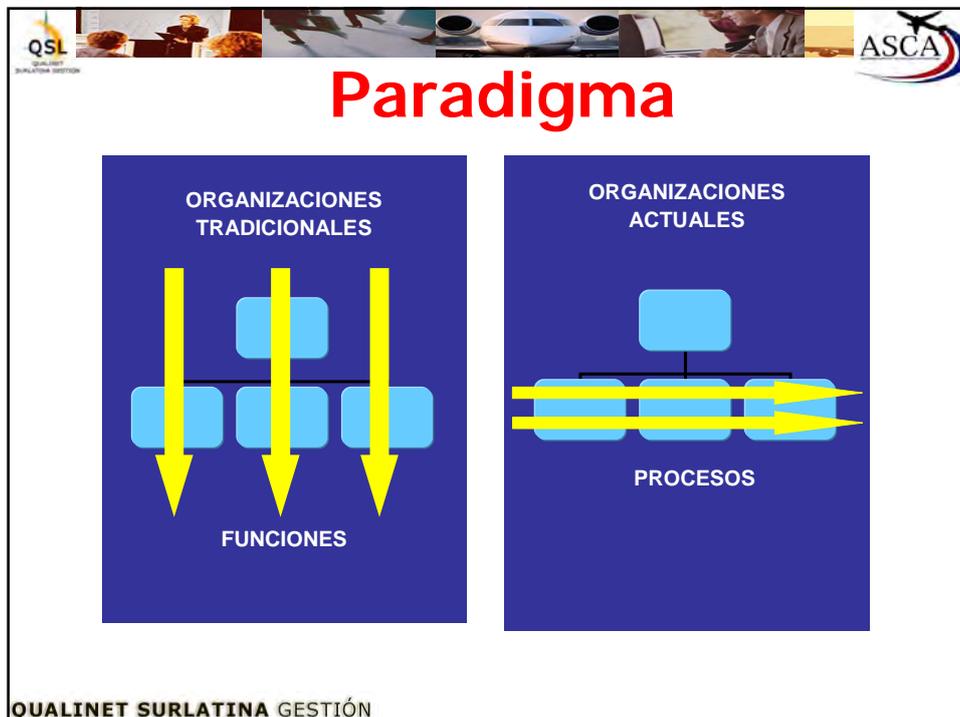

QUALINET SURLATINA GESTIÓN

Taller Sensibilización



This slide, titled "REQUISITOS" in large blue letters, features a header with the QSL logo on the left and the ASCA logo on the right. The main content consists of two book covers. On the left is the "Manual de gestión de la seguridad operacional" (Manual of Operational Safety Management), which has a purple cover with a white emblem at the top. On the right is the "Reglamentos Aeronáuticos" (Aeronautical Regulations), which has a white cover with a green and red emblem at the top. The text on the right cover includes "REPUBLICA DOMINICANA", "REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO", "Reglamentos Aeronáuticos", "RAD-110", "SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL", and the logo for "IDAC INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL".

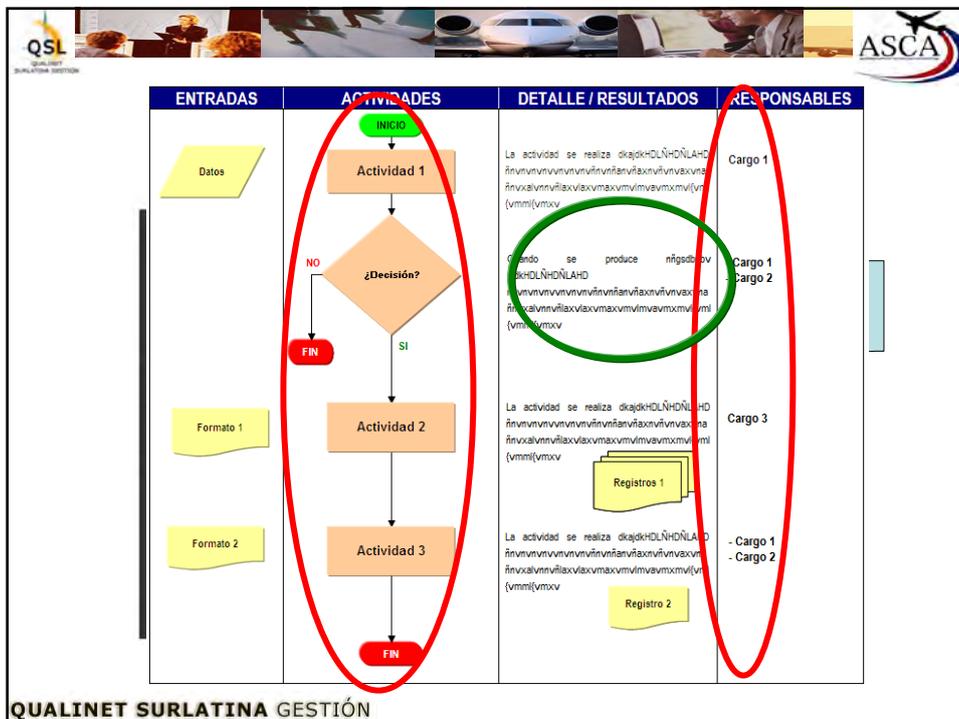
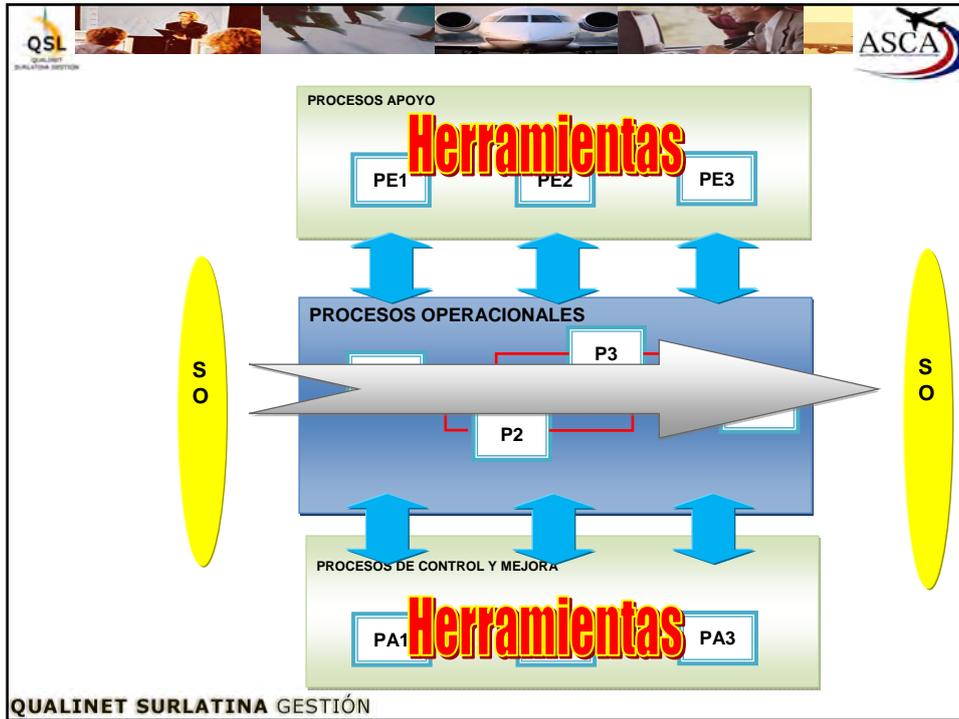
QUALINET SURLATINA GESTIÓN



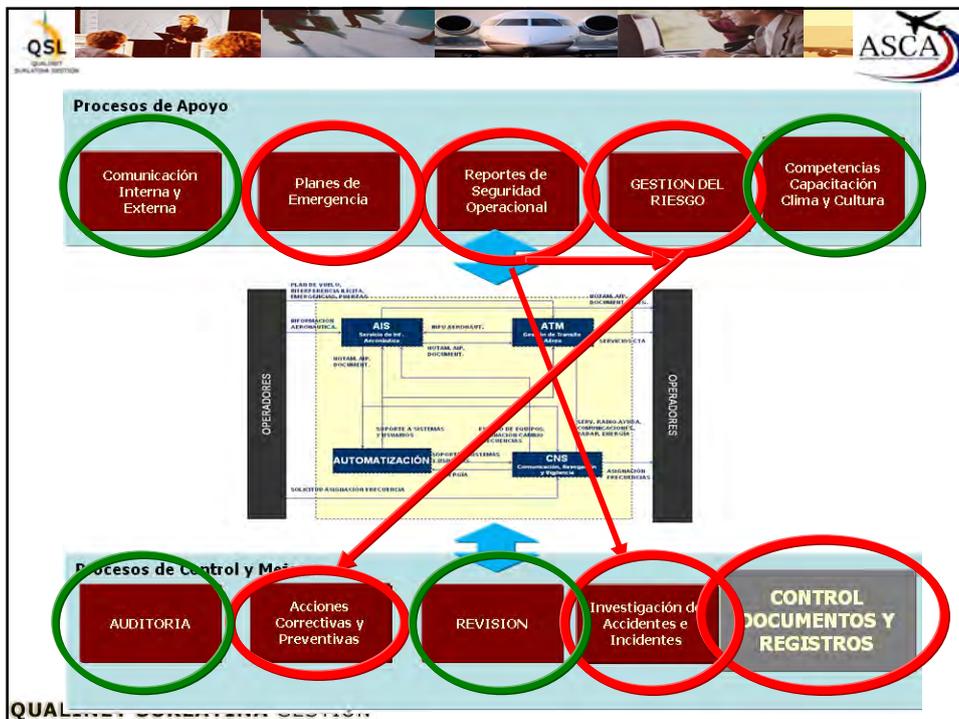
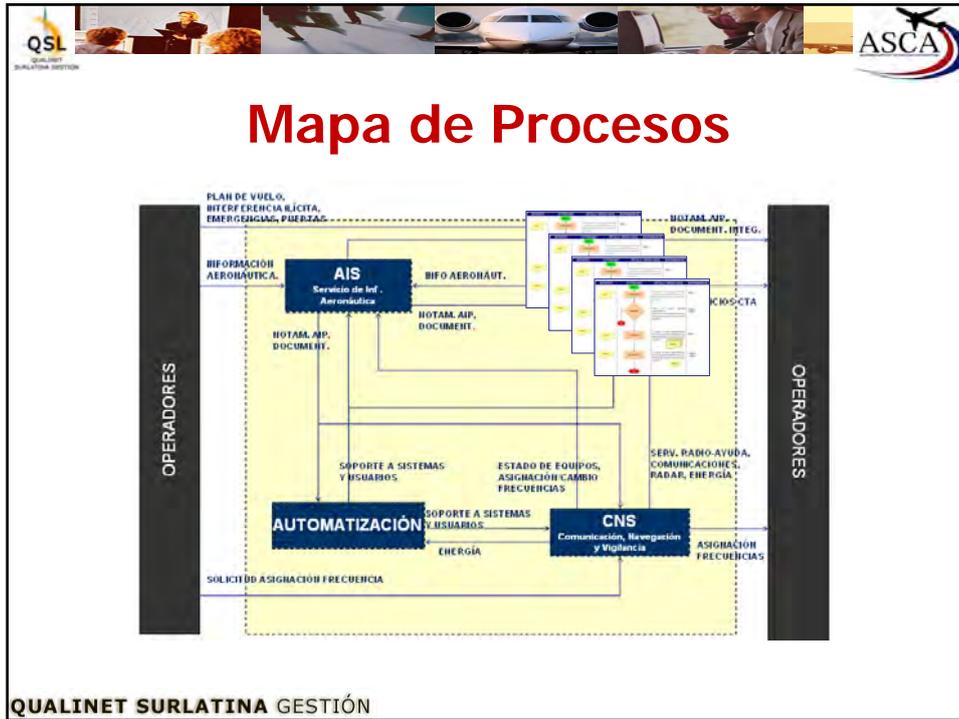
This slide, titled "Paradigma" in red, compares two organizational models. On the left, "ORGANIZACIONES TRADICIONALES" (Traditional Organizations) is represented by a hierarchical structure with three vertical yellow arrows pointing downwards from a top box to three middle boxes, which are labeled "FUNCIONES" (Functions). On the right, "ORGANIZACIONES ACTUALES" (Current Organizations) is represented by a similar hierarchical structure, but with two horizontal yellow arrows pointing to the right from the middle boxes, which are labeled "PROCESOS" (Processes).

