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

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

COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

CLAC

LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/77-NE/03
08/09/09

LXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1° de octubre de 2009)

Cuestión 3 del Orden del Día: **Plan Estratégico de la CLAC**

- **Informe del Seminario sobre "Transporte y Política Aérea" (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009) –** ***Proyecto de Decisión "Criterios y directrices para elaborar una negociación"***

(Nota de Estudio presentada por la Secretaría)

Informe del Seminario / Taller sobre "Transporte y Política Aérea

1. Durante la reunión del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009), la Secretaría presentó una Nota de Estudio sobre las conclusiones del Seminario / Taller sobre "Transporte y Política Aérea", realizado en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, del 9 al 12 de junio de 2009. El objetivo de este Seminario / Taller fue que los especialistas debatan diferentes temas relacionados a la política y gestión del transporte aéreo, contribuyendo, de esta forma, a la integración regional, principal objetivo de la CLAC. En el evento participaron 60 representantes de 16 Estados miembros, 4 organismos internacionales y 10 Expositores de reconocida trayectoria de la región.

2. El Seminario / Taller tuvo una duración de 4 días y estuvo dividido en dos partes: la primera, de índole académico, abordó temas de política, transporte aéreo y medio ambiente; y, la segunda, de orden práctico, en que se desarrolló trabajos de análisis y debate por grupos, con el fin de preparar modelos de aplicación regional en materia de negociación bi / multilateral y el plan de desarrollo aeronáutico. Como **Adjunto 1** se acompaña el informe pertinente.

Proyectos de Decisión

3. Como en oportunidades anteriores, luego de realizados los seminarios o eventos de esta naturaleza, se produjeron varias conclusiones que es importante tenerlas en cuenta en el trabajo de la

CLAC. Este Seminario / Taller produjo importante información que puede servir a los Estados como guías o directrices para el trabajo que desarrollan cuando se prepararan para una negociación, para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico o para la gestión de equilibrio línea aérea / aeropuerto. En ese orden de ideas, sobre la base de las conclusiones alcanzadas en cada uno de los temas trabajados, la Secretaría elaboró tres (03) proyectos de Decisión como documentos de trabajo, los mismos que fueron analizados por el GEPEJTA en su reciente reunión:

- Criterios y directrices para preparar una negociación;
- Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico; y,
- Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto.

4. Con relación al proyecto de resolución "Criterios y directrices para preparar una negociación", el Grupo de Expertos lo acogió favorablemente pero como una "recomendación" (**Adjunto 2**) para que sirva como una guía a considerar para la preparación de negociaciones y luego se la presente al Comité Ejecutivo como un producto del GEPEJTA para su aprobación y ulterior promulgación por la parte de la Asamblea.

5. Con relación al proyecto de resolución "Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico", el Representante de ACI/LAC propuso incluir en el texto de este proyecto el literal e) de la Resolución A17-03 sobre "Factores a considerar en la concesión de aeropuertos". En ese sentido, se solicitó a ACI/LAC hacer llegar a la Secretaría su propuesta para que sea circulada entre los Estados para comentarios estableciéndose un plazo de 60 días.

6. Respecto al proyecto de resolución "Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto", el Representante de ALTA sugirió modificar algunos puntos para que estén acordes con la última versión del Doc 9082 de la OACI y el Representante de ACI/LAC sugirió tomar en cuenta que este proyecto no sólo se refería a aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de la navegación aérea y que se debía tener un esquema más amplio. Al respecto, el GEPEJTA solicitó a los Representantes de ALTA así como de ACI/LAC enviar sus propuestas a la Secretaría para que las incluya y luego se circule el documento para comentarios de los Estados en un plazo de 60 días para tener el documento final inextenso en la próxima reunión del GEPEJTA y procesarlo como un proyecto de decisión para la próxima Asamblea.

7. En ese orden de ideas, ambos Proyectos de Decisión fueron circulados entre los Estados para sus comentarios con fecha 3 de septiembre de 2009 (CLAC 744). Se espera, por tanto, las respuestas respectivas y que el GEPEJTA los continúe discutiendo en su próxima reunión.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

8. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento de la información presentada y aprobar el Proyecto de Recomendación sobre "Criterios y directrices para preparar una negociación" (**Adjunto 2**) para someterlo a la Asamblea Ordinaria, prevista a realizarse en noviembre de 2010, en Punta Cana, República Dominicana.

SEMINARIO / TALLER SOBRE "TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA"
CLAC/TCB (OACI) – DGAC GUATEMALA
(Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

INFORME

Lugar y fecha del Seminario / Taller

1. El Seminario / Taller sobre "Transporte y Política Aérea", se llevó a cabo en el Hotel Crowne Plaza Guatemala**,** ubicado en Av. Las Américas 9-08, Zona 13, Guatemala, del 9 al 12 de junio de 2009, cuyo objetivo fue que los especialistas debatan diferentes temas relacionados a la política y gestión del transporte aéreo, contribuyendo, de esta forma, a la integración regional, principal objetivo de la CLAC.

Ceremonia de apertura

2. Durante la ceremonia de apertura, el señor Juan José Carlos Suárez, Director de Aeronáutica Civil de Guatemala, saludó a los participantes y les dio la bienvenida, declarando inaugurado el Seminario / Taller. El texto del discurso figura como **Adjunto 1**.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. Actuó como Coordinador del Seminario / Taller el Sr. Marco Ospina, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y. En el evento participaron 60 representantes de 16 Estados miembros, 4 organismos internacionales y 10 Expositores de reconocida trayectoria de la región. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

4. Actuó como Relator el Sr. Edgar Rivera Florez, Jefe de Normas Aeronáuticas de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia.

Orden del Día

5. El Seminario se desarrolló sobre la agenda de trabajo que se detalla en el **Adjunto 3** del presente Informe.

6. El Seminario / Taller tuvo una duración de 4 días y estuvo dividido en dos partes: la primera, de índole académico, abordó temas de política, transporte aéreo y medio ambiente; y, la segunda, de orden práctico, en que se desarrolló trabajos de análisis y debate por grupos, con el fin de preparar modelos de aplicación regional en materia de negociación bi / multilateral y el plan de desarrollo aeronáutico.

I. Introducción

7. A manera de introducción, el Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, presentó un video sobre la actividad que realiza la CLAC (**Adjunto 4**).

II. Política Aérea

8. En este punto, se efectuaron las siguientes presentaciones:

1. Organismos internacionales (**Adjunto 5**).
   Expositor: Luis Montufar, Guatemala

2. Reglamentación nacional e internacional (**Adjunto 6**).
   Expositor: Luis Montufar, Guatemala

3. Perspectivas de la gestión aeroportuaria (**Adjunto 7**).
   Expositor: Eduardo Flores, ACI-LAC

4. Participación de los aeropuertos en las negociaciones bi y multilaterales (**Adjunto 8**).
   Expositor: Eduardo Flores, ACI-LAC

5. Tipos de negociación (**Adjunto 9**).
   Expositor: Luis Montufar, Guatemala

6. Desregulación (**Adjunto 10**).
   Expositora: Lilmarie Langmaid, Panamá

7. Acceso a los mercados (**Adjunto 11**).
   Expositora: Lilmarie Langmaid, Panamá

8. Regulación de la competencia (**Adjunto 12**).
   Expositora: Lilmarie Langmaid, Panamá

9. Política de transporte aéreo CLAC/OACI (**Adjunto 13**).
   Expositor: Luis Giorello, Uruguay

10. Políticas de gestión y fomento (**Adjunto 14**).
    Expositor: Luis Giorello, Uruguay

11. Latinoamérica en el contexto internacional (**Adjunto 15**).
    Expositor: Luis Giorello, Uruguay

III. Transporte Aéreo

9. En este punto, se efectuaron las siguientes presentaciones:

1. Gestión de las autoridades / aeropuertos / líneas aéreas / usuarios (**Adjunto 16**).
   Expositor: Luis Giorello, Uruguay

2. Aspectos económicos del transporte aéreo (**Adjuntos 17 y 18**):
   Expositores: Gysla Gortari, Chile / Roryson Varela, Chile
   - Instrumentos de gestión
   - Estadísticas y proyecciones.
   - Plan de desarrollo aeronáutico.
   - Privatización de los servicios.

3. Oferta y demanda (**Adjunto 19**).
   Expositor: Roryson Varela, Chile

4. Gestión económica de las líneas aéreas (*Yield Management)* (**Adjunto 20**).
   Expositor: Antonio Martínez, IATA

5. Manejo de la carga (**Adjunto 21)**.
   Expositor: Antonio Martínez, IATA

6. Monopolios y oligopolios en el transporte aéreo **(Adjunto 22)**.
   Expositor: Antonio Martínez, IATA

7. Gestión aeroportuaria **(Adjunto 23)**.
   Expositor: Enrique Catalano, AA2000

8. Facilitación y seguridad **(Adjunto 24)**.
   Expositor: Enrique Catalano, AA2000

9. Costos, tasas, derechos e impuestos (**Adjunto 25**).
   Expositor: Gysla Gortari, Chile

10. Rendimiento económico.
    Expositor: Roryson Varela, Chile

IV. Medio Ambiente

10. En este punto, se efectuaron las siguientes presentaciones:

1. Gestión Internacional (OACI/CLAC) (**Adjunto 26**)
   Expositor: Marco Ospina, CLAC

2. Estudio de impacto ambiental para aeropuertos (**Adjunto 27)**.

Expositora: Manola Aguirre, Guatemala

V. Taller

11. Finalmente, se llevó a cabo un Taller, con la modalidad de deliberación grupal para responder a las siguientes interrogantes:

a. ¿Cómo preparar una negociación?
Moderador: Luis Giorello, Uruguay

b. ¿Cómo elaborar un plan de desarrollo aeronáutico?
Moderador: Marco Ospina, CLAC / Roryson Varela, Chile

c. ¿Cómo equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto?
Moderador: Manola Aguirre, Guatemala

12. Para el desarrollo del Taller y análisis de los interrogantes, fueron designados cuatro (4) Equipos o Grupos de trabajo. Cada Grupo tuvo un Ponente:

GRUPO No.	PONENTES
1	Juan Urrutia (Bolivia)
2	Gonzalo Salguero (Guatemala)
3	Jessica Díaz de León (México)
4	Sergio Valdez (México)

13. Posteriormente, cada Grupo a través de su Ponente y, con el apoyo de sus asesores designados, expuso su ponencia en sesión plenaria, identificándose los aspectos más relevantes en cada caso, lo que a su vez permitió definir y perfeccionar las conclusiones generales.

VI. Conclusiones

14. A continuación, las conclusiones logradas en torno a cada uno de los interrogantes:

a) Como preparar una negociación?

15. En cuanto este primer interrogante, la metodología sugerida a los Grupos partía de una supuesta negociación que podía ser bilateral o multilateral entre países indeterminados o con algún organismo multilateral, evitando mencionar algún país u organismo en particular pero sí, inspirados en el entorno latinoamericano. El correspondiente análisis, mostró lo siguiente:

1. 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 y estará precedida de una revisión y análisis del acuerdo anterior o existente si lo hubiera; principalmente en cuanto a su cumplimento y condiciones de reciprocidad. Así mismo, estará precedida de un estudio económico y de mercado; tanto el propio como el de la contraparte y en

algunos casos (como cuando se negocian quintas libertades) el de terceros países.

Durante esta fase preliminar, también será necesario escuchar la posición o el interés de las aerolíneas locales, evaluando su capacidad para atender los nuevos servicios a que diera lugar la negociación. Del mismo modo, se evaluaría en esta fase el interés o la conveniencia para los usuarios de los servicios de transporte aéreo y la capacidad de los aeropuertos con que cuentan los puntos previstos para ofrecer. 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.

2. La preparación propiamente dicha debería incluir:

- 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.

- 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.

- 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.

- Información y consulta a otras autoridades nacionales involucradas (Relaciones exteriores, transporte, aduaneras, turismo, etc.).

- 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.).

- Elaboración de una agenda tentativa, sujeta a concertación con la contraparte.

- 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 un comunicación y consultas telefónicas o escritas.

- 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.

- 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.

- Análisis y proposición del tipo de acuerdo requerido y redacción de un texto (borrador) 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.

- 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.

- 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.

- Elección del idioma o idiomas de trabajo y para la redacción de textos oficiales.

- 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.

- Definición de aspectos logísticos (Donde?, Como? Cuando? Etc.) y demás arreglos administrativos.

- 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.

- Elaboración y seguimiento de listas de chequeo que garantice el cumplimiento de todo lo anterior.

- 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.

3. Todo lo anterior debería estar inspirado en el Documento OACI 9626 "Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional", concretamente en 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.

b) Como elaborar un plan de desarrollo aeronáutico?