QUALINET SURLATINA GESTIÓN

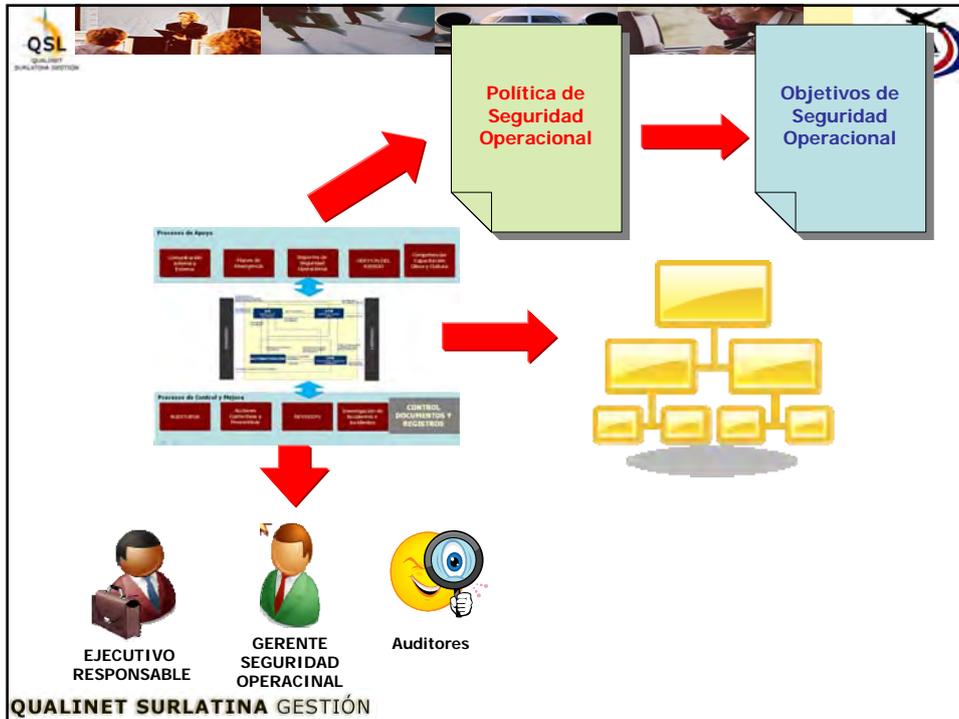
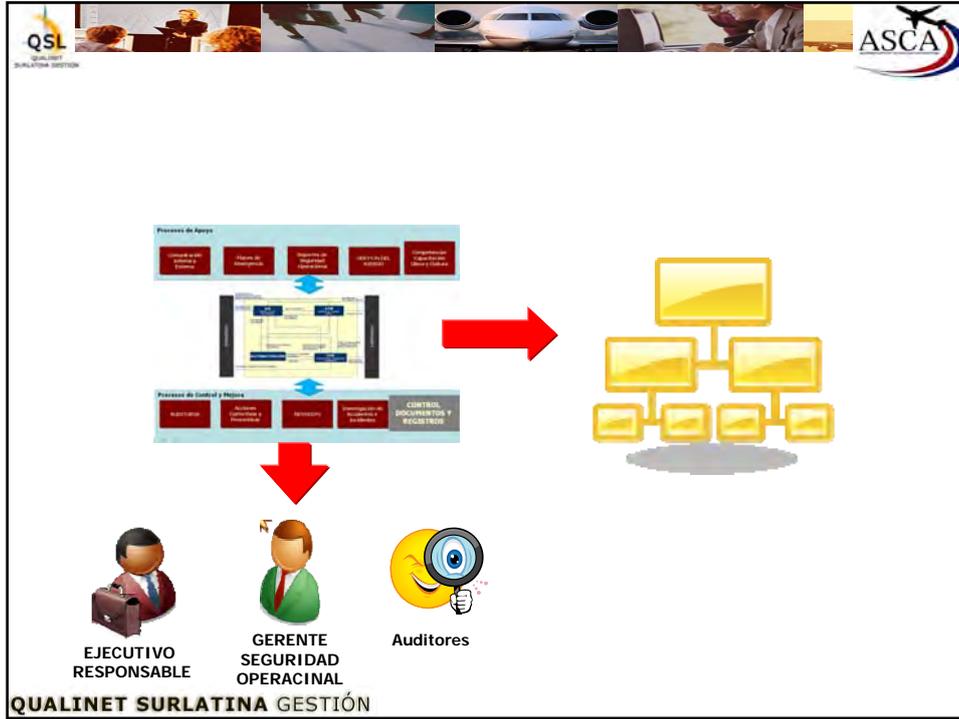
Taller Sensibilización



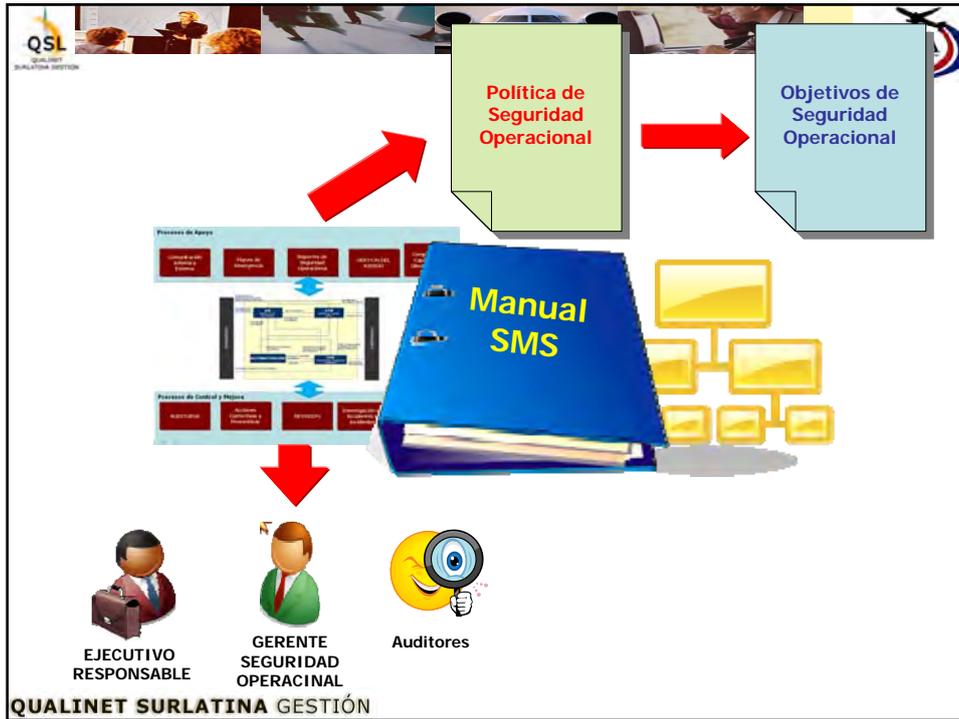
Taller Sensibilización



Taller Sensibilización



Taller Sensibilización







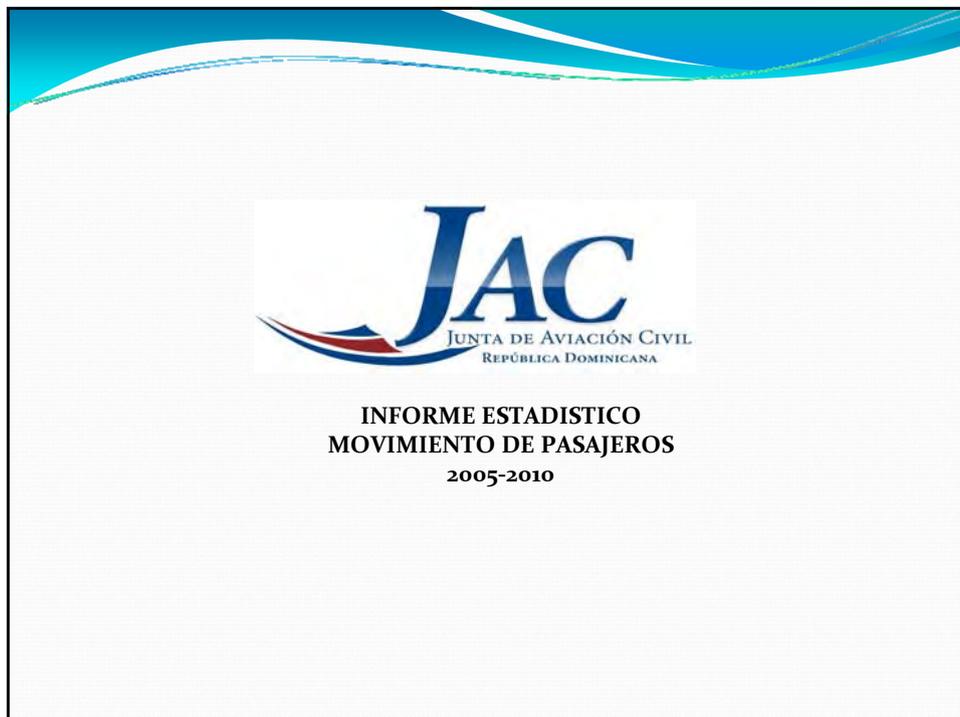
MUCHAS GRACIAS

*Consultoría en Gestión Integral,
Comunicación y Capacitación*

- *Calidad*
- *Seguridad*
- *Medio Ambiente*
- *Factores Humanos*

www.qsl.cl

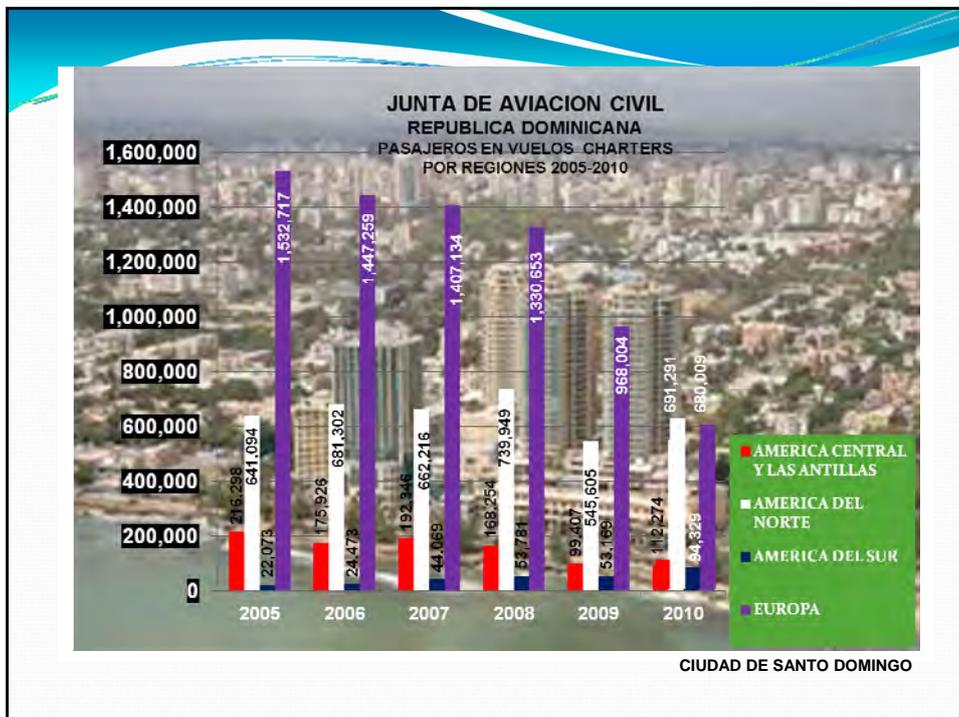
QUALINET SURLATINA GESTIÓN



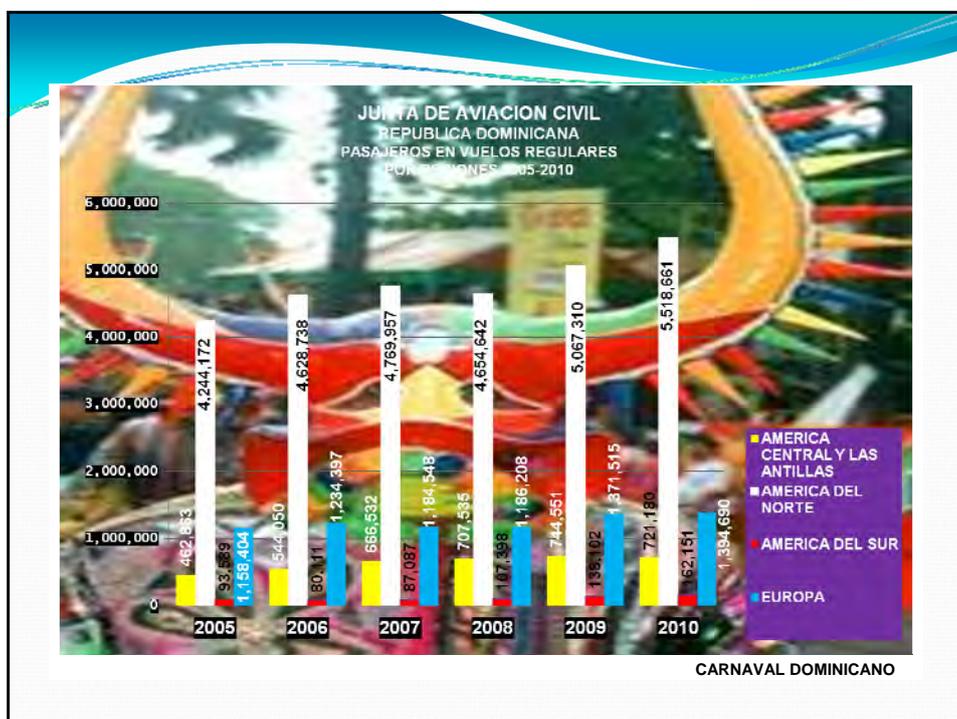
JUNTA DE AVIACION CIVIL REPUBLICA DOMINICANA PASAJEROS TRANSPORTADOS POR AEROPUERTOS 2005 AL 2010						
AEROPUERTOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010
INT'L EL CATEY		4,333	110,863	122,399	99,852	97,478
INT'L LA ISABELA	22,521	28,460	37,883	36,004	22,584	25,890
INT'L LA ROMANA	525,966	483,331	394,820	370,615	288,354	262,176
INT'L PUERTO PLATA	1,327,162	1,304,642	1,176,687	1,209,841	1,094,265	946,193
INT'L PUNTA CANA	2,985,542	3,397,340	3,560,052	3,683,318	3,779,108	4,066,379
INT'L SANTIAGO	924,372	977,447	956,387	812,253	838,602	892,136
INT'L SANTO DOMINGO	2,585,647	2,620,703	2,777,197	2,713,990	2,864,898	3,085,445
TOTALES	8,371,210	8,816,256	9,013,889	8,948,420	8,987,663	9,375,697
		5.32%	2.24%	-0.73%	0.44%	4.32%
						12.00%



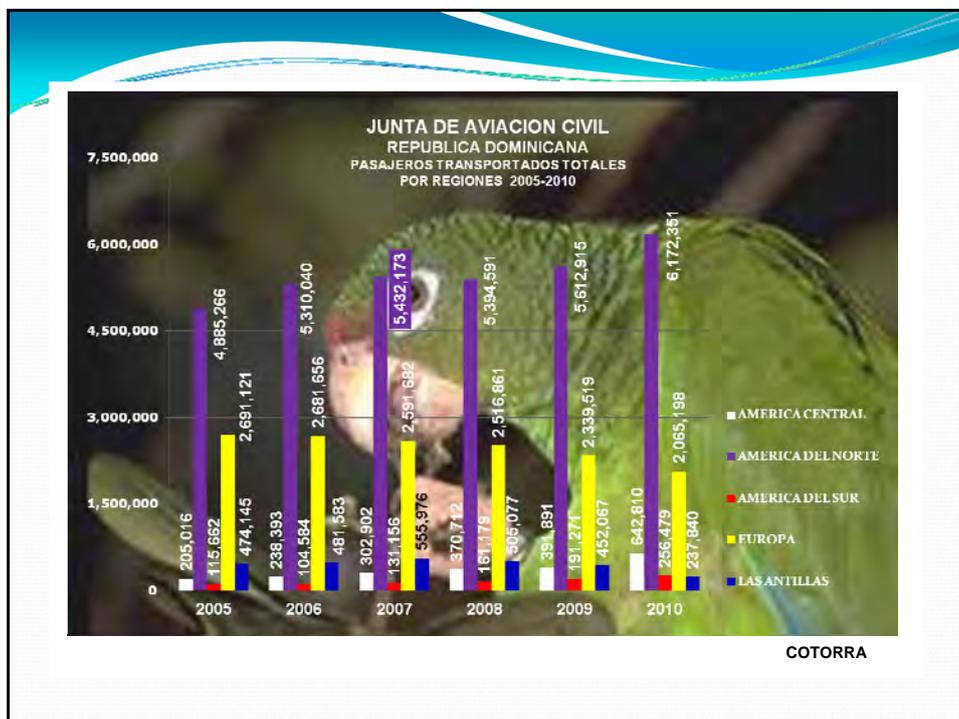
JUNTA DE AVIACION CIVIL REPUBLICA DOMINICANA PASAJEROS EN VUELOS CHARTERS 2005 AL 2010								
AÑOS	ZONAS	DESC	SALIDOS	VUELOS	ENTRADOS	VUELOS	TOTAL PAXS	VUELOS
2005	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	CHARTER	118,973	2,343	97,325	2,216	216,298	4,559
2006	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	CHARTER	93,209	2,316	82,717	2,117	175,926	4,433
2007	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	CHARTER	100,977	2,609	91,369	2,553	192,346	5,162
2008	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	CHARTER	85,443	1,926	82,811	1,895	168,254	3,821
2009	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	CHARTER	56,331	1,649	43,076	1,575	99,407	3,224
2010	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	CHARTER	61,678	2,496	50,596	2,346	112,274	4,842
2005	AMERICA DEL NORTE	CHARTER	318,022	3,054	323,072	3,139	641,094	6,193
2006	AMERICA DEL NORTE	CHARTER	336,992	2,982	344,310	2,987	681,302	5,969
2007	AMERICA DEL NORTE	CHARTER	325,654	2,893	336,562	2,923	662,216	5,816
2008	AMERICA DEL NORTE	CHARTER	366,419	3,464	373,530	3,467	739,949	6,931
2009	AMERICA DEL NORTE	CHARTER	271,552	2,784	274,053	2,780	545,605	5,564
2010	AMERICA DEL NORTE	CHARTER	354,461	2,961	336,830	2,963	691,291	5,924
2005	AMERICA DEL SUR	CHARTER	9,608	201	12,465	233	22,073	434
2006	AMERICA DEL SUR	CHARTER	12,064	252	12,409	229	24,473	481
2007	AMERICA DEL SUR	CHARTER	22,894	416	21,175	370	44,069	786
2008	AMERICA DEL SUR	CHARTER	26,524	390	27,257	391	53,781	781
2009	AMERICA DEL SUR	CHARTER	25,551	405	27,618	404	53,169	809
2010	AMERICA DEL SUR	CHARTER	49,516	525	44,813	510	94,329	1,035
2005	EUROPA	CHARTER	748,741	2,838	783,976	2,970	1,532,717	5,808
2006	EUROPA	CHARTER	718,223	2,560	729,036	2,623	1,447,259	5,183
2007	EUROPA	CHARTER	699,934	2,542	707,200	2,606	1,407,134	5,148
2008	EUROPA	CHARTER	664,768	2,472	665,885	2,473	1,330,653	4,945
2009	EUROPA	CHARTER	477,741	1,825	490,263	1,915	968,004	3,740
2010	EUROPA	CHARTER	331,449	1,217	348,560	1,299	680,009	2,516
TOTALES GENERALES			6,276,724	47,120	6,306,908	46,984	12,583,632	94,104