16. Para responder a esta cuestión, se partió de establecer primero *para qué un plan de desarrollo?*, determinándose que éste 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.

17. La elaboración del plan de desarrollo aeronáutico comprendería lo siguiente:

1. Marco legal. El marco legal o normativo está dado, así :

   - En el ámbito interno: Por la Constitución, la ley orgánica, ley general de aviación o legislación aeronáutica básica, la normativa técnica o reglamentos aeronáuticos y los procedimientos.

   - En el ámbito internacional: Por los convenios internacionales sobre aviación civil y transporte aéreo y sus anexos técnicos, vigentes para el país.

   El marco legal deberá ser objeto de un cuidadoso análisis para establecer si se adecua a las expectativas del plan de desarrollo, para asegurar que dicho plan se someta al cumplimento de la ley y demás normas aplicables; e incluso para modificar, en lo posible, aquellas de sus disposiciones que puedan constituirse en un obstáculo innecesario al desarrollo de la aviación.

2. Diagnóstico y estudio de la factibilidad. El diagnóstico que debería preceder la formulación y elaboración del plan, habría de considerar al menos lo siguiente:

   - Evaluación de la situación actual, a partir de la consulta de datos estadísticos y cualquier otra información que la refleje.

   - Evaluación de las condiciones de competitividad de la industria aérea.

- 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.

- Evaluación de las necesidades de personal aeronáutico (de tierra y de vuelo) especializado, en términos de cantidad y calidad.

- Determinación del alcance del plan, es decir de los 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, el transporte aéreo y otros servicios aéreos comerciales y actividades áreas conexas, las instalaciones y servicios para la navegación aérea, la seguridad operacional, la facilitación y la seguridad de la aviación.

- Determinación de necesidades en relación con cada uno de los aspectos precedentemente mencionados.

- Determinación 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.

- Análisis de la política y del plan general de desarrollo y de las políticas y planes de transporte del país.

- 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.

- Análisis del impacto económico y determinación de las inversiones requeridas.

Los resultados de cada una de las evaluaciones anteriores permitirán medir la factibilidad del plan de desarrollo y se verán de algún modo reflejados en él.

3. Formulación**.** La formulación comprende principalmente el Nombre del plan, sus bases y el compromiso que asume la autoridad que lo formula. El plan que sea formulado deberá ser:

- Consistente con el plan general de desarrollo del Estado y del sector transporte.
- A largo plazo (Alineando el corto y mediano plazo).
- Integral (Multisectorial y vinculante: aeronáutica, transporte, comercio, turismo, etc.).
- Estratégico (Considerando múltiples variables y directrices).
- Sustentarse en una base legal sólida (nacional e internacional).

- Realizable y medible en su ejecución.
- Atractivo a la inversión privada.

4. Elaboración. Ésta 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.

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

   - **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 solo 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 incluiría 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

   - **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 desarrollarían proyectos como:

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

   - **Programa de personal para la aviación civil.** Este programa iría orientado 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 comprendería proyectos de:

- Certificación de centros de instrucción aeronáutica
- Actualización y mejoramiento de programas de instrucción
- Evaluación y licenciamiento del personal aeronáutico

- **Programa de seguridad operacional.** Encaminado a elevar los estándares de seguridad en el mantenimiento y operación de aeronaves, 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 incluiría proyectos de:

  - Certificación de aeronaves y partes
  - Actualización de manuales técnicos
  - Inspección y vigilancia a la seguridad operacional
  - Prevención de accidentes
  - Implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional

- **Programa de transporte aéreo.** Dirigido a fomentar el transporte aéreo interno e internacional, propiciando la creación de nuevas 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. Este programa incluiría 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

- **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 comprendería:

  - Revisión y actualización de acuerdos existentes sobre servicios aéreos
  - Negociación de nuevos acuerdos
  - Intercambio de información aérea

- **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 incluiría:

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

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.

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, para que 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.

Las anteriores coordinaciones con otras autoridades deberían propiciar no sólo la implementación del Plan de Desarrollo Aeronáutico, sino también que en los planes de desarrollo propios de cada sector, se incluyan 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 precisos 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.

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

5. Plan de inversiones. Este debe partir de la disponibilidad y asignación racional de recursos financieros específicos para cada programa y proyecto integrante del plan de desarrollo, garantizando su inversión y ejecución en un período de tiempo determinado.

6. Ejecución, seguimiento y evaluación. El plan de desarrollo aeronáutico elaborado, debidamente aprobado y financiado se ejecutará y será objeto de seguimiento periódico y de evaluación sobre sus resultados.

c) Como equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto?

18. Pese a que la iniciativa de operar o no hacia determinado aeropuerto corresponde a la línea aérea, quien lo hará finalmente bajo los términos de una autorización gubernamental, ella normalmente no tiene opciones para seleccionar el aeropuerto que ha de servirle en la operación de una determinada ruta o destino. Por las mismas razones, el operador aeroportuario no tiene tampoco opciones para escoger las aerolíneas a las cuales ofrece sus servicios. Esta circunstancia, podría plantear desequilibrios en la relación aerolínea/aeropuerto e incluso propiciar posiciones dominantes en un o u otro sentido, lo cual no era tan evidente bajo el esquema tradicional de aeropuertos operados por el Estado, donde la condición de autoridad aeronáutica y la de prestador de servicios de infraestructura aeroportuaria concurrían en él, primando la relación línea aérea / autoridad.

19. Los nuevos esquemas de privatización de los servicios aeroportuarios plantean, por el contrario, una relación de derecho privado entre la aerolínea y el aeropuerto, con carácter esencialmente contractual, en medio de la cual la aerolínea utilizaría para la explotación económica de sus servicios de transporte aéreo, las instalaciones y servicios aeroportuarios ofrecidos y explotados económicamente por el operador aeroportuario.

20. Cuando la gestión de ambas partes gira alrededor de la explotación económica de un negocio privado, surgen como consecuencia, intereses diferentes: Mientras las líneas aéreas persiguen ampliar sus oportunidades de negocio, los aeropuertos persiguen una mayor participación de líneas aéreas en su mercado.

21. Esa diversidad de intereses y objetivos, podría también abrir paso a una situación de desequilibrio en la gestión de ambas partes, lo que terminaría por afectar a su cliente común, el pasajero y/o expedidor/destinatario de carga.

22. Para balancear la relación y equilibrar la gestión entre líneas aéreas y aeropuertos es necesario entonces, considerar lo siguiente:

1. Mutuas dependencias. Las líneas aéreas y los aeropuertos deberían reconocer la realidad de mutuas dependencias e intereses comunes como punto de partida en la búsqueda de soluciones “ganar-ganar” y desarrollar, a partir de allí, una interrelación fructífera entre los representantes de ambas partes, fomentando el entendimiento mutuo entre las instituciones representadas.

2. Participación. La participación de ambas partes en la solución de problemáticas comunes es enriquecedora, siempre que prevalezca la decisión

final de cada parte en aquellos puntos que conciernen a la definición de sus propias operaciones.

En este sentido, las líneas aéreas deberían tener una mayor participación e los comités aeroportuarios en tanto que los aeropuertos deberían participar en la negociación de convenios bilaterales y multilaterales de servicios aéreos.

3. Cambio de percepción. Tanto líneas aéreas como aeropuertos, deberían realizar un análisis compartido del futuro de la industria aeronáutica, revisar problemáticas operacionales conjuntas y proponer estrategias para la asignación de *slots* (en los aeropuertos de alto movimiento).

   Asimismo, las líneas aéreas deberían abrirse a la pasibilidad de mayor competencia, en tanto que los aeropuertos deberían asumir compromisos vinculantes de inversión.

4. Intercambio de información. Un fluido y transparente intercambio de información entre líneas aéreas y aeropuertos les permitiría detectar oportunamente problemas o puntos de conflicto, e incluso riesgos para la seguridad de la aviación y la seguridad operacional y avanzar en la búsqueda conjunta de soluciones rápidas y efectivas.

5. Eficiencia en la utilización de la infraestructura. Tanto las líneas aéreas como los aeropuertos, deberían propender a ser más eficientes en la utilización de la infraestructura.

6. El usuario como objetivo esencial. Independientemente de sus objetivos e intereses particulares, ambas partes deberían tener siempre presente al usuario (pasajero y/o expedidor/destinatario de carga) como objetivo esencial de su gestión.

7. Estipulaciones contractuales claras. Un elemento que definitivamente vendría a equilibrar la relación entre líneas aéreas y aeropuertos y la gestión de unas y otros, sería la estructuración de contratos muy claros y detallados que especifiquen puntualmente todas y cada una de las obligaciones y derechos tanto de la línea aérea como del explotador del aeropuerto, principalmente durante las operaciones.

8. Intervención de la autoridad. Dado el carácter eminentemente privado de la relación entre líneas aéreas y aeropuertos, no resultaría practicable ni conveniente una intervención directa del Estado o de la autoridad aeronáutica en medio de esa relación.

   Sin embargo, atendiendo que tanto a aquéllas, como a éstos se les ha encomendado la prestación de un servicio público, hay ciertos aspectos en los cuales el Estado si debería intervenir al menos indirectamente sin perturbar el carácter privado de la relación.

   En tal sentido correspondería al Estado, a través de la autoridad competente:

- Establecer parámetros muy generales para coordinar las actividades de los aeropuertos y las líneas aéreas y de ambos, con los servicios de navegación aérea que él ofrezca.

- Señalar a ambas partes lineamientos, claros y precisos para la gestión del servicio que ofrecen al público.

- Expedir normas y regulaciones con el objetivo final de proteger los intereses de los usuarios.

- Estructurar los contratos en virtud de los cuales se propone entregar la administración, mantenimiento operación y prestación de servicios de aeropuertos a particulares; de tal modo que estos tengan plena claridad respecto de las obligaciones y atributos que reciben y sobre todo, en cuanto a que dichos contratos no los relevan del cumplimiento de las leyes y reglamentos aeronáuticos.

- Vigilar la gestión de ambas partes, principalmente en lo relativo al cumplimiento de normas sobre seguridad operacional, seguridad de la aviación, facilitación, asuntos ambientales, mantenimiento de las instalaciones y servicio al usuario.

- Actuar como mediador en la solución de conflictos, cuando sus leyes se lo permitan.

9. Una gestión equilibrada de las líneas aéreas y aeropuertos permitirá mayor eficiencia, seguridad y economía en la prestación de ambos servicios, en beneficio del usuario final.

23. Cabe resaltar que, los participantes, al elaborar sus evaluaciones, manifestaron su satisfacción por el nivel de conocimiento, la capacidad y habilidad de los Expositores para desarrollar sus charlas y responder a los participantes. Asimismo, agradecieron a la CLAC por desarrollar este tipo de eventos que benefician a la región, resaltando su fortalecimiento y prestigio adquirido.

VII. Clausura y entrega de certificados

24. Finalmente, el señor Luis Orlando Montufar, Jefe del Departamento de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, se dirigió a los participantes, agradeciendo su participación al clausurar al mismo tiempo este importante evento y los exhortó a poner en práctica los conocimientos y experiencias adquiridas a lo largo de las jornadas. De igual manera, deseó a todos un feliz retorno a sus hogares e hizo entrega de los certificados correspondientes a los participantes y expositores, agradeciéndoles por su eficiente colaboración.

DISCURSO DEL SR. JUAN JOSÉ CARLOS SUÁREZ, DIRECTOR DE AERONÁUTICA CIVIL DE GUATEMALA, DURANTE LA INAUGURACIÓN DEL SEMINARIO / TALLER SOBRE "TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA"
CLAC/TCB (OACI) – DGAC GUATEMALA
(Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009)

SEÑOR MARCO OSPINA YEPES, SECRETARIO GENERAL DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACIÒN CIVIL

SEÑORES REPRESENTANTES DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

SEÑORES EXPOSITORES Y PARTICIPANTES

Es particularmente grato para mí, tener el honor de inaugurar este importante Seminario Taller sobre "Transporte y Política Aérea"; evento que como todos los que impulsa la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, constituyen una clara muestra de los avances para la integración de nuestras naciones y que cuenta con la participación no solo de funcionarios de las distintas autoridades de aviación civil, sino de operadores de la región latinoamericana, todos unidos por el espíritu de fortalecer los conocimientos aeronáuticos, sobre bases normativas e intercambio de experiencias, esenciales para garantizar el desarrollo ordenado, armónico y seguro de nuestras operaciones aéreas y aeroportuarias, teniendo siempre presente que los individuos constituimos el elemento más importante para garantizar la seguridad y el desarrollo del transporte aéreo de una manera integral.