JUNTA DE AVIACION CIVIL REPUBLICA DOMINICANA PASAJEROS EN VUELOS REGULARES 2005 AL 2010								
AÑOS	ZONAS	DESC	SALIDOS	VUELOS	ENTRADOS	VUELOS	TOTAL PAXS	VUELOS
2005	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	REGULAR	230,740	4,620	232,123	4,554	462,863	9,174
2006	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	REGULAR	271,727	4,735	272,323	4,745	544,050	9,480
2007	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	REGULAR	314,634	5,916	351,898	5,972	666,532	11,888
2008	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	REGULAR	357,651	6,040	349,884	6,000	707,535	12,040
2009	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	REGULAR	383,981	5,316	360,570	5,239	744,551	10,555
2010	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	REGULAR	377,351	5,520	343,829	5,429	721,180	10,949
2005	AMERICA DEL NORTE	REGULAR	2,131,262	18,737	2,112,910	18,868	4,244,172	37,605
2006	AMERICA DEL NORTE	REGULAR	2,329,311	19,807	2,299,427	19,861	4,628,738	39,668
2007	AMERICA DEL NORTE	REGULAR	2,400,100	18,544	2,369,857	18,574	4,769,957	37,118
2008	AMERICA DEL NORTE	REGULAR	2,329,641	18,839	2,325,001	18,918	4,654,642	37,757
2009	AMERICA DEL NORTE	REGULAR	2,546,055	22,361	2,521,255	22,368	5,067,310	44,729
2010	AMERICA DEL NORTE	REGULAR	2,819,650	25,434	2,699,011	25,436	5,518,661	50,870
2005	AMERICA DEL SUR	REGULAR	42,373	569	51,216	611	93,589	1,180
2006	AMERICA DEL SUR	REGULAR	38,983	531	41,128	533	80,111	1,064
2007	AMERICA DEL SUR	REGULAR	43,224	509	43,863	516	87,087	1,025
2008	AMERICA DEL SUR	REGULAR	54,394	627	53,004	604	107,398	1,231
2009	AMERICA DEL SUR	REGULAR	68,304	746	69,798	763	138,102	1,509
2010	AMERICA DEL SUR	REGULAR	81,906	948	81,357	964	163,263	1,913
2005	EUROPA	REGULAR	573,676	2,511	584,728	2,593	1,158,404	5,104
2006	EUROPA	REGULAR	617,116	2,614	617,281	2,655	1,234,397	5,269
2007	EUROPA	REGULAR	614,044	2,609	570,504	2,531	1,184,548	5,140
2008	EUROPA	REGULAR	599,978	2,554	586,230	2,567	1,186,208	5,121
2009	EUROPA	REGULAR	681,360	2,890	690,155	2,934	1,371,515	5,824
2010	EUROPA	REGULAR	708,475	3,398	686,214	3,482	1,394,690	6,880
TOTALES			20,615,936	176,375	20,313,567	176,717	40,929,503	353,092

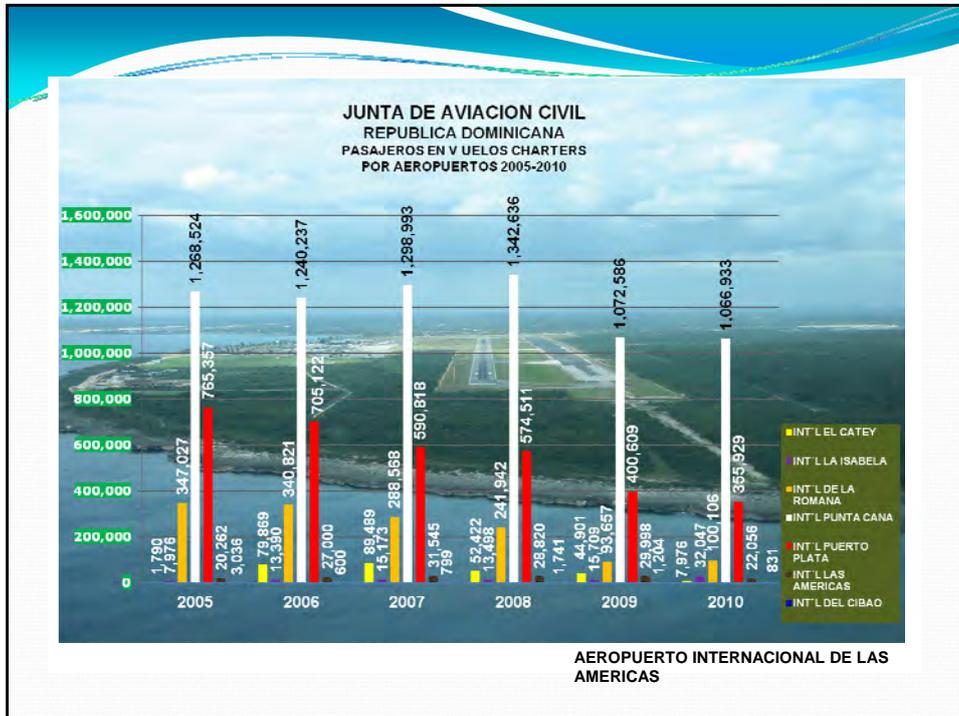


JUNTA DE AVIACION CIVIL REPUBLICA DOMINICANA PASAJEROS EN VUELOS REGULARES 2005 AL 2010			
AÑOS	ZONAS	TOTAL PAXS	VUELOS
2005	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	679,161	13,733
2006	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	719,976	13,913
2007	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	858,878	17,050
2008	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	875,789	15,861
2009	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	843,958	13,779
2010	AMERICA CENTRAL Y LAS ANTILLAS	833,454	15,791
2005	AMERICA DEL NORTE	4,885,266	43,798
2006	AMERICA DEL NORTE	5,310,040	45,637
2007	AMERICA DEL NORTE	5,432,173	42,934
2008	AMERICA DEL NORTE	5,394,591	44,688
2009	AMERICA DEL NORTE	5,612,915	50,293
2010	AMERICA DEL NORTE	6,209,952	56,794
2005	AMERICA DEL SUR	115,662	1,614
2006	AMERICA DEL SUR	104,584	1,545
2007	AMERICA DEL SUR	131,156	1,811
2008	AMERICA DEL SUR	161,179	2,012
2009	AMERICA DEL SUR	191,271	2,318
2010	AMERICA DEL SUR	257,592	2,948
2005	EUROPA	2,691,121	10,912
2006	EUROPA	2,681,656	10,452
2007	EUROPA	2,591,682	10,288
2008	EUROPA	2,516,861	10,066
2009	EUROPA	2,339,519	9,564
2010	EUROPA	2,074,699	9,396
TOTALES		53,513,135	447,196

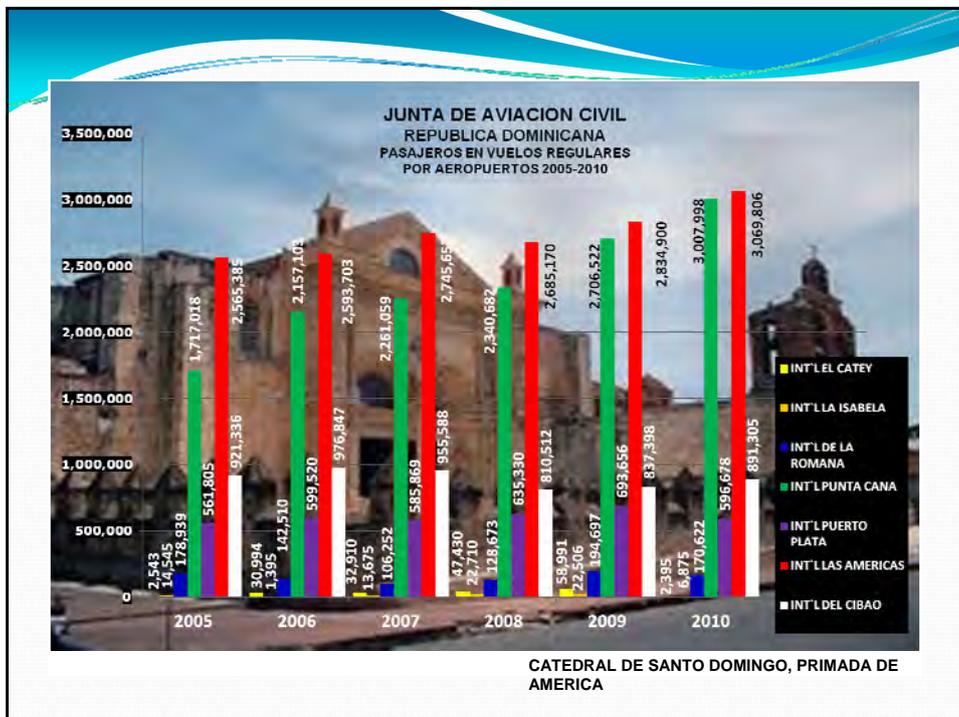


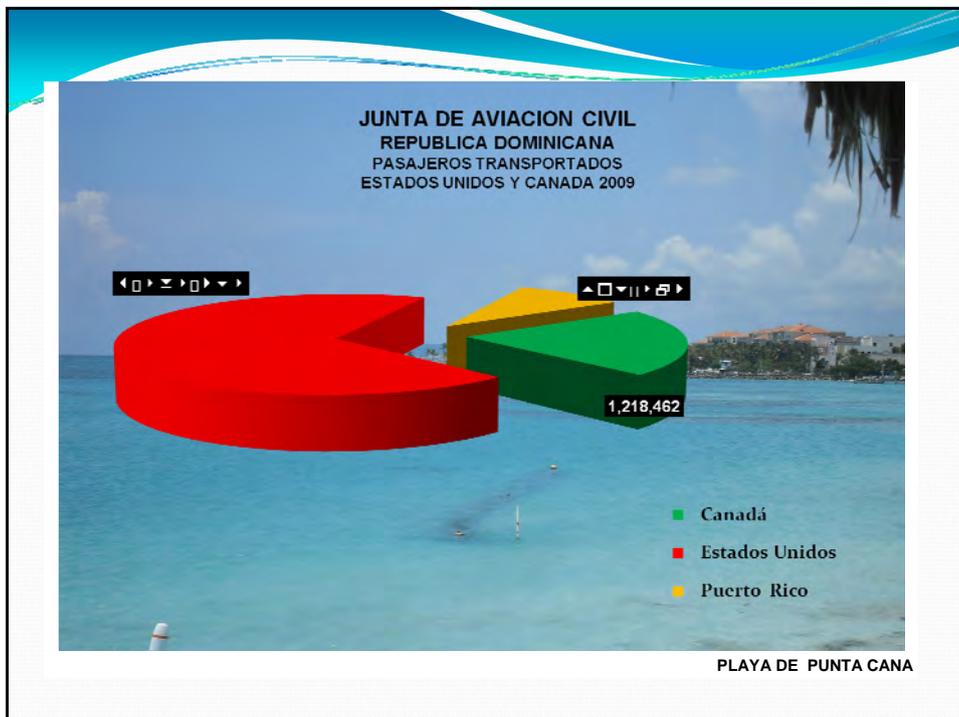
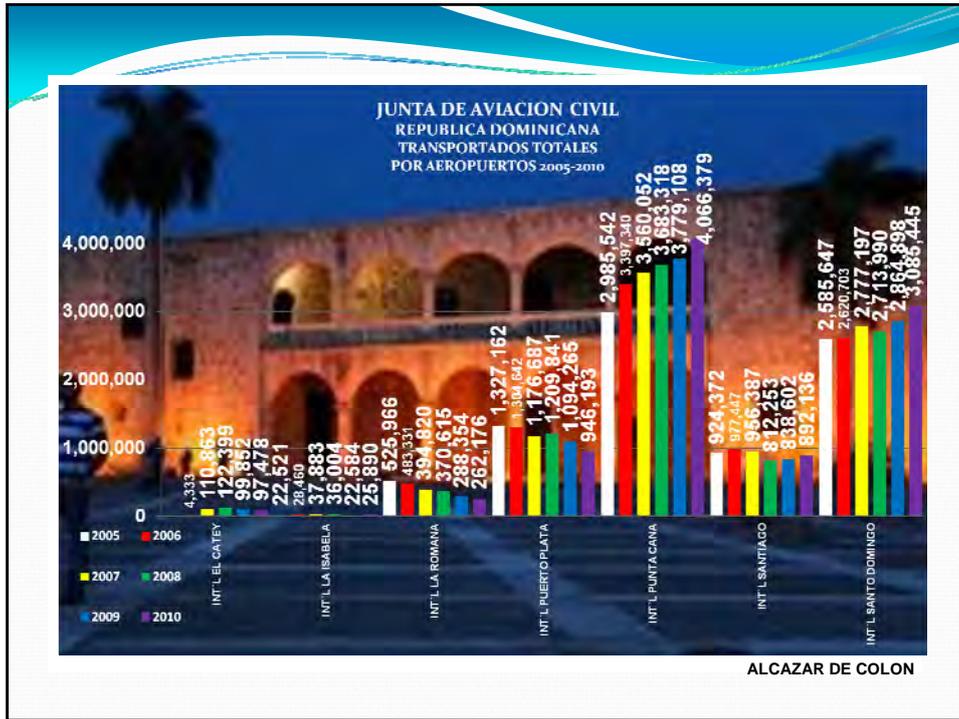
**JUNTA DE AVIACION CIVIL
REPUBLICA DOMINICANA
PASAJEROS EN VUELOS CHARTERS
POR AEROPUERTOS
2005 AL 2010**