Si bien la integración es en sí misma un objetivo y a la vez un reto para la región, todos la sentimos como una realidad que gracias a nuestros esfuerzos, está cada vez más cercana. Frente a esta realidad, considero que la mayoría de países miembros de la CLAC aquí representados, ha realizado una gran tarea, con enorme esfuerzo y muy buena voluntad, aprobando y aplicando un conjunto de normas en los diferentes campos del transporte aéreo orientadas a la desregularización, la facilitación y la estandarización, sobre principios de seguridad, regularidad y eficiencia del transporte aéreo internacional.

Gracias a la existencia de este tipo de foros, ahora es posible hablar de avances en esta materia, ello se evidencia en la firma de acuerdos bilaterales y regionales, que contribuyen de manera objetiva con el proceso de integración Latinoamericano.

Señoras y señores representantes de los países latinoamericanos, su presencia y participación es de vital importancia para el éxito de las jornadas que hoy se inician. En este sentido quiero expresarles nuestro más sincero reconocimiento por su participación, deseándoles una feliz estadía.

Declaro inaugurado este Seminario/Taller, con la seguridad que el arduo trabajo que aquí se desarrollará, nos permitirá seguir avanzando por la senda de la integración, herramienta fundamental para que nuestros pueblos aseguren un futuro promisorio.

MUCHAS GRACIAS.

SEMINARIO / TALLER SOBRE "TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA"
CLAC/TCB (OACI) – DGAC GUATEMALA
(Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

Enrique Catalano - ***Expositor***
Gerente de Investigación y Prevención de Accidentes
Dirección de Operaciones y Mantenimiento
AA2000 - Aeropuertos Argentina 2000
Honduras 5663, C1414BNE, Buenos Aires
T: (5411) 4852 6541
F: (5411) 4852 6541
ecatalano@aa2000.com.ar

BOLIVIA

Juan Urrutia Plaza
Director de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil
Palacio de Comunicaciones, Piso 4, La Paz
T: (591) 7016 1010
F: (591) 2211 5515
urrutia@dgac.gov.bo

Francisco Xavier Loza Vidaurre
Asesor General
Dirección General de Aeronáutica Civil
Palacio de Comunicaciones, Piso 4, La Paz
T: (591) 7203 0475
F: (591) 2211 5515
fxloza@dgac.gov.bo

Carlos Ismael Meyer B.
Director Ejecutivo
Aerosur S.A.
Av. Irala 616, Santa Cruz de la Sierra
T: (5913) 336 4446
F: (5913) 363 1386
cmeyer@aerosur.com

BRASIL

José Dolabela Portela
Gerente de Coordinación con Organismos Internacionales
Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Av. Presidente Vargas, 850, Piso 20
Centro – Rio de Janeiro, 20.071-001
T: (55 21) 3501 5112
F: (55 21) 3501 5152
jose.dolabela@anac.gov.br

Kazuhiro Ito Junior
Especialista en Regulación de Aviación Civil
Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Av. Presidente Vargas, 850, Piso 19
Centro – Rio de Janeiro, 20.071-001
T: (55 21) 3501 5164
F: (55 21) 3501 5152
Kazuhiro.ito@anac.gov.br

Volnei Corbelini
Especialista en Regulación de Aviación Civil
Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Av. Almirante Silvio de Noronha 373,
Bairro Centro Rio de Janeiro
T: (55 21) 2510 9385
F: (55 21)
volnei.corbellini@anac.gov.br

Wilson Mosca Segundo
Especialista en Regulación de Aviación Civil
Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Av. Presidente Vargas, 850, Piso 19
Centro – Rio de Janeiro, 20.071-001
T: (55 21) 3501 5166
F: (55 21) 3501 5166
Wilson.mosca@anac.gov.br

Leandro Monteiro de Souza Miranda
Especialista en Regulación de Aviación Civil
Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Aeroporto Internacional de Brasilia
Sector de Concessionárias, Lote 05, sala 304
Brasilia DF, CEP 71608-900
T: (55 61) 3366 9504
F: (55 61) 3366 9502
Leandro.miranda@anac.gov.br

Luiz André de Abreu Crusvinel Gordo
Especialista en Regulación de Aviación Civil
Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Aeroporto Internacional de Brasilia,
Sector de Concessionárias, Lote 05, sala 302
Brasilia DF, CEP 71608-900
T: (55 61) 3366 9433
F: (55 61) 3366 9479
Luiz.gordo@anac.gov.br

Sérgio Alexander Leitão
Especialista en Regulación de Aviación Civil
Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Aeroporto Internacional de Brasilia,
Sector de Concessionárias, Lote 05
Brasilia DF, CEP 71608-900
T: (55 61) 3366 9429
F: (55 61) 3366 9478
Sergio.leitao@anac.gov.br

William Vas de Alencar
Analista Sénior de Mercado
VRG Linhas Aéreas S.A. – Grupo GOL
Praça Linneu Gomes s/n, Portaria 3, Prédio 16,
Jardim Aeroporto, 04626-020, São Paulo – SP
T: (55 11) 2128 4166
F: (55 11) 2128 2646
wvalencar@golnaweb.com.bt

Luiz Kazumi Miyada
Superintendente de Planificación Aeroportuaria y de Operaciones
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária
SCS Qd. 4 bl. A – Ed. INFRAER, Piso 3, Brasilia, D.F.
Brasil 70304-902
T: (55 61) 3312 33354
F: (55 61) 3312 2570
Luiz_miyada@infraero.gov.br

CHILE

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

Roryson Varela Droguett - ***Expositor***
Jefe Sección Tasas y Derechos Aeronáuticos
Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2327
F: (562) 439 2120
rvarela@dgac.cl

Gysla Farinna Gortari Cabezas - ***Expositora***
Subdirectora de Costos y Gestión de Ingresos
Departamento Comercial
Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2528
F: (562) 439 2321
fgortari@dgac.cl

COLOMBIA

Jazmín Alejandra Palomino
Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Oficina de Transporte Aéreo
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. El Dorado, Piso 4, Apartado Aéreo 12307,
Santa Fe de Bogotá
T: (571) 2663919 / 4139598
F: (571) 2663779
apalomin@aerocivil.gov.co

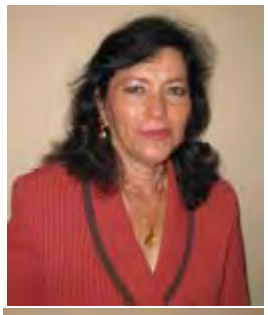
Edgar Benjamín Rivera Florez
Jefe de Normas Aeronáuticas
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. El Dorado, Oficina 403, Apartado Aéreo 12307,
Santa Fe de Bogotá
T: (571) 2663316
F: (571) 4135260
erivera@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Leonardo José Calvo Vega
Analista, Control y Regulación
Unidad de Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 – 1000, San José
T: (506) 2231 3666 Ext. 109
F: (506) 2290 0089
lcalvo@dgac.go.cr

ECUADOR

Estela Arellano Zambrano
Jefe de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito
T: (593 2) 2552987
F: (593 2) 2901224
jefe_transpaereo@dgac.gov.ec
transpaereo@dgac.gov.ec



Nancy Cortéz
Jefe de Costos y Tarifas
Dirección General de Aeronáutica Civil
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito
T: (593 2) 2552987
F: (593 2) 2901224
nancy_cortez@dgac.gov.ec

EL SALVADOR

Rosa Anabel Delgado
Responsable del Departamento de Regulación Económica
Autoridad de Aviación Civil
Km. 9/2 Boulevard del Ejército, Ilopango, Frente a la Fuerza Aérea
T: (503) 2295 0433
T: (503) 2295 0443
adelgado@aac.gob.sv

Roxana Soriano
Jefe de Regulaciones y Registros Aeronáuticos
TACA El Salvador
Ave. El Espino y Blvd. Sur, Urbanización Santa Elena
Antiguo Cuscatlán, El Salvador
T: (503) 2247-2050
F: (503) 2247-2050
roxana.soriano@taca.com

GUATEMALA

Manola Aguirre **- *Expositora***
Enlace OACI
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502)
F: (502)
Aguirre1910@yahoo.es

Luis Rolando Montufar **- *Expositor***
Jefe Dpto. Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502) 2260 6630
F: (502) 2331 4840
luimonchi@hotmail.com

Diego Armando Sierra M.
Administrador Aeropuerto Internacional La Aurora
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502) 2260 6262
F: (502) 22606533
darmandosierra@gmail.com

Víctor López
Sub administrador Aeropuerto Mundo Maya
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional Mundo Maya
Peten, Guatemala
T: (502) 7926 1161
F: (502) 7926 1161
torure311070@hotmail.com

Rolando Girón
Gerente Telecomunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502) 2321 5301
F: (502) 2321 5003

Byron Quiñónez
Garantía de calidad Navegación Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502) 2260 6251
F: (502) 5277 3883

Licenciado Axel Higueros
Asesor de Recursos Humanos
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502) 2260 6344
F: (502) 2260 6344

Gualberto López
Asesor Jurídico
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
gualilopez@yahoo.com

José Montejo
Coordinador COE
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502) 4211 3211
F: (502) 2260 6533

Gonzalo Salguero
Sub Administrador Aeropuerto la Aurora
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502) 2260 6262
F: (502) 2260 6262

Lucrecia Chávez
Coordinadora de Capacitación
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala, Ciudad
T: (502) 2260 6344
F: (502) 4211-3235

HONDURAS

Francisco Baquedano Canales
Jefe Dpto. Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Toncontin,Comayaguela
Honduras, Ciudad
T: (504) 2346853
miguelantoniobaires@yahoo.es

Osman Danilo Muñoz
Asesor Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Toncontin,Comayaguela
Honduras, Ciudad
T: (504) 2346853
daniosman22@yahoo.com

MÉXICO

Rafael García Gijón
Jefe del Departamento de Convenios Internacionales
Secretaría de Comunicaciones y Transportes - Dirección General de Aeronáutica Civil
Providencia 807 – 2° Piso, Colonia del Valle
03100, México, D.F.
T: (5255) 5687 7236
F: (5255) 5523 2815
ragarcia@sct.gob.mx

Jessica Claudia Díaz de León Gómez
Subdirectora de Estadística
Secretaría de Comunicaciones y Transportes - Dirección General de Aeronáutica Civil
Providencia 807 – 7° Piso, Colonia del Valle
03100, México, D.F.
T: (5255) 5723 9300 Ext. 18003
jdiazdeg@sct.gob.mx

Sergio Valadez Valdez
Subdirector de Desarrollo y Coordinación de Negocios
Aeropuertos y Servicios Auxiliares - ASA
Av. 602 Nº 161, Colonia San Juan de Aragón, Delegación Venustiano Carranza, Código Postal Nº 15620
México D.F.
T. 51 33 10 31
F: 51 33 10 00 Ext. 1846
Email: svaladez@asa.gob.mx

PANAMÁ

Lilmarie Langmaid - ***Expositora***
Directora de Transporte Aéreo
AAC – Autoridad de Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá
T: (507) 5019072
F: (507) 5019079
lilmariel@hotmail.com
lilmarie@aeronautica.gob.pa

Ilsia Lorena Cabal Doens
Aboga – Asesoría Legal
COPA Airlines
Complejo Business Park, Torre Norte, Ciudad de Panamá
T: (507) 304 2534
F: (507) 304 2535
lcabal@copaair.com

Denise M. Guillén
Abogada
Aviones y Partes. Com Panamá S.A.
Casa N° 7, Boulevard Calzada de Amador, Panamá Canal Village
T: (507) 315 1623
F: (507) 271 5771
Dg507@rei.com

Mónica Gabriela R. de Silva
Gerente General
Aviones y Partes. Com Panamá S.A.
Hangar 17-A Aeropuerto Marcos Al Gelabert – Albrook, Panamá
T: /507) 315 1727
F: (507) 315 0048
mdes@savionesypartespma.com

PARAGUAY

Aida Cañiza Chávez
Gerente Int. de Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial
DINAC – Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre, 3 Piso, Asunción
T: (59521) 210 764
F: (59521) 213 365
Gta_rac@dinac.gov.py / aida-33@hotmail.com

María Rosa Inés Zaballa Balbiani
Gerente Int. de Estudios Económicos de Transporte Aéreo
DINAC – Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre, 3 Piso, Asunción
T: (59521) 210 764
F: (59521) 213 210
Estudios_economicos@dinac.gov.py

PERÚ

Fernando Momiy Hada
Director de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil
Jr. Zorritos Nº 1203, Lima 1
T: (511) 615 7838
F: (511) 615 7838
fmomiy@mtc.gob.pe

María del Pilar Iberico
Especialista Política Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Jr. Zorritos Nº 1203, Lima 1
T: (511) 615 7800 Ext. 1184
F: (511) 615 7910
miberico@mtc.gob.pe

Angeli Manrique Taboada
Jefa de Presupuesto y Estadística
Lima Airport Partners S.R.L.
Av. Elmer Faucett s/n, Callao
T: (511) 517 3648
F: (511) 517 3100
Email : amanrique@lima-airport.com

REPÚBLICA DOMINICANA

Axel Wittkop
Miembro de la Junta de Aviación Civil
(en representación del Secretario de Relaciones Exteriores)
Av. Independencia N° 752, Santo Domingo
T: (1 809) 987 7001 Ext. 7055 / 7090
F: (1 809) 532 9497
Axel294@hotmail.com

Bernarda Franco Candelario
Encargada del Departamento de Transporte Aéreo
Junta de Aeronáutica Civil
Av. México esq Dr. Delgado, Of. Gubernamental Bloque "A", 2° Piso
Apartado Postal 1180, Santo Domingo
T: (1 809) 6894167 Ext. 239
F: (1 809) 6895184
bernardadejesus@hotmail.com

Andrés Porfirio Sención Villalona
Asistente Técnico
Junta de Aeronáutica Civil
C/ José Joaquín Pérez, N° 104, Gascue
T: (1 809) 689 4160
F: (1 809) 689 4167
andressencion@hotmail.com

Manuel Brito
Jefe de Asuntos Aeroportuarios
Instituto Dominicano de Aviación Civil.
República Dominicana
T: (809) 5017813
F: (809) 6825163
mbrito_27@hotmail.com

URUGUAY

Luis G. Giorello Sancho
Asesor Jurídico
DINACIA – Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 12100
T: (598 2) 604 0408 int. 4223
F: (598 2) 604 0408 int. 4232
giosan@adinet.com.uy

Roberto Perdomo Protti
Asesor Letrado
DINACIA – Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira N° 5519, Montevideo
T: (598 2) 604 0408 int. 4041
F: (598 2) 604 0424
rperdomo@adinet.com.uy

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

COCESNA - Corporación Centro América de Servicios de Navegación Aérea

Rony Humberto Montenegro González
Gerente de Estación Guatemala
15 calle A y 7º Avenida A, Zona 13, Ciudad de Guatemala, Guatemala
T: (502) 2260 6403 / 2260 6244
F: (502) 2260 6419 Ext. 2035
Est-guatemala@cocesna.org

Iris Janeth Juárez Padilla
Jefe Departamento de Facturación y Cobros
150 metros al sur del aeropuerto Toncontín, Tegucigalpa, Honduras, C. A
T: (504) 2343360
F: (504) 2342479
ijuarez@cocesna.org

CLAC – Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Marco Ospina Yépez - ***Expositor***
Secretario
(Centro Empresarial Real, Vía Principal 102), Edificio Real Cuatro, Piso 3,
Víctor Andrés Belaunde 147, Lima 27, Perú
Apartado Postal 4127, Lima 100, Perú
T. (511) 422 6905 / 422 9367
F: (511) 422 8236
Email: clacsec@lima.icao.int
www.clacsec.lima.icao.int

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

ACI-LAC Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean

Eduardo Flores - ***Expositor***
Secretario Regional
Aeropuerto Internacional de Mérida (M. Crescencio Rejón)
Piso 2, Oficina ACI LAC Mérida, Yucatán
México C.P. 97291
T: (52 999) 9461258
F: (52 999) 9461264
efloresdc@aci-lac.aero
efloresdc@gmail.com

IATA - International Air Transport Association

Antonio Martínez Salinas – ***Expositor***
Representante en México
Country Management México
Blv. Manuel Ávila Camacho 24, Piso 17
Lomas de Chapultepec, C.P. 11000, México D.F. 11700
T: (52 55) 5284 2982 / 5282 4071
F: (52 55) 5284 2985 / 5284 2981
martineza@iata.org

SEMINARIO / TALLER SOBRE "TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA"
CLAC/TCB (OACI) – DGAC GUATEMALA
(Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

PROGRAMA

Martes, 9 de junio de 2009

0800 – 0830 Registro de participantes
0830 – 0900 Inauguración del Seminario / Taller
0900 – 0905 Intervalo para despedir Autoridades

0905 – 0935 ***Introducción***
Video CLAC – Secretaría

0935 – 1105 ***Política Aérea***

1. Organismos internacionales.
   Expositor: Luis Montufar, Guatemala

2. Reglamentación nacional e internacional.
   Expositor: Luis Montufar, Guatemala

3. Perspectivas de la gestión aeroportuaria.
   Expositor: Eduardo Flores, ACI-LAC

1105 – 1120 Pausa para café

1120 – 1220 ***Política Aérea***

4. Participación de los aeropuertos en las negociaciones bi y multilaterales.
   Expositor: Eduardo Flores, ACI-LAC

5. Tipos de negociación.
   Expositor: Luis Montufar, Guatemala

1220 – 1240 Pausa para café

1240 – 1410 ***Política Aérea***

6. Desregulación.
   Expositora: Lilmarie Langmaid, Panamá

7. Acceso a los mercados.
   Expositora: Lilmarie Langmaid, Panamá

8. Regulación de la competencia.
   Expositora: Lilmarie Langmaid, Panamá

1830 Presentación de ballet y cóctel de bienvenida
Lugar: Hotel Crowne Plaza Guatemala

<u>Miércoles, 10 de junio de 2009</u>

0900 – 1030 ***Política Aérea***

9. Política de transporte aéreo CLAC/OACI.
   Expositor: Luis Giorello, Uruguay

10. Políticas de gestión y fomento.
    Expositor: Luis Giorello, Uruguay

11. Latinoamérica en el contexto internacional.
    Expositor: Luis Giorello, Uruguay

1030 – 1045 Pausa para café

1045 – 1245 ***Transporte Aéreo***

1. Gestión de las autoridades / aeropuertos / líneas aéreas / usuarios.
   Expositor: Luis Giorello, Uruguay

2. Aspectos económicos del transporte aéreo:
   Expositores: Gysla Gortari, Chile / Roryson Varela, Chile
   - Instrumentos de gestión
   - Estadísticas y proyecciones.
   - Plan de desarrollo aeronáutico.

1245 – 1315 Pausa para café

1315 – 1415 ***Transporte Aéreo***

2. Aspectos económicos del transporte aéreo:
   Expositores: Gysla Gortari, Chile / Roryson Varela, Chile
   - Privatización de los servicios.

3. Oferta y demanda.
   Expositor: Roryson Varela, Chile

<u>Jueves, 11 de junio de 2009</u>

0900 – 1100 ***Transporte Aéreo***

4. Gestión económica de las líneas aéreas (*Yield Management).*
   Expositor: Antonio Martínez, IATA

5. Manejo de la carga.
   Expositor: Antonio Martínez, IATA

6. Monopolios y oligopolios en el transporte aéreo.
   Expositor: Antonio Martínez, IATA

7. Gestión aeroportuaria.
   Expositor: Enrique Catalano, AA2000

1100 – 1115 Pausa para café

1115 – 1245 ***Transporte Aéreo***

8. Facilitación y seguridad.
   Expositor: Enrique Catalano, AA2000

9. Costos, tasas, derechos e impuestos.
   Expositor: Gysla Gortari, Chile

10. Rendimiento económico.
    Expositor: Roryson Varela, Chile

1245 – 1315 Pausa para café

1315 – 1415 ***Medio Ambiente***

1. Gestión Internacional (OACI/CLAC)
   Expositor: Marco Ospina, CLAC

2. Estudio de impacto ambiental para aeropuertos.
   Expositora: Manola Aguirre, Guatemala

1830 – 2230 Visita a La Antigua y Cena en el Hotel Casa Santo Domingo
Lugar: Ciudad La Antigua

Viernes, 12 de junio de 2009

0900 – 1030 ***Taller (a cargo de la Secretaría de la CLAC)***

a. ¿Cómo preparar una negociación?
   Moderador: Luis Giorello, Uruguay

1030 – 1045 Pausa para café

1045 – 1245 ***Taller (a cargo de la Secretaría de la CLAC)***

b. ¿Cómo elaborar un plan de desarrollo aeronáutico?
   Moderador: Marco Ospina, CLAC / Roryson Varela, Chile

c. ¿Cómo equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto?
   Moderador: Manola Aguirre, Guatemala

1245 – 1315	Pausa para café
1315 – 1345	Conclusiones
1345	Clausura y entrega de certificados

“LA CLAC Y SU GESTIÒN”

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

Marco Ospina Y.
SECRETARIO CLAC

CLAC

CLAC

TEMAS A TRATAR

- INTRODUCCIÓN
- ESTRUCTURA ORGÀNICA
- PLAN ESTRATÈGICO
- PREGUNTAS

CLAC

INTRODUCCIÓN

¿QUÉ ES LA CLAC?

Es un Organismo Internacional conformado por 22 Estados y tiene como objetivo primordial proveer a las autoridades de la Aviación Civil una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutir y planificar todas las medidas requeridas para la *cooperación y coordinación* de las actividades de la aviación civil.

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

ARUBA

BELICE

BOLIVIA

BRASIL

CHILE

COLOMBIA

COSTA RICA

CUBA

ECUADOR

EL SALVADOR

GUATEMALA

HONDURAS

JAMAICA

MÉXICO

NICARAGUA

PANAMÁ

PARAGUAY

PERÚ

REP. DOMINICANA

URUGUAY

VENEZUELA

COMITÉ EJECUTIVO

Está constituido por el Presidente y cuatro Vicepresidentes, se encarga de dirigir el programa de trabajo aprobado por la Asamblea, con apoyo de la Secretaría y los Grupos de Expertos.

Presidente:	CHILE
Primer Vicepresidente:	REP. DOMINICANA
Segundo Vicepresidente:	MÉXICO
Tercer Vicepresidente:	BRASIL
Cuarto Vicepresidente:	ARGENTINA

RELACIÓN CON OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES

La CLAC como organismo regional trabaja activamente en coordinación con otros Estados y entidades internacionales a nivel mundial.

La CLAC participa activamente en reuniones de la OACI, incluyendo asambleas y conferencias de transporte aéreo.

También ha suscrito acuerdos de cooperación con otras comisiones regionales de aviación civil, como son:

- Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC),
- Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), y
- Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

RELACIÓN OACI - CLAC

CLAC

Acuerdo de cooperación mutua

(21 diciembre 2005)

OACI

- Intercambio de informacion
- Gestion financiera

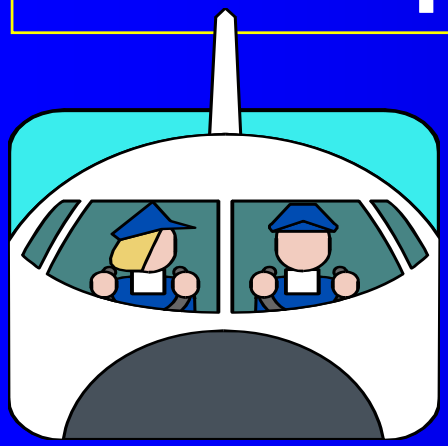
COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS

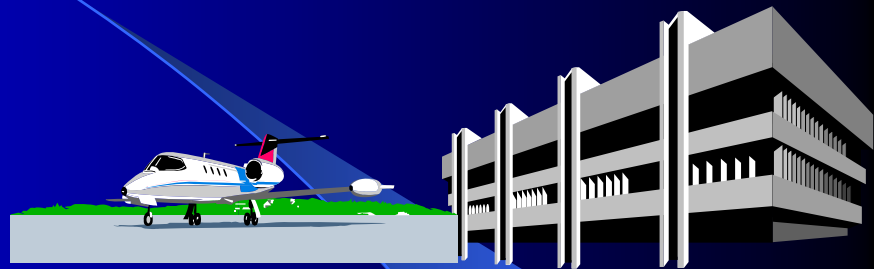
Los organismos internacionales que participan en el trabajo de la CLAC son:

- Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (ALTA)
- Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)
- Comunidad Andina de Naciones (CAN)
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
- Organización de Estados Americanos (OEA)
- Organización Iberoamericana de Pilotos (OIP)
- Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI)

PARA CONCLUIR:

“TRABAJO CONJUNTO”