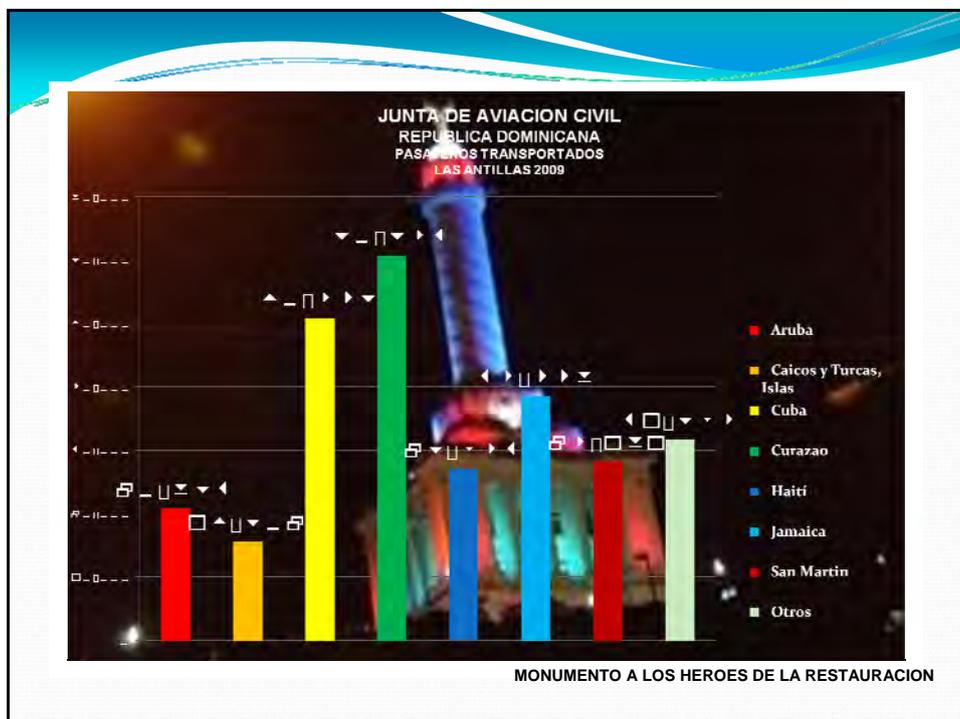
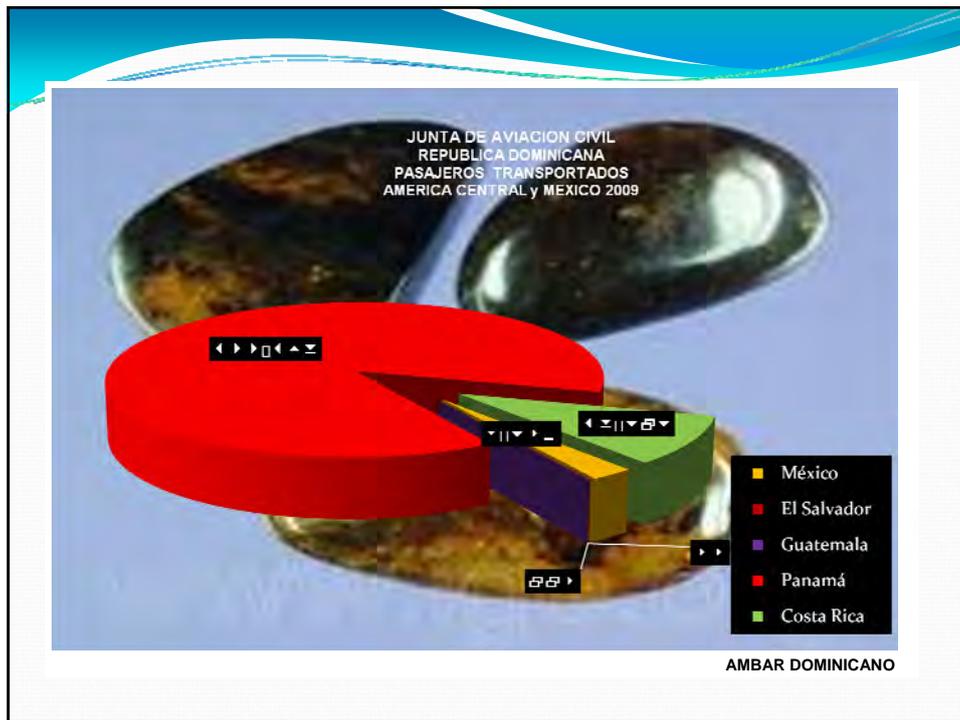
AÑOS	AEROPUERTOS	NOMBRE	SALIDOS	VUELOS	ENTRADOS	VUELOS	TOTAL PAXS	VUELOS
2005	MDHE	INT'L DE HERRERA	3,250	715	4,726	777	7,976	1,492
2005	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	175,714	1,096	171,313	1,072	347,027	2,168
2006	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	168,428	1,122	172,393	1,111	340,821	2,233
2007	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	143,453	896	145,115	877	288,568	1,773
2008	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	118,740	793	123,202	774	241,942	1,567
2009	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	45,373	531	48,284	521	93,657	1,052
2010	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	42,787	514	48,767	502	91,554	1,016
2005	MDST	INT'L DEL CIBAO	1,715	227	1,321	203	3,036	430
2006	MDST	INT'L DEL CIBAO	139	99	461	86	600	185
2007	MDST	INT'L DEL CIBAO	279	294	520	305	799	599
2008	MDST	INT'L DEL CIBAO	1,204	314	537	299	1,741	613
2009	MDST	INT'L DEL CIBAO	747	329	457	328	1,204	657
2010	MDST	INT'L DEL CIBAO	262	265	569	257	831	522
2006	MDCY	INT'L EL CATEY	1,196	31	594	29	1,790	60
2007	MDCY	INT'L EL CATEY	40,728	339	39,141	335	79,869	674
2008	MDCY	INT'L EL CATEY	44,892	329	44,597	323	89,489	652
2009	MDCY	INT'L EL CATEY	26,623	194	25,799	181	52,422	375
2010	MDCY	INT'L EL CATEY	19,299	205	19,188	204	38,487	409
2006	MDJB	INT'L LA ISABELA	5,827	879	7,564	1,124	13,391	2,003
2007	MDJB	INT'L LA ISABELA	7,619	1,258	7,554	1,287	15,173	2,545
2008	MDJB	INT'L LA ISABELA	6,968	1,954	6,530	1,151	13,498	2,205
2009	MDJB	INT'L LA ISABELA	8,123	929	7,586	987	15,709	1,916
2010	MDJB	INT'L LA ISABELA	12,117	1,693	11,378	1,835	23,495	3,528
2005	MDSD	INT'L LAS AMERICAS	10,078	418	10,184	397	20,262	815
2006	MDSD	INT'L LAS AMERICAS	13,508	436	13,492	437	27,000	873
2007	MDSD	INT'L LAS AMERICAS	16,460	482	15,085	477	31,545	959
2008	MDSD	INT'L LAS AMERICAS	14,590	306	14,290	295	28,820	601
2009	MDSD	INT'L LAS AMERICAS	15,066	296	14,942	290	29,998	586
2010	MDSD	INT'L LAS AMERICAS	7,226	305	8,413	309	15,639	614
2005	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	364,783	2,206	400,574	2,387	765,357	4,593
2006	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	354,299	1,936	350,823	1,913	705,122	3,849
2007	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	295,372	1,641	295,446	1,659	590,818	3,300
2008	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	288,147	1,519	286,364	1,519	574,511	3,038
2009	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	200,472	1,125	200,137	1,109	400,609	2,234
2010	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	170,744	891	178,771	852	349,515	1,743
2005	MDPC	INT'L PUNTA CANA	661,298	3,896	607,226	3,600	1,268,524	7,496
2006	MDPC	INT'L PUNTA CANA	625,176	3,457	615,061	3,406	1,240,237	6,863
2007	MDPC	INT'L PUNTA CANA	652,395	3,542	646,598	3,520	1,298,993	7,062
2008	MDPC	INT'L PUNTA CANA	674,942	3,911	667,694	3,891	1,342,636	7,802
2009	MDPC	INT'L PUNTA CANA	538,616	3,270	533,970	3,247	1,072,586	6,517
2010	MDPC	INT'L PUNTA CANA	528,038	3,242	530,343	3,243	1,058,381	6,485
TOTALES			6,306,684	46,985	6,276,949	47,119	12,583,633	94,104