CLAC

COLOQUIOS REGIONALES DE TRANSPORTE AÈREO

1. ***"NUEVO ESCENARIO DEL TRANSPORTE AÈREO EN AMÈRICA LATINA" (CLAC/OACI//IATA/AITAL/ACI/BID)***

   -Salvador, Bahía, Brasil, 27 y 28 de agosto de 2001-

2. **"CAMINO A LA INTEGRACIÒN REGIONAL" (CLAC/OACI/IATA/AITAL/ACI)**

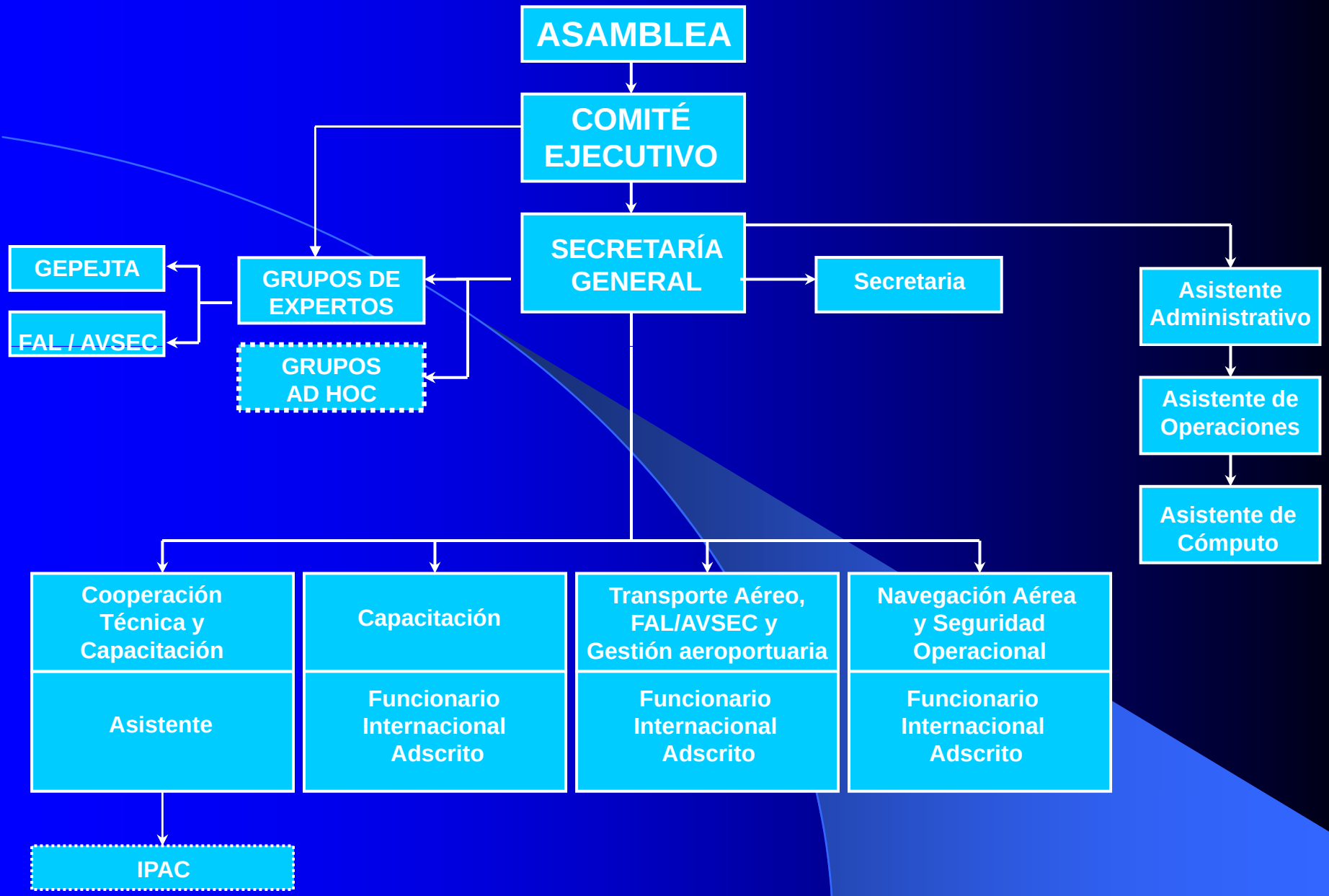
   -Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005-

3. **"ELIMINANDO BARRERAS" (CLAC / IATA / ALTA / ACI)**

   -Isla Margarita, Venezuela ,16 al 18 de octubre de 2007-

“ESTRUCTURA ORGÀNICA”

ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA CLAC



FUNCIONARIOS INTERNACIONALES ADSCRITOS (FIA)

- **Son aquellos especialistas contratados para prestar servicios a la Secretaría General en determinada materia (¡¡¡). Sus haberes serán cubiertos por el Estado miembro que los designe, previo acuerdo con la Secretaría General de la CLAC y pasarán a formar parte del personal internacional de la Secretaría amparados en el acuerdo de inmunidades del Estado sede.**

BASES DE DATOS

ESPECIALISTAS

- **Transporte y política Aérea**
- **Gestión aeroportuaria y medio ambiente**
- **Capacitación**
- **Navegación Aérea**
- **Seguridad operacional**
- **Facilitación y Seguridad (FAL/AVSEC)**

Centros de Instrucción Aeronáutica Civil

Cursos y Programas de Instrucción

Estadísticas de tráfico aéreo

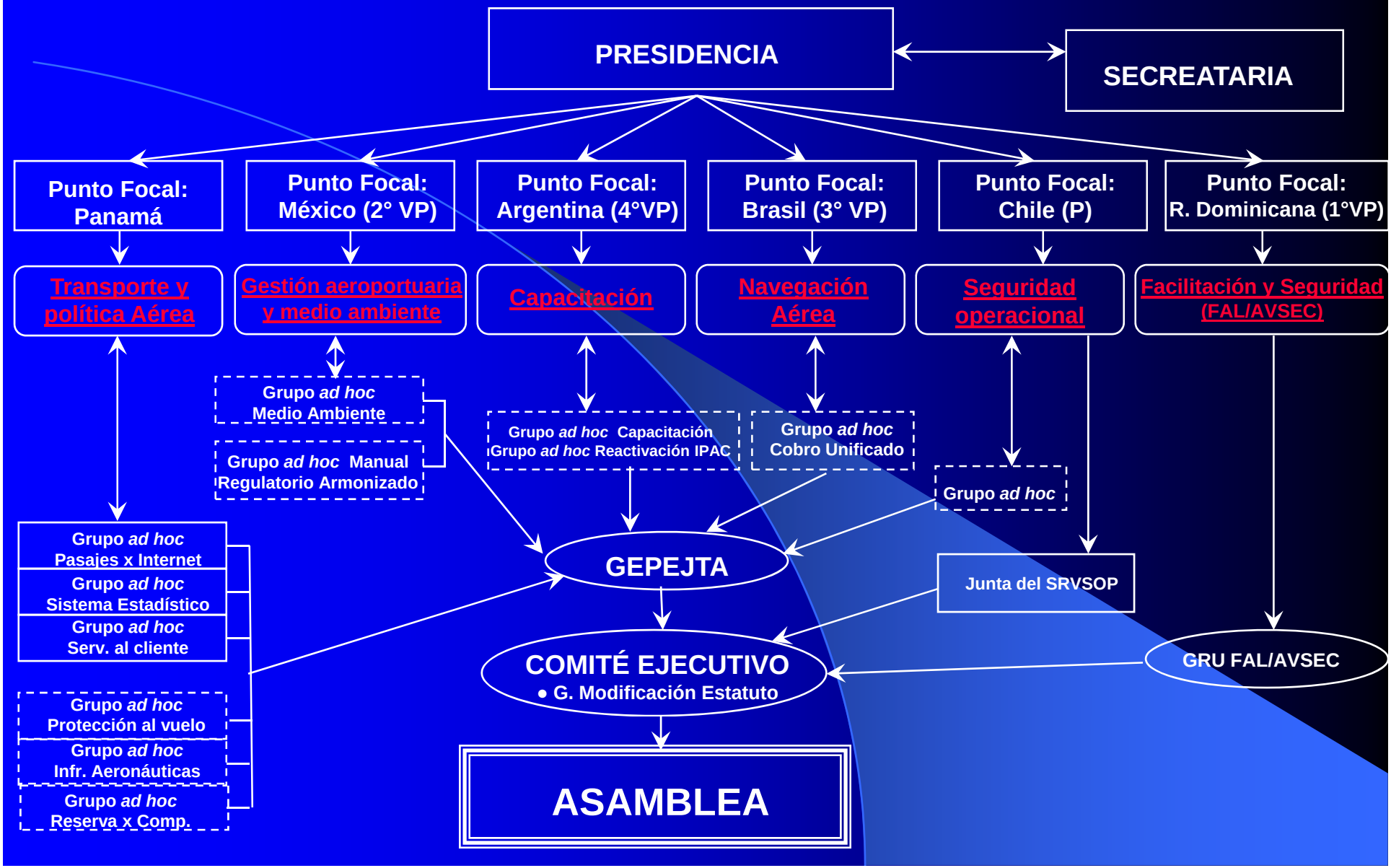
Incidencia Económica Del Transporte En los Estados miembros

PLAN

ESTRATÈGICO

PLAN ESTRATEGICO DE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC (2009-2010)

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



Transporte y Política Aérea
Punto Focal: Panamá

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

Gestión aeroportuaria y medio ambiente
Punto Focal: México (2° VP)

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

Plan Estratégico

Capacitación
Punto Focal: Argentina (4° VP)

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

Plan Estratégico

Navegación aérea
Punto Focal: Brasil (3° VP)

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

Plan Estratégico

Seguridad operacional
Punto Focal: Chile (P)

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

Plan Estratégico

Facilitación y seguridad (FAL/AVSEC)
Punto Focal: Rep. Dominicana (1° VP)

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

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

CLAC

http://clacsec.lima.icao.int

ORGANISMOS INTERNACIONALES

ORGANIZACIÒN DE LAS NACIONES UNIDAS -ONU-

ONU

- Se crea en virtud de la Carta de las Naciones Unidad en Nueva York 1945
- Mantener la paz y la seguridad internacionales
- Fomentar las relaciones de amistad entre las naciones
- Realizar la cooperación internacional

ORGANOS

- Asamblea General
- Consejo de Seguridad
- Consejo Econòmico y Social –ECOSOC-
- Corte Internacional de Justicia –C I J-
- Secretaria de las Naciones Unidas

Organismos Especializados de la ONU

- Organización Internac. del Trabajo (OIT)
- Organizaciòn Internac. de Normalizaciòn (ISO)
- Uniòn Internac. de Telecomunicaciones (UIT)
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCETAD)
- Uniòn Postal Universal (UPU)
- Banco Internac. de Reconstrucciòn y Fomento
- Organizaciòn de Aviaciòn Civil Internac. (OACI)

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

OACI

OACI

- Es un organismo especializado de las Naciones Unidas,
- Creada por el Convenio Sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago 1944
- La OACI tiene su sede en Montreal y oficinas regionales en París, Dakar, El Cairo, Nairobi, Bangkok, México DF. Y Lima.
- Cuenta con 190 Estados contratantes.

Fines y objetivos

a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.
b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional

Continuación…

d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.

e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva.

f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados Contratantes y que cada Estado contratante tenga la oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

Continuación…

g) Evitar discriminación entre Estados contratantes.

h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.

i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

ESTRUCTURA

ASAMBLEA (190)

CONSEJO (36)

(PRESIDENTE)

COMITES

SECRETARIA

DIRECCIONES

ASAMBLEA

- Organo supremo de la OACI.
- Integrada por todos los Estados Contratantes.
- Todos los Estados tienen el mismo derecho a ser representados en la Asamblea.
- Cada Estado tiene un voto. Las decisiones son tomadas por la mayoría.
- La Asamblea se reúne por lo menos una vez cada tres años.

Funciones de la Asamblea

- Decide las políticas generales de la organización.
- Delega poderes al Consejo.
- Aprueba los presupuestos y planes financieros.
- Refiere asuntos a las comisiones.
- Considera y propone a los estados modificaciones o enmiendas al Convenio o sus Anexos.

EL CONSEJO

Es el organo director permanente de la OACI, responsable ante la asamblea integrado por 36 Estados.

Se reúne veces al año.

Elige a su propio presidente 3 años

3 vicepresidentes por 1 año

Secretario OACI - Secretario del Consejo

FUNCIONES

Presentar informes anuales a la Asamblea

Aplica las directrices de la Asamblea,

Ejecuta las decisiones de la Asamblea

Emite resoluciones sobre tareas y prioridades para el programa de trabajo

COMITES
(Consejo)

- Comité de Transporte Aéreo.
- Comité de Aeronavegación
- Comité de Personal
- Comité de Cooperación Técnica.
- Comité de Interferencia Ilícita
- Comité de Finanzas
- Comité de Ayuda Colectiva para los Servicios de Navegación Aérea.

Miembros del Consejo

- PARTE I- Estados de mayor importancia en el transporte aéreo (10)
- PARTE II-Estados que mas contribuyan al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional. (13)
- PARTE III-Estados cuya designación asegure la representación de todas las regiones geográficas del mundo.(13)

SECRETARIA

- Encabezada por un Secretario General electo por el Consejo.
- Integrada por expertos técnicos del personal de la OACI.
- Está dividida en cinco Direcciones, correspondientes a las comisiones y los comités del Consejo.