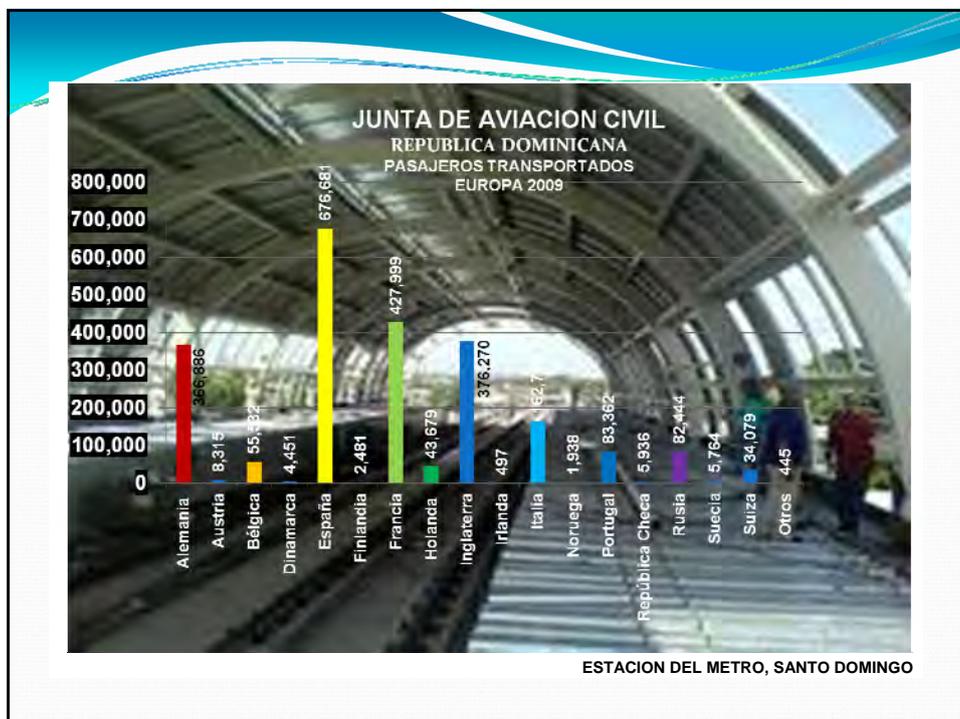
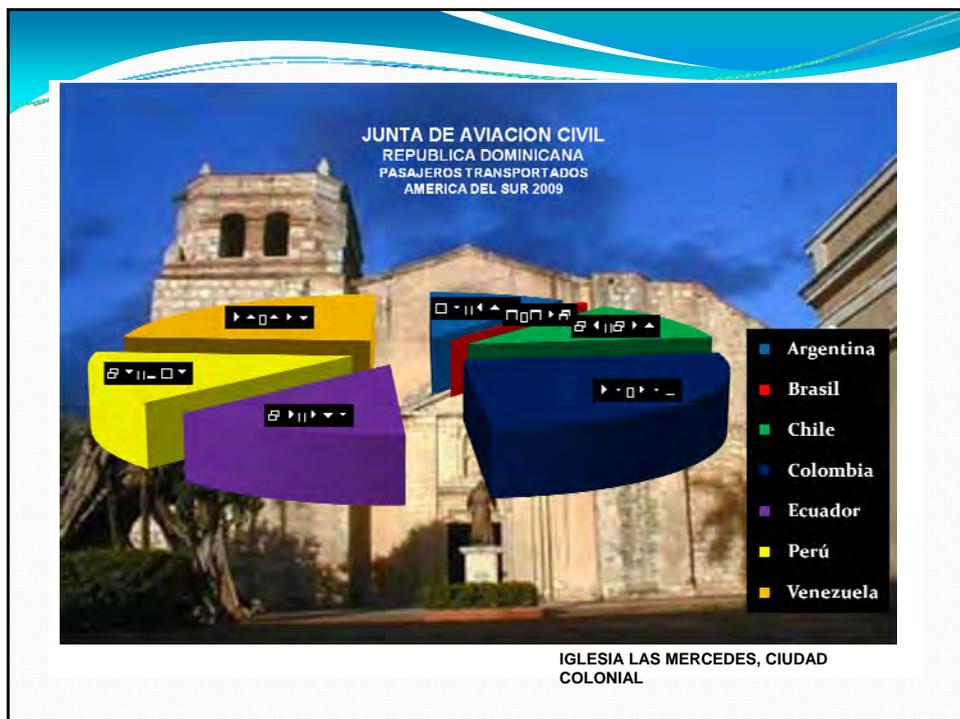


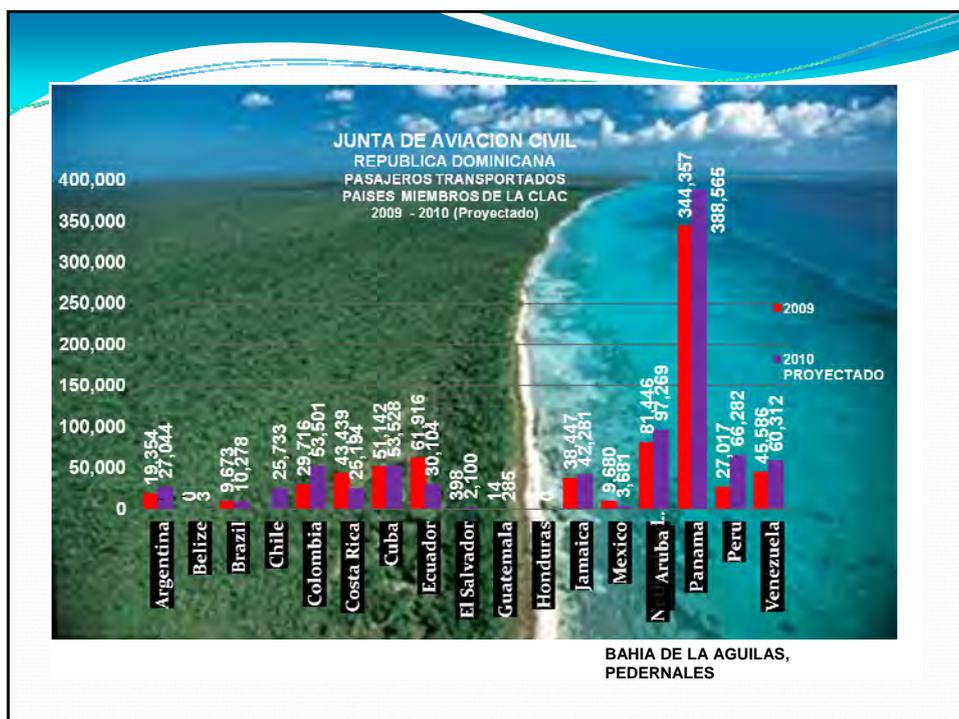
JUNTA DE AVIACION CIVIL REPUBLICA DOMINICANA PASAJEROS EN VUELOS REGULARES POR AEROPUERTOS 2005 AL 2010								
AÑOS	AEROPUERTOS	NOMBRE	ENTRADOS	SALIDOS	VUELOS	TOTAL PAXS	VUELOS	
2005	MDHE	INT'L DE HERRERA	7,201	676	7,344	690	14,545	1,366
2005	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	88,000	1,234	90,939	1,227	178,939	2,461
2005	MDPC	INT'L PUNTA CANA	893,792	6,786	823,226	6,282	1,717,018	13,068
2005	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	265,119	2,369	296,695	2,603	561,805	4,972
2005	MDSO	INT'L LAS AMERICAS	1,271,359	11,212	1,294,026	11,240	2,565,385	22,452
2005	MDST	INT'L DEL CIBAO	455,515	4,349	465,821	4,395	921,336	8,744
2006	MDCY	INT'L EL CATEY	1,695	14	848	15	2,543	29
2006	MDHE	INT'L DE HERRERA	598	60	797	61	1,395	121
2006	MDIB	INT'L LA ISABELA	7,271	607	6,404	592	13,675	1,199
2006	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	70,742	1,082	71,768	1,081	142,510	2,163
2006	MDPC	INT'L PUNTA CANA	1,092,234	8,003	1,064,869	7,902	2,157,103	15,900
2006	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	298,901	2,789	300,619	2,782	599,520	5,571
2006	MDSO	INT'L LAS AMERICAS	1,280,021	10,995	1,313,682	10,988	2,593,703	21,983
2006	MDST	INT'L DEL CIBAO	478,697	4,244	498,150	4,266	976,847	8,510
2007	MDCY	INT'L EL CATEY	16,117	162	14,877	161	30,994	323
2007	MDIB	INT'L LA ISABELA	11,454	1,214	11,256	1,236	22,710	2,450
2007	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	53,719	986	54,534	982	106,252	1,968
2007	MDPC	INT'L PUNTA CANA	1,137,826	7,752	1,123,233	7,676	2,261,059	15,428
2007	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	291,063	2,571	294,806	2,572	585,869	5,143
2007	MDSO	INT'L LAS AMERICAS	1,359,457	11,052	1,386,195	11,053	2,745,652	22,105
2007	MDST	INT'L DEL CIBAO	468,487	3,856	487,101	3,888	955,588	7,754
2008	MDCY	INT'L EL CATEY	17,129	285	15,781	285	32,910	570
2008	MDIB	INT'L LA ISABELA	10,915	849	11,991	893	22,506	1,742
2008	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	63,755	854	64,818	859	128,673	1,713
2008	MDPC	INT'L PUNTA CANA	1,173,140	7,654	1,167,542	7,657	2,340,682	15,311
2008	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	317,247	2,593	318,083	2,588	635,330	5,181
2008	MDSO	INT'L LAS AMERICAS	1,326,243	12,898	1,368,827	12,851	2,685,170	24,689
2008	MDST	INT'L DEL CIBAO	405,680	3,516	404,822	3,427	810,512	6,943
2009	MDCY	INT'L EL CATEY	24,411	210	23,019	209	47,430	419
2009	MDIB	INT'L LA ISABELA	3,497	335	3,378	343	6,875	678
2009	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	96,385	968	98,312	968	194,697	1,936
2009	MDPC	INT'L PUNTA CANA	1,356,245	8,819	1,350,277	8,822	2,706,522	17,641
2009	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	345,079	2,641	348,577	2,646	693,656	5,287
2009	MDSO	INT'L LAS AMERICAS	1,405,059	14,437	1,429,841	14,439	2,834,900	28,876
2009	MDST	INT'L DEL CIBAO	411,102	3,894	426,296	3,886	837,398	7,780
2010	MDCY	INT'L EL CATEY	29,994	254	28,997	246	58,991	500
2010	MDIB	INT'L LA ISABELA	1,406	151	989	160	2,395	311
2010	MDLR	INT'L DE LA ROMANA	81,112	888	89,510	892	170,622	1,780
2010	MDPC	INT'L PUNTA CANA	1,487,851	11,149	1,520,148	11,114	3,007,998	22,263
2010	MDPP	INT'L PUERTO PLATA	291,453	2,620	305,225	2,618	596,678	5,238
2010	MDSO	INT'L LAS AMERICAS	1,488,166	15,896	1,581,640	15,924	3,069,806	31,830
2010	MDST	INT'L DEL CIBAO	430,439	4,349	460,866	4,350	891,305	8,699
TOTALES			20,313,576	176,713	20,615,927	176,379	40,929,503	353,092





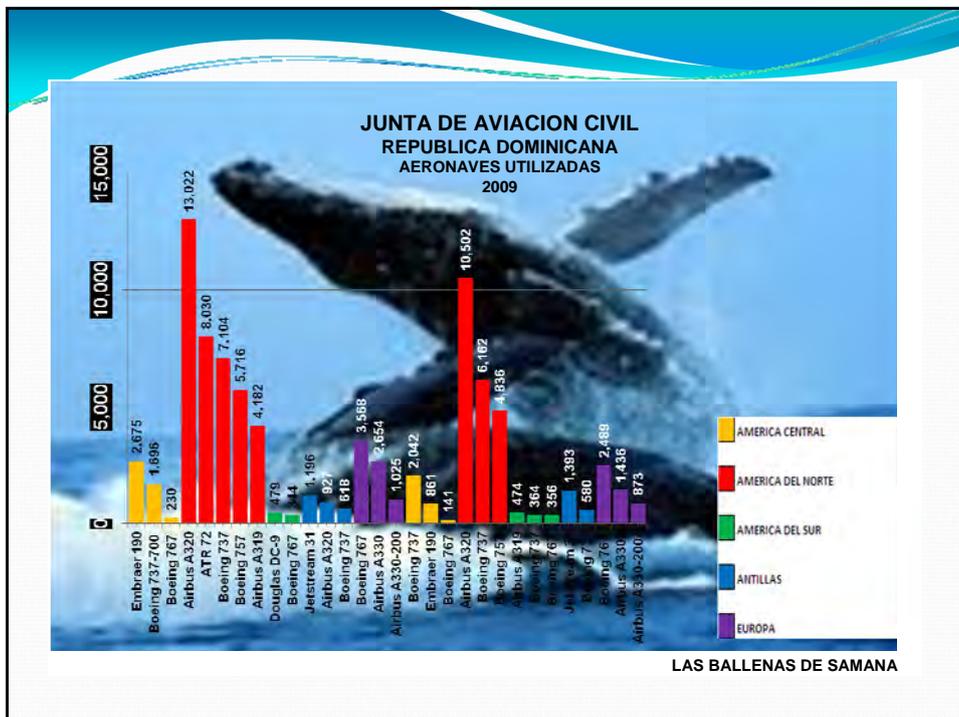
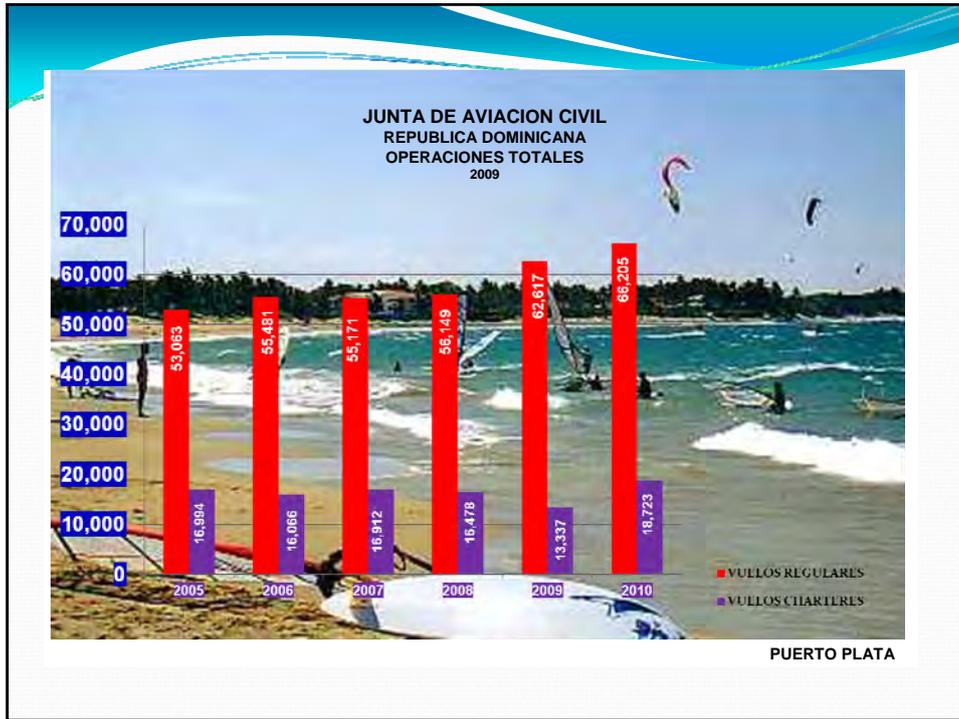






**JUNTA DE AVIACION CIVIL
REPUBLICA DOMINICANA
OPERACIONES
2005 AL 2010**

AÑOS	VUELOS REGULARES	VUELOS CHARTERS
2005	53,063	16,994
2006	55,481	16,066
2007	55,171	16,912
2008	56,149	16,478
2009	62,617	13,337
2010	66,205	18,723
TOTALES	348,686	98,510



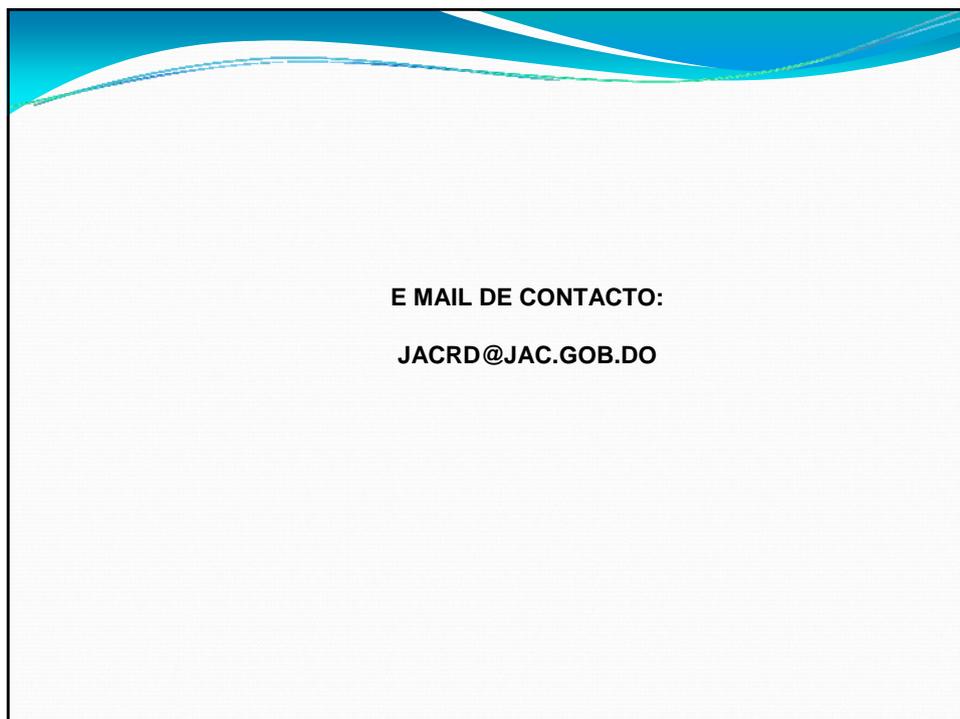




JAC
JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL
REPÚBLICA DOMINICANA

Preparado por:
Esperanza Rosell Martínez
Héctor Christopher Sánchez
Francisco Guerrero Soriano

REVISADO:
Dra. Bernarda Franco Candelario





**SISTEMA DE ALERTAS TEMPRANAS
AERONÁUTICA CIVIL**


SISTEMA DE ALERTAS TEMPRANAS AERONÁUTICA CIVIL

**EXPERIENCIA DE LA AUTORIDAD
AERONÁUTICA VENEZOLANA**

 Gobierno Bolivariano de Venezuela | Vicepresidencia de la República 



LA GESTIÓN AERONÁUTICA TIENE NUEVAS ALAS


SISTEMA DE ALERTAS TEMPRANAS AERONÁUTICA CIVIL

Desarrollado por:
 **PROTEC**
INTEGRANDO GENTE, PROBLEMAS Y TECNOLOGÍA

 Gobierno Bolivariano de Venezuela | Vicepresidencia de la República 




INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
VENEZUELA

Marco Estratégico del Sector Aeronáutico venezolano

- ✓ Optimizar la gestión operativa.
- ✓ Armonización de la normativa aeronáutica.
- ✓ Eficiencia, calidad, puntualidad, responsabilidad, disciplina, seguridad, respeto, transparencia y equidad.
- ✓ Vigilancia de la seguridad operacional y protección de la aviación civil.
- ✓ Aprovechamiento de los recursos económicos.
- ✓ Circulación aérea segura, ordenada y eficiente.
- ✓ Planes estratégicos alineados a los objetivos del estado.
- ✓ Educación Aeronáutica de calidad.
- ✓ Cuidado del medio ambiente.
- ✓ Promoción constante y desarrollo del sector aero-comercial.
- ✓ Desarrollo de una “cultura integradora aeronáutica” SMS.

 Gobierno Bolivariano de Venezuela | Vicepresidencia de la República


BICENTENARIO


INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
VENEZUELA

¿Qué requiere el sector aeronáutico venezolano?

- ✓ Optimizar la gestión operativa.
- ✓ Recolección, estructuración y análisis de información.
- ✓ Precisión y calidad en la información.
- ✓ Análisis Histórico y comparativo.
- ✓ Análisis confiables de tendencias.
- ✓ Eliminar la dispersión de la información.
- ✓ Simulación de escenarios y análisis prospectivo.

 Gobierno Bolivariano de Venezuela | Vicepresidencia de la República


BICENTENARIO



¿Qué requiere el sector aeronáutico venezolano?