DIRECCIONES:
(Secretaría)

- Dirección de Transporte Aéreo
- Dirección de Navegaciòn Aérea
- Dirección de Asuntos Jurídicos
- Dirección de Cooperación Técnica
- Dirección de Administración y Servicios.

OTRAS ORGANIZACIONES MUNDIALES

- Organizaciòn Mundial del Comercio (OMC)
- Organizaciòn Mundial de Turismo (OMT)
- Organizaciòn de Cooperaciòn y desarrollo econòmico (OCDE)
- La Secretarìa de la Convenciòn Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

ORGANIZACIONES REGIONALES

- Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
- Conferencia Europea de Aviaciòn Civil (CEAC)
- Comisiòn latinoamericana de Aviaciòn Civil (CLAC)
- Comisión Arabe de Aviaciòn Civil (CAAC)

MUCHAS GRACIAS

REGLAMENTACIÒN

NACIONAL E INTERNACIONAL

LA REGLAMENTACIÒN NACIONAL DEL TRANSPORTE AEREO

EMITIDA por cada Estado –soberanía–

APLICA a los servicios aèreos nacionales e internacionales y a transportistas aéreos

OBSERVAR, disposiciones de Acuerdos Bi-Multilaterales

VARIA entre Estados atendiendo su política

OBJETIVOS

- Satisfacer comercio internacional.
- Fomentar Sectores (turismo)
- Crear empleos
- Obtener divisas
- Crear condiciones para el transporte aèreo
- Servicios de defensa nacional
- Facilitar operaciones de asistencia (catástrofes)

COMPONENTES

- Legislación,
- Otorgamiento de licencias
- Autorizaciones ad hoc
- Cortesía y Reciprocidad

LEGISLATIVO

- PROCESO NORMATIVO, (establecimiento de leyes fundamentales
  -Decretos-)
- REDACCIÓN O ENMIENDA DE REGLAMENTOS, (AAC inicia y finaliza
  -Acuerdos-)
- FORMULACION DE POLITICAS
  (Expresiones o declaraciones)

OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

- Examen de solicitud:
  - Operadores Nacionales-Internacionales
  - Servicios Regulares o No regulares
  - -Operadores Turísticos
  - -Expedidores de Carga
  - -Agentes de Viajes
- Otorga licencia, permiso, (Certificado de Explotación)

CRITERIOS

- Propiedad y Control Nacionales
- Situación financiera
- Interés en prestar el servicio
- Capacidad operacional y de seguridad
- Garantizar el beneficio público.
- Contar con seguros
- Acuerdos sobre derechos de tráfico aéreo

AUTORIZACIONES AD HOC
(Permisos Temporales)

- Decisiones corrientes, cuestiones concretas
- Procedimiento breve

  A) Recopilación de Información

  B) Análisis de información

  C) Decisión

  D) Revisiòn o Reexamen

CORTESÌA Y RECIPROCIDAD (ausencia de Acuerdo)

- CORTESIA: *Deferencia concedida por un Estado a otro, otorgamiento unilateral de un derecho sin esperar un trato semejante.*

- RECIPROCIDAD: *Derecho o beneficio concedido a un transportista extranjero, por un Estado sin tener la obligación para ello, a cambio de que el Estado de ese transportista le conceda el mismo trato.*

AUTORIDAD

- Dirección General de Aeronáutica Civil
- Instituto Nacional de Aviaciòn Civil
- Ministerios del Aire
- Autoridad Aeronàutica
- Autoridad de Aviaciòn Civil, etc

(centralizadas, descentralizadas o autónomas)

FUNCIONES

- Planes estratégicos y criterios económicos del Transporte Aéreo,
- Emisiòn de Reglamentos o Regulaciones para la aplicación de la Ley Orgánica.
- Emisiòn o rechazo de Licencias (autorizaciones o permisos)
- Autorización de horarios, tarifas etc.
- Coordinación con entes gubernamentales,
- Relaciones Internacionales.

ORDEN JURIDICO

POSEER:

- Ley Orgánica de Aviaciòn
- Disposiciones Reglamentarias o procedimentales
- Acuerdos Multilaterales y bilaterales
- Declaraciones de políticas
- Tipos de licencias o permisos
- Decisiones y autorizaciones Ad Hoc
- Principio de transparencia (diario oficial-gaceta)

REGLAMENTACION INTERNACIONAL

- (1919) Convención de París
- (1944) Convenio de Chicago.

1919 Conferencia de París

- Principios conflictivos:

Libertad del espacio aéreo
O
Soberanía en el espacio aéreo

Cláusulas principales

1. Establece el principio de la soberanía en el espacio aéreo.
2. Define los lineamientos para el registro nacional de aeronaves.
3. Impone restricciones al movimiento de aeronaves militares.
4. Establece las reglas básicas para garantizar la aeronavegabilidad y la competencia del personal técnico aeronáutico
5. Crea la Comisión Internacional de Navegación Aérea.

Conferencia Diplomática de Chicago 1944.

Objetivos:

1. Alcanzar un acuerdo sobre normas legales y técnicas fundamentales que regirán todos los aspectos de la aviación civil a nivel internacional
2. Crear una organización internacional cuyo papel sería desarrollar esas normas y vigilar su aplicación.

Documentos de la conferencia de Chicago

- Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (convenio de Chicago)
- Acuerdo de Tránsito Aéreo,
- Acuerdo de Transporte Aéreo.

REPRESIÓN:

- Convenios:

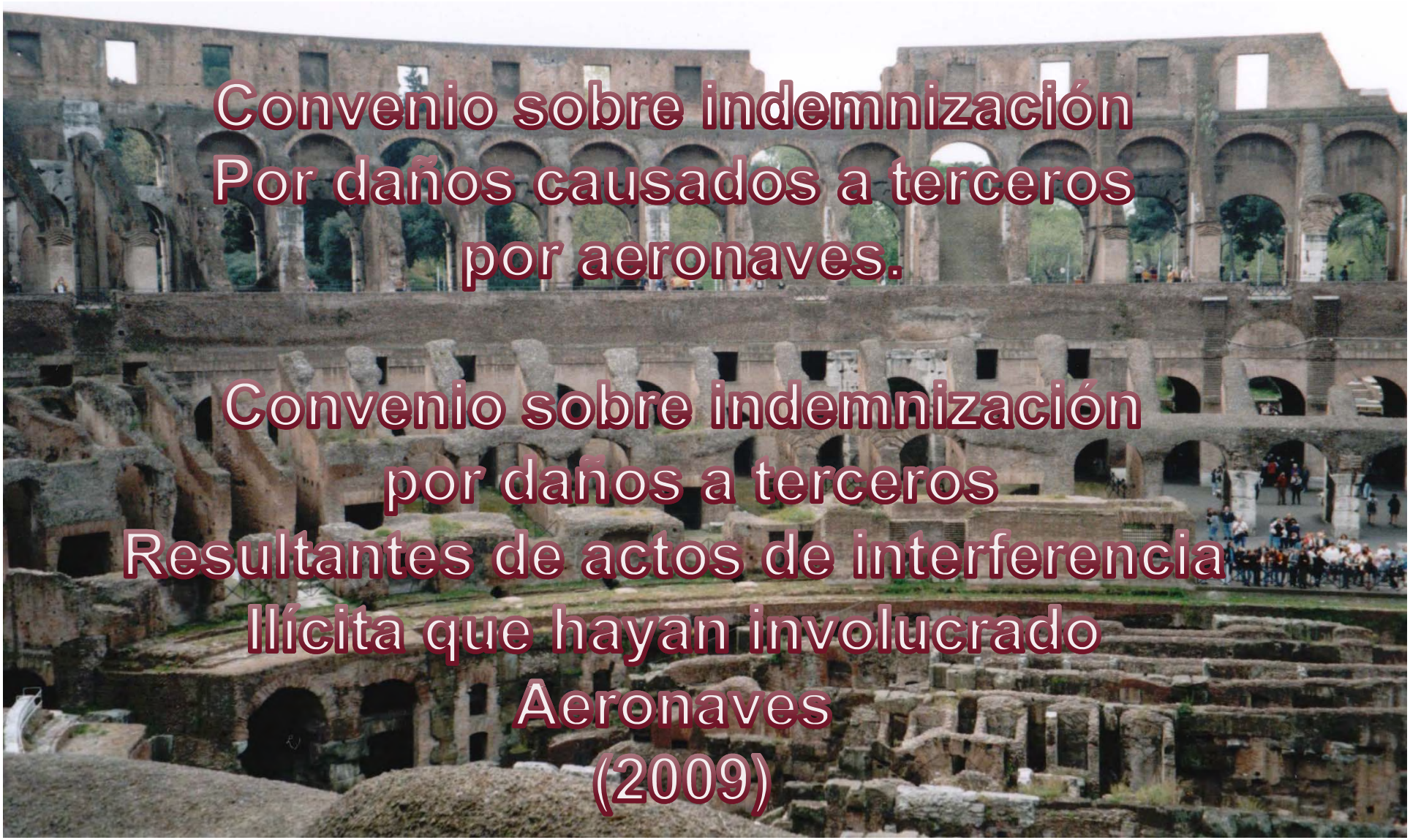
–Convenio de Tokio (1963)

- Convenio de La Haya (1970)
- Convenio de Montreal (1971)
- Protocolo de Montreal (1988)
- Convenio sobre marcación de explosivos plásticos para fines de detección (1991)

SISTEMA DE VARSOVIA

- Convenio de Varsovia (1929) responsabilidad
- Protocolo de La Haya (1955) duplica.
- Convenio de Guadalajara (1961) -hecho-
- Acuerdo de Montreal (1966) L.A. con origen y destino o escala en EEUU.
- Protocolo de Guatemala 1971
- PROTOCOLOS DE MONTREAL 1975 -deg-
- Acuerdo de Kuala Lumpur (1995) L.A.
- Convenio de Montreal (1999)

CONVENIO DE ROMA 1952



Convenio sobre indemnización
Por daños causados a terceros
por aeronaves.

Convenio sobre indemnización
por daños a terceros
Resultantes de actos de interferencia
Ilícita que hayan involucrado
Aeronaves
(2009)

Muchas gracias

montos

Van de 750 000 deg. Masa máxima inferior a 500 kg.

700 000 000 deg. Masa máxima Superior a 500 000 kg.

Seminario / Taller
Transporte y Política Aérea
Perspectiva Aeroportuaria

Secretaria Regional ACI -LAC

Agenda

Home

Previous

Next

Help

- PERSPECTIVAS DE LA GESTIÓN AEROPORTUARIA
  - ACERCA DE ACI-LAC
  - COMENTARIOS INICIALES
  - PROPIEDAD Y GESTIÓN AEROPORTUARIA
  - CONCESIÓN Y PRIVATIZACIÓN AEROPORTUARIA

- PARTICIPACIÓN DE LOS AEROPUERTOS EN LAS NEGOCIACIONES AEROCOMERCIALES
  - COMENTARIOS INICIALES
  - POLÍTICA AÉREA AEROPORTUARIA
  - COMPRENDIENDO EL NEGOCIO AEROPORTUARIO
  - COMENTARIOS FINALES

Acerca de ACI / ACI-LAC

- **Organización No Lucrativa**
- **Enfocada a promover la cooperación entre los aeropuertos miembros y los demás socios dentro del mundo de la aviación.**
- **La voz de los Aeropuertos de Latinoamérica y el Caribe.**

Acerca de ACI / ACI-LAC

- Aumentar al máximo los aportes que realizan los aeropuertos en los esfuerzos por mantener y desarrollar un sistema de transporte que sea seguro física y operacionalmente, pero también eficiente y compatible con el medio ambiente.

- Alcanzar la cooperación entre todos los segmentos que conforman la industria de la aviación y sus actores, así como también entre los gobiernos y las organizaciones internacionales.

- Influir en la legislación internacional y nacional, al igual que en las normas, políticas, estándares y prácticas que se basan en políticas ya establecidas que representan los intereses y prioridades de los aeropuertos.

Acerca de ACI / ACI-LAC

Promover el desarrollo del sistema de la aviación, optimizando la conciencia pública sobre la importancia económica y social del desarrollo aeroportuario.

Optimizar la cooperación y la asistencia mutua entre los aeropuertos.

Brindar a los miembros de la industria conocimientos, asesoramiento y asistencia, pero también promover la excelencia profesional en la gestión y las operaciones aeroportuarias.