- ✓ Confiabilidad de la información
- ✓ Seguimiento efectivo del SMS
- ✓ Información precisa y oportuna
- ✓ Seguimiento de las empresas del sector
- ✓ Cumplimiento de estratégicas y metas
- ✓ Dificultad para alcanzar lo objetivos y metas
- ✓ Alineación hacia un objetivo común



Gobierno Bolivariano de Venezuela

Vicepresidencia de la República





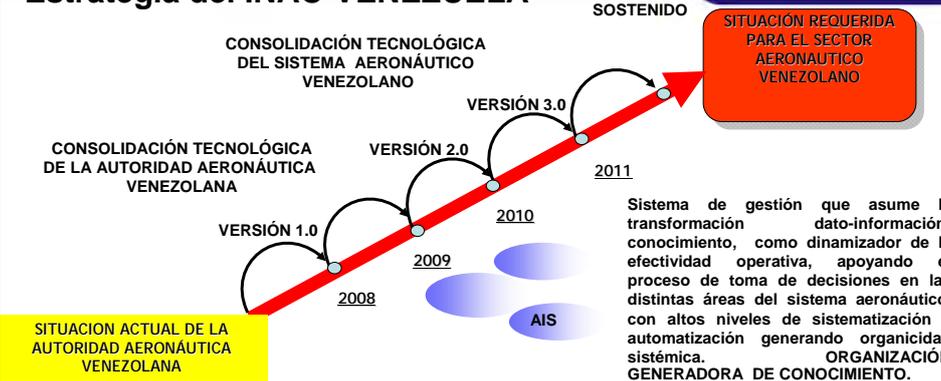
Estrategia del INAC-VENEZUELA

CONOLIDACIÓN TECNOLÓGICA DEL SISTEMA AERONÁUTICO VENEZOLANO

CONOLIDACIÓN TECNOLÓGICA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA VENEZOLANA

CRECIMIENTO SOSTENIDO

SITUACIÓN REQUERIDA PARA EL SECTOR AERONAUTICO VENEZOLANO



SITUACIÓN ACTUAL DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA VENEZOLANA

Poco desarrollo cultural en el ámbito de la seguridad aeronáutica, manejo disperso de la información, bajo nivel de sistematización y automatización y dificultades para obtener la información en tiempo real. Alto nivel de discrecionalidad de parte de los analistas de la organización. ORGANIZACIÓN REACTIVA

Sistema de gestión que asume la transformación dato-información-conocimiento, como dinamizador de la efectividad operativa, apoyando el proceso de toma de decisiones en las distintas áreas del sistema aeronáutico, con altos niveles de sistematización y automatización generando organización sistémica. ORGANIZACIÓN GENERADORA DE CONOCIMIENTO.

● Acciones emprendidas por la gestión del GeSAT

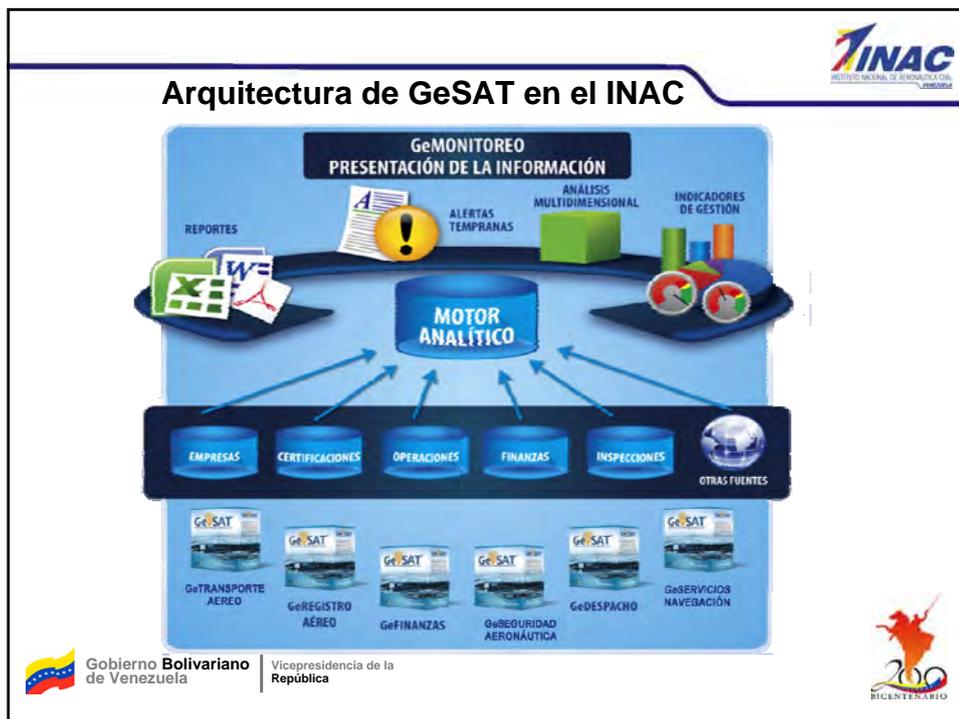


Gobierno Bolivariano de Venezuela

Vicepresidencia de la República







Sala de Comando y Control

- Es el lugar físico donde se recibe, registra, procesa y se alimenta el Sistema de Alertas Tempranas del INAC.
- Seguimiento a los indicadores.
- Cumplimiento de las metas e inductores de actuación
- Hipótesis causa efecto.
- Ejecución operativa de la estrategia.
- Envío de notificaciones.
- Estudio de acciones y escenarios.

Gobierno Bolivariano de Venezuela | Vicepresidencia de la República



Con GeSAT el INAC ha logrado:

- Sistematización y automatización de los procesos sustantivos.
- Reducción de la discrecionalidad de los analistas.
- Reducción de los tiempos de respuesta de la organización.
- Calidad, oportunidad y organicidad de la información.
- Desarrollo de patrones y modelos prospectivos.
- Contribución a una cultura aeronáutica que asume la seguridad como un derecho.
- Transformación de una organización reactiva a una organización en constante proceso de aprendizaje.

 Gobierno Bolivariano de Venezuela | Vicepresidencia de la República





Con GeSAT el INAC ha logrado:



OPTIMIZACIÓN





NIVELES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

EFECTIVIDAD EN LAS OPERACIONES AERO-COMERCIALES

 Gobierno Bolivariano de Venezuela | Vicepresidencia de la República





EL FUTURO YA NO ES LO QUE SOLIA SER

“Manejar una empresa es una tarea tan complicada como la de pilotear un avión.

Sólo sobrevivirán en un mercado global y ultracompetitivo aquellas empresas con un management capaz de obtener información con un solo golpe de vista, como el piloto de un jet.”

Robert Kaplan



Módulos del Sistema (versión 1.0 -implantado)

GeMONITOREO

- GeMonitoreo le permite hacer el seguimiento de toda la información generada por las operaciones del sector.
- Visión de todas las variables del sistema aeronáutico.
- Análisis confiables de tendencias.
- Determinación de patrones y generación de alertas.
- Análisis Prospectivo
- Medición y seguimiento de estrategias y metas
- Planificación, ejecución y seguimiento de actividades de mantenimiento.
- Análisis de data histórica.
- Generación y envío de alertas vía interfaz del sistema, eMail, SMS y otros medios.
- Integrable a otros sistema y plataformas existentes en su organización.





Módulos del Sistema (versión 2.0 – en Producción)

**GeTRANSPORTE
AEREO**

- Actualización de Empresas.
- Evaluación Financiera de Empresas
- Solicitudes de Trámites vía WEB.
- Seguimiento de Trámites.
- Certificación de pagos y registro de histórico de pagos.
- Gestión de aprobación de rutas.
- Gestión de rutas.
- Gestión de Vuelos Charters.
- Gestión de Sobrevuelo.
- Incorporación de Aeronaves
- Actualización de Seguros y Certificaciones.
- Seguimiento de calidad de servicio.
- Proceso de Solicitudes recibidas.
- Gestión de solicitudes (devolver, reasignar, corregir, aprobar).
- Definición de perfiles de usuarios.




Gobierno Bolivariano
de Venezuela

Vicepresidencia de la
República



BICENTENARIO



Módulos del Sistema (versión 2.0 – en Producción)

**GeSEGURIDAD
AERONÁUTICA**

- Registro y actualización de usuarios.
- Bitácora Electrónica.
- Generar solicitudes de certificación vía WEB.
- Hacer seguimiento a las solicitudes.
- Certificación de pagos y registro de histórico de pagos.
- Proceso de Solicitudes recibidas.
- Seguimiento de trámites.
- Carga del Plan de Inspección.
- Seguimiento del Plan de Inspección.
- Aprobación de inspecciones de seguimiento.
- Asignación de inspecciones no programadas.
- Gestión de solicitudes (devolver, reasignar, corregir, aprobar).
- Gestión de viáticos.
- Definición de perfiles de usuarios.
- Administración de guías de inspección.




Gobierno Bolivariano
de Venezuela

Vicepresidencia de la
República



BICENTENARIO



Módulos del Sistema (versión 3.0 – en desarrollo)

**GeREGISTRO
AÉREO**

- Registro de usuarios/empresas.
- Actualizar datos de usuarios/empresas.
- Generar solicitudes.
- Hacer seguimiento a las solicitudes.
- Actualización de Aeronaves y certificaciones.
- Certificación de pagos y registro de histórico de pagos.
- Proceso de Solicitudes recibidas.
- Seguimiento de solicitudes (trámite).
- Gestión de solicitudes (devolver, reasignar, corregir, aprobar).
- Definición de perfiles de usuarios.


 **Gobierno Bolivariano**
de Venezuela

Vicepresidencia de la
República





Módulos del Sistema (versión 3.0 – en desarrollo)

**GeSERVICIOS A
LA NEVEGACIÓN
AÉREA**

- Extracción y análisis de información del Centro de Control.
- Extracción y análisis de información del Plan de Vuelo.
- AIP electrónico vinculado a las operaciones.
- Extracción de información del Sistema de Mantenimiento de equipos aeronáuticos.
- Gestión de obstáculos y terreno.
- Extracción de la información de la red de mensajería.


 **Gobierno Bolivariano**
de Venezuela

Vicepresidencia de la
República





Módulos del Sistema (versión 3.0 – en desarrollo)

**GeDESPACHO
AEREO**

- Carga del Plan de Vuelo
- Validación en tiempo real de certificaciones y licencias de usuarios.
- Validación en tiempo real de rutas, aeronaves, seguros y certificaciones.
- Envío automático de mensajes administrativos.


 **Gobierno Bolivariano**
de Venezuela

Vicepresidencia de la
República





Módulos del Sistema (versión 3.0 – en desarrollo)

GeFINANZAS

- Cobro vía WEB de los derechos aeronáuticos.
- Certificación automatizada de los pagos registrados.
- Disponibilidad de estados de cuenta a los usuarios de los servicios aeronáuticos.
- Disponibilidad en línea de la situación financiera de las empresas del sector.


 **Gobierno Bolivariano**
de Venezuela

Vicepresidencia de la
República





United Arab Emirates Delegation to ICAO

XIX LACAC Ordinary Assembly

2-5 November, Santo Domingo - Dominican Republic

By
Capt. Aysha Al Hamili
UAE Representative to the Council of ICAO



Agenda

- UAE Cooperation Initiatives
- LACAC - UAE at ICAO
- Final Remarks



UAE Cooperation Initiatives

- MOUs – Training cooperation
 - By providing on-site training courses on human resource capacity building (safety, security, airport concessions, aircraft accident investigations and civil aviation strategic planning)
- ACAC MOU (January 2010): Already started courses for Arab States
- AFCAC MOU (30 March 2010): Scheduled 29 Nov 2010
- LACAC MOU (21 June 2010): first course on civil aviation strategic planning took place in Paraguay in June 2010.
- IAC (under negotiation)



LACAC – UAE at ICAO

- LACAC States on the Council
 - UAE cooperating with GRULAC Coordination / FORUM
 - Exchange of votes during the 37th Assembly



Final Remarks

UAE looks forward to strengthening ties with LACAC member States to foster the sustainable development of air transport



Thank you