Acerca de ACI / ACI-LAC

PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN

FOROS INTERNACIONALES

GRUPOS DE TRABAJO

SERVICIOS DE CONSULTARÍA

ESTADÍSTICA E INFORMACIÓN

PROMOCIÓN DE COOPERACIÓN

APOYO EN LAS RELACIONES AEROPUERTO-ESTADO

ACI PROMUEVE EL INTERÉS COLECTIVO DE LOS AEROPUERTOS EN EL MUNDO Y FOMENTA LA EXCELENCIA PROFESIONAL DE LA GESTIÓN Y OPERACIÓN AEROPORTUARIA

ACI-LAC ES LA REGIÓN QUE REPRESENTA EL INTERÉS DE LOS OPERADORES AEROPORTUARIOS DE LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE Y FUE FUNDADA EN 1991,

BUSCA FUNDAMENTALMENTE LA COOPERACIÓN ENTRE AEROPUERTOS Y OTROS SOCIOS DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN.

EN EL MOMENTO, ACI-LAC TIENE MAS 70 MIEMBROS QUE OPERAN MAS DE 200 AEROPUERTOS EN 37 PAÍSES DE LA REGIÓN LATINO AMERICA Y EL CARIBE. A TRAVÉS DE LA COOPERACIÓN, EL OBJETIVO DE ACI-LAC ES OFRECER AL APOYO HACER EL SISTEMA AEROPORTUARIO FUERTE, ESTABLE, EFICAZ Y COMPATIBLE CON EL MEDIO AMBIENTE

64 MIEMBROS ORDINARIOS
5 MIEMBROS AFILIADOS
6 MIEMBROS ASOCIADOS (COMERCIALES)

Comités Regionales Permanentes

MEMBRESÍA DE ACI-LAC POR PAÍSES / TERRITORIOS

ANTIGUA, ARGENTINA, BARBADOS, BELIZE, BAHAMAS, BERMUDA, BRAZIL, CAYMAN ISLANDS, CHILE, COLOMBIA, COSTA RICA, CUBA, DOMINICAN REPUBLIC , DUTCH CARIBBEAN, ECUADOR, USA, EL SALVADOR, FRENCH GUYANA, GUADELOUPE, GUYANA, GRENADA, HAITI, HONDURAS, JAMAICA, MARTINIQUE, MÉXICO, NETHERLAND ANTILLES, NICARAGUA, PANAMA, PARAGUAY, PERU, SANTA LUCIA, ST KITTS & NEVIS, ST VINCEN AND THE GRENADINES, SURINAME, TRINIDAD & TOBAGO, URUGUAY, ESPAÑA, USA

COMENTARIOS INICIALES – PASADO

MERIDA. YUC. MEXICO

EVOLUCION – LAC

AEROPUERTO COMO NEGOCIO - PARTICIPACION PRIVADA

- EVOLUCION TECNOLOGICA
- EVOLUCION DEL TRANSPORTE AÉREO
- EVOLUCION DEL COMERCIO INTERNACIONAL
- DESREGULACION AEROCOMERCIAL
- INCREMENTO DEL TURISMO / COMERCIO INTERNACIONAL
- GLOBALIZACION
- PRIVATIZACION DE AEROLINEAS
- PRIVATIZACION DE AEROPUERTOS
- DERECHO AEROPORTUARIO

Propiedad y Operación de Aeropuertos

- CONCEPTO INICIAL
  - INFRAESTRUCTURA ESTATAL
  - CHICAGO 1944 – ART. 15
  - EL ARTICULO 15 DEL CONVENIO DE CHICAGO NORMA DE CARÁCTER VINCULANTE A LOS ESTADOS SOBRE LOS DERECHOS (CARGOS) AEROPORTUARIOS, 3 PRINCIPIOS:
    - QUE SE APLIQUEN CONDICIONES UNIFORMES A LA UTILIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS (Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA) DE PARTE DE UN ESTADO CONTRATANTE CON RESPECTO A LAS AERONAVES DE LOS DEMÁS ESTADOS CONTRATANTES.
    - QUE LOS DERECHOS IMPUESTOS POR UN ESTADO CONTRATANTE PARA LA UTILIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS (O INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA) NO SERÁN MÁS ELEVADOS RESPECTO A LAS AERONAVES DE OTROS ESTADOS CONTRATANTES QUE LOS DERECHOS QUE PAGUEN SUS AERONAVES NACIONALES DEDICADAS A SERVICIOS INTERNACIONALES.

Propiedad y Operación de Aeropuertos

- CONCEPTO INICIAL
  - INFRAESTRUCTURA ESTATAL
  - CHICAGO 1944 – ART. 15
  - EL ARTICULO 15 DEL CONVENIO DE CHICAGO NORMA DE CARÁCTER VINCULANTE A LOS ESTADOS SOBRE LOS DERECHOS (CARGOS) AEROPORTUARIOS, 3 PRINCIPIOS:
    - NINGÚN ESTADO CONTRATANTE IMPONDRÁ GRAVAMEN ALGUNO EXCLUSIVAMENTE AL DERECHO DE TRANSITO DE SOBREVUELO (DE ENTRADA O DE SALIDA DE SU TERRITORIO) RESPECTO DE CUALQUIER AERONAVE DE UN ESTADO CONTRATANTE (O DE LAS PERSONAS O BIENES ABORDO). ENTENDIÉNDOSE ESTE PRINCIPIO COMO LA IMPOSIBILIDAD DE LOS ESTADOS DE IMPONER DERECHOS EXCLUSIVAMENTE POR LA CONCESIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE ENTRADA, SALIDA O SOBREVUELO, SIN PERJUICIO, DE DERECHO DE LOS ESTADOS DE COBRAR POR LA PROVISIÓN DE SERVICIOS CORRESPONDIENTES A LOS EXPLOTARES AÉREOS.

Propiedad y Operación de Aeropuertos

- CONCEPTO INICIAL
  - INFRAESTRUCTURA ESTATAL
    - DOCUMENTOS OACI
    - MANUAL SOBRE ASPECTOS ECONOMICOS DE LOS AEROPUERTOS (DOC 9562)
    - DECLARACIONES DEL CONSEJO A LOS ESTADOS CONTRATANTES SOBRE DERECHOS POR EL USO DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA (DOC 9082)
    - RESUMEN:
      - BASE DE COSTOS PARA FIJAR LOS DERECHOS AEROPORTUARIOS – NO SUBSIDIO CRUZADO
      - CARGOS AEROPORTUARIOS SOLO PARA RECUPERAR INVERSION Y MANTENIMIENTO
      - PRINCIPIOS PARA LA IMPOSICION DE DERECHOS AEROPORTUARIOS
      - INCREMENTO DE INGRESOS NO AERONAUTICOS
      - SE INCENTIVA AUTORIDADES AUTONOMAS (ESTATALES) PARA OPERAR AEROPUERTOS

Propiedad y Operación de Aeropuertos

- CONCEPTO INICIAL
  - INFRAESTRUCTURA ESTATAL
    - INVERSION – OPERACIÓN – MANTENIMIENTO
  - LEYES AERONAUTICAS CIVILES
    - REGULACION GENERICA – MINIMA
  - TITULO / CAPITULO DE LOS AEROPUERTOS (AERODROMOS)
    - CLASIFICACION
    - LIMITACIONES A LA PROPIEDAD
    - FACILITACION

COMENTARIOS INICIALES – HOY

Home

Previous

Next

Help

HONG KONG, CHINA

Propiedad y Operación de Aeropuertos

- NUEVO CONCEPTO
  - INFRAESTRUCTURA ESTATAL / CONCESION (PRIVATIZACION)
    - INVERSION – OPERACIÓN – MANTENIMIENTO
  - LEYES AEROPUERTOS
    - CLASIFICACION /LIMIT. A LA PROPIEDAD / FACILITACION
    - AHORA:
      - CONCESIONES Y PERMISOS – REGLAS / POTESTADES
      - PLAN MAESTRO / REGULADOR – NATURALEZA - CUMPLIMIENTO
      - EL OPERADOR AEROPORTUARIO – DEBERES Y DERECHOS
      - RESPONSABILIDAD
      - SERVICIO PUBLICO REGULADO – JEFE DE AEROPUERTO
      - SERVICIOS AEROPORTUARIOS / COMERCIALES
      - CONTRATOS – EXIGENCIAS MINIMAS (AEROLINEAS)
      - OPERACIÓN AEROPORTUARIA – REGLAS – CASOS ESPECIALES
      - FRANJAS HORARIAS
      - SEGURIDAD – PLAN NACIONAL / AEROPUERTO
      - POLITICA AEREA – DESARROLLO DE RUTAS
      - TARIFAS – DETERMINACION / POTESTAD / EXIGENCIA

Propiedad y Operación de Aeropuertos

- NUEVO CONCEPTO
  - GESTION AEROPORTUARIA EFICIENTE (ESTATAL – PRIVADA)
    - MANUAL SOBRE ASPECTOS ECONOMICOS DE LOS AEROPUERTOS (DOC 9562) VERSION 2004
    - PRIVATIZACION EN EL SUMINISTRO DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA (CIR 284 AT 120) 2002
    - CONFERENCIA ANSCONF 2000 ASPECTOS ECONOMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA (DOC 9764)
    - POLITICAS DE LA OACI SOBRE DERECHOS AEROPORTUARIOS Y SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA (DOC 9082) VERSION 2004
    - RESUMEN:
      - BASE DE COSTOS PARA FIJAR LOS DERECHOS AEROPORTUARIOS – SUBSIDIO CRUZADO
      - CARGOS AEROPORTUARIOS PARA RECUPERAR INVERSION Y MANTENIMIENTO Y BENEFICIOS ADICIONALES PARA FINANCIAMIENTO Y PARA ACCIONISTAS
      - PREFINANCIAMIENTO DE PROYECTOS
      - DERECHOS POR CONCEPTO DE SEGURIDAD Y RUIDO
      - PLANIFICACION AEROPORTUARIA

- NUEVO CONCEPTO
  - DOCUMENTOS OACI

DOCUMENTO OACI 9082 (ANTES DE 2004)

LA BASE DE COSTOS PARA FIJAR LOS DERECHOS AEROPORTUARIOS

NUMERAL 14.- AL DETERMINAR LA BASE DE COSTOS PARA LA IMPOSICIÓN DE DERECHOS AEROPORTUARIOS, DEBERÍAN APLICARSE LOS SIGUIENTES PRINCIPIOS:

LOS AEROPUERTOS TIENEN LA POSIBILIDAD DE GENERAR INGRESOS SUFICIENTES QUE SEAN SUPERIORES A LA TOTALIDAD DE GASTOS DIRECTOS E INDIRECTOS DE EXPLOTACIÓN (INCLUYENDO LOS GASTOS DE CARÁCTER GENERAL Y ADMINISTRATIVOS, ETC.), A FIN DE OBTENER BENEFICIOS RAZONABLES SOBRE EL ACTIVO (ANTE LOS RECARGOS POR IMPUESTOS Y COSTO DE CAPITAL PARA CONTRIBUIR AL AUMENTO NECESARIO DE LA INVERSIÓN.

- NUEVO CONCEPTO
  - DOCUMENTOS OACI

    DOCUMENTO OACI 9082 (2004)
  - *LA BASE DE COSTOS PARA FIJAR LOS DERECHOS AEROPORTUARIOS*

NUMERAL 22. EL CONSEJO DECLARA TAMBIÉN QUE AL DETERMINAR LA BASE DE COSTOS PARA LA IMPOSICIÓN DE DERECHOS AEROPORTUARIOS, DEBERÍAN APLICARSE LOS SIGUIENTES PRINCIPIOS:

LOS AEROPUERTOS TIENEN LA POSIBILIDAD DE GENERAR INGRESOS SUFICIENTES QUE SEAN SUPERIORES A LA TOTALIDAD DE GASTOS DIRECTOS E INDIRECTOS DE EXPLOTACIÓN (INCLUYENDO LOS GASTOS DE CARÁCTER GENERAL Y ADMINISTRATIVOS, ETC.), A FIN DE OBTENER BENEFICIOS RAZONABLES SOBRE EL ACTIVO ***A UN NIVEL QUE PERMITA CONSEGUIR CONDICIONES FAVORABLES DE FINANCIAMIENTO EN LOS MERCADOS DE CAPITAL CON EL OBJETO DE INVERTIR EN INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIAS NUEVAS Y AMPLIADAS Y, CUANDO CORRESPONDA, REMUNERAR DEBIDAMENTE A LOS ACCIONISTAS DEL AEROPUERTO****.*

- EMPRESAS ESTATALES
  - AUTORIDAD AERONAUTICA (DGAC)
  - AUTORIDAD AEROPORTUARIA
  - ENTIDAD AUTONOMA (CORPORACION DE PROPIEDAD ESTATAL)
    - DIFERENCIA REGULADOR Y OPERADOR AEROPORTUARIO
  - CARACTERISTICAS:
    - MAYOR PODER – MAYOR AUTONOMIA
    - CONJUNCION DE REGULADOR Y OPERADOR AEROPORTUARIA
    - CAMBIOS EN LA GESTION *
    - OPERACIÓN ESTATAL – SUJETA AL REGIMEN POLITICO *
    - FLEXIBILIDAD DE GESTION LIMITADA *
    - PERSPECTIVA COMERCIAL LIMITADA *
    - LIMITACIONES DE INVERSION *
    - LIMITACIONES PARA EL FINANCIAMIENTO *
    - *(SALVO ENTIDAD AUTONOMA)

Propiedad y Operación de Aeropuertos

- EMPRESAS MIXTAS
  - ENTIDAD AUTONOMA CON SOCIOS PRIVADOS (MINORITARIO)
  - ENTIDAD AUTONOMA CON CONTRATO DE GESTION / ADMINISTRACION PRIVADA
  - CARACTERISTICAS
    - CONJUNCION DE ASPECTOS ESTATALES Y PRIVADOS
      - PODER ESTATAL
      - COORDINACION ESTATAL
      - GESTION PRIVADA (DEPENDIENDO DEL CONTRATO)
      - ORIENTADA GENERALMENTE A INGRESOS NO AERONAUTICOS
    - CONTRATOS DE GESTION
      - EN FUNCION DE LOS RESULTADOS DE LA GESTION
      - NORMALMENTE NO INVOLUCRADA EN LAS OPERACIÓN AEROPORTUARIA

- MAYOR PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO
  - PROBLEMAS FINANCIEROS DE LOS ESTADOS
  - FUENTE DE INGRESOS PARA LOS ESTADOS
  - LOS AEROPUERTOS SON CONSIDERADOS COMO ENTIDADES COMERCIALES
  - APARECE UNA INDUSTRIA MUNDIAL DE OPERADORES AEROPORTUARIOS – ESPECIALIZACION
  - GESTION MAS AUTONOMA – EFICIENTE
  - VIABILIDAD DEL FINANCIAMIENTO DE LA INVERSION

QUEDA ATRAZADA

LA LEGISLACION – ESQUEMA DE GESTION

LA REGULACION ECONOMICA – AEROPORTUARIA

Concesión y Privatización Aeroportuaria

- MAYOR PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO
- RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE LA CLAC - CONCESIONES
  - TODOS LOS ESTADOS QUE CONCESIONARON AEROPUERTOS MANIFIESTAN QUE DICHO PROCESO LES HA REPORTADO BENEFICIOS, ENTRE LOS QUE SE DESTACAN:
    - ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA;
    - APLICACIÓN DE ESTÁNDARES INTERNACIONALES;
    - MODERNIZACIÓN DE SERVICIOS;
    - AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD;
    - MODERNIZACIÓN DE INSTALACIONES;
    - CUMPLIMIENTO DE NORMAS;
    - GENERACIÓN DE EMPLEOS;
    - AHORRO PARA EL ESTADO; E
    - INVERSIÓN PLANIFICADA.

Concesión y Privatización Aeroportuaria

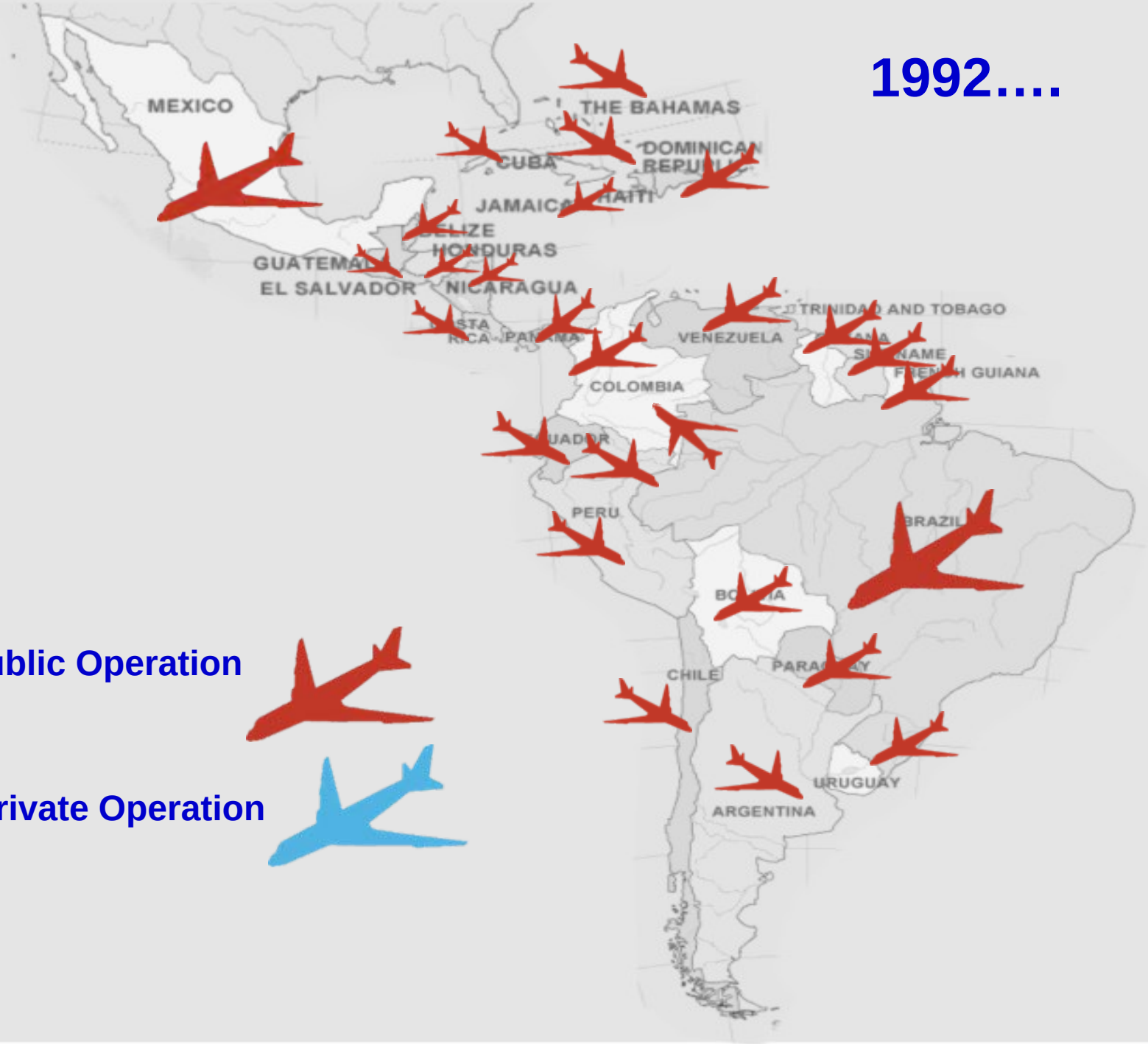
- MAYOR PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO
- RESULTADOS NEGATIVOS ENCUESTA DE LA CLAC – CONCESIONES
  - RETRASO EN EL PAGO DEL CANON
  - RECLAMOS MUTUOS ESTADO/CONCESIONARIO
  - RETRASO EN INVERSIONES
  - INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO
  - FALTA DE CLARIDAD EN LA DEFINICIÓN DE COMPETENCIAS
  - PROBLEMAS DE COORDINACIÓN EN LA GESTIÓN

Concesión y Privatización Aeroportuaria

- CONCESION
  - INFRAESTRUCTURA DE PROPIEDAD ESTATAL
    - CONSTRUCCION / OPERACIÓN / EXPLOTACION Y OPERACIÓN
  - ENTREGA LA OPERACIÓN AEROPORTUARIA (CASOS)
  - DEVOLUCION DE LA INFRAESTRUCTURA EN PLAZO LIMITADO
  - GESTION PRIVADA DE LA OPERACIÓN AEROPORTUARIA (CASOS)
  - CONTRATO DE CONCESION – ADMINISTRATIVO
    - ASPECTOS DE ORDEN PUBLICO – SEGURIDAD – CONTROL
    - ASPECTOS DE ORDEN OPERACIONAL – TECNICOS
    - ASPECTOS DE REGULACION ECONOMICA
    - ASPECTOS DE FINANCIAMIENTO INTERNACIONAL
  - REGULACION ECONOMICA – ENTES REGULADORES

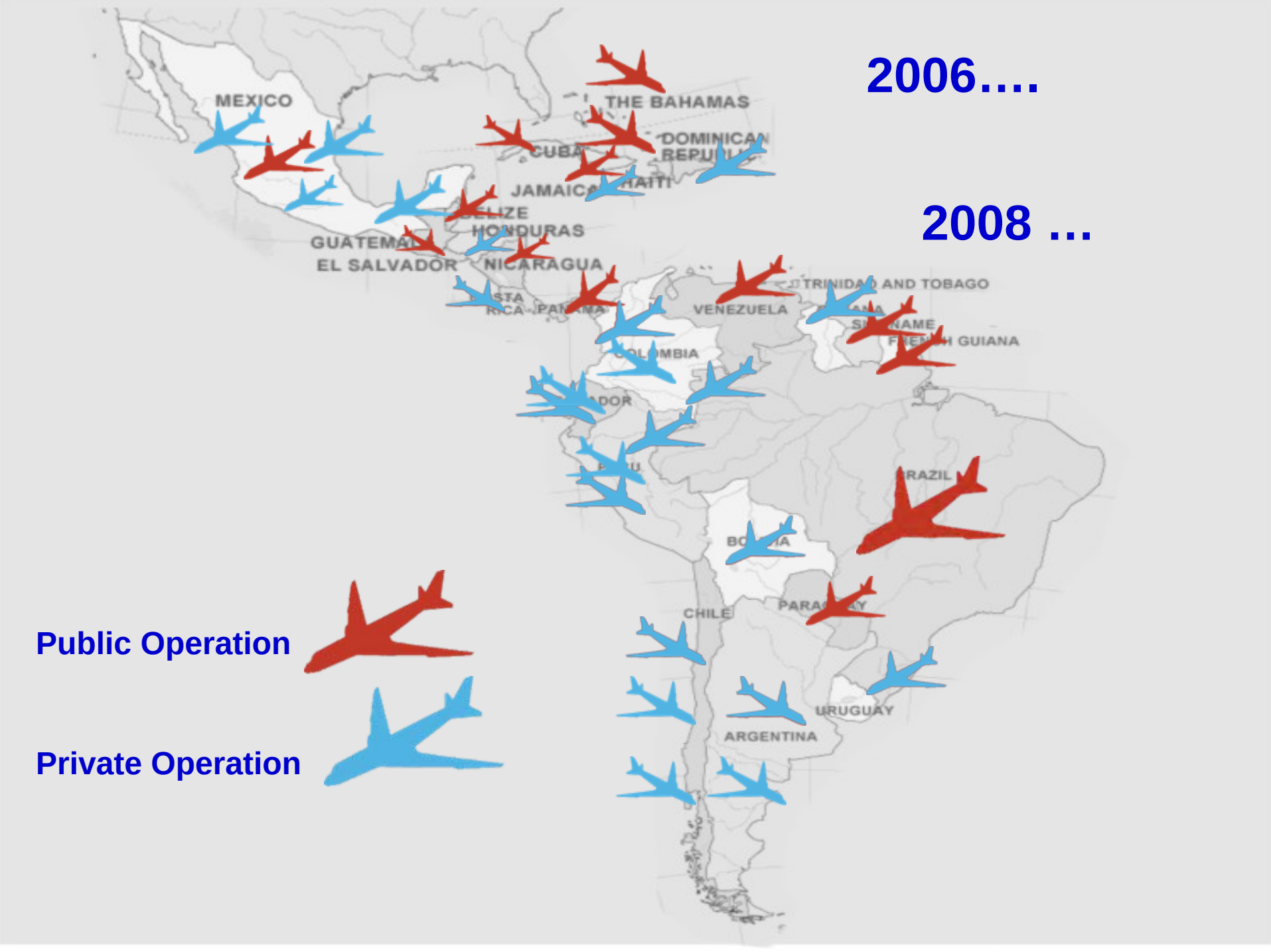
- NATURALEZA DE LAS TASAS
  - REGLA GENERAL / PARTICULAR
  - TIPO DE AEROPUERTO
    - ESTATAL
    - MIXTA / AUTONOMA
    - CONCESION (AEROPUERTO PRIVADO)
  - FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA
  - LA CAJA UNICA / SUBSIDIO CRUZADO
  - NECESIDAD DEL SOSTENIMIENTO DE REDES AEROPORTUARIAS
  - AUTONOMIA DE LOS ESTADOS – CASO LATINOAMERICA

1992….



Public Operation

Private Operation


2006….
2008 …
MEXICO
THE BAHAMAS
CUBA
JAMAICA
HAITI
HONDURAS
GUATEMALA
EL SALVADOR
NICARAGUA
VENEZUELA
COLOMBIA
BRAZIL
CHILE
URUGUAY
ARGENTINA
Public Operation
Private Operation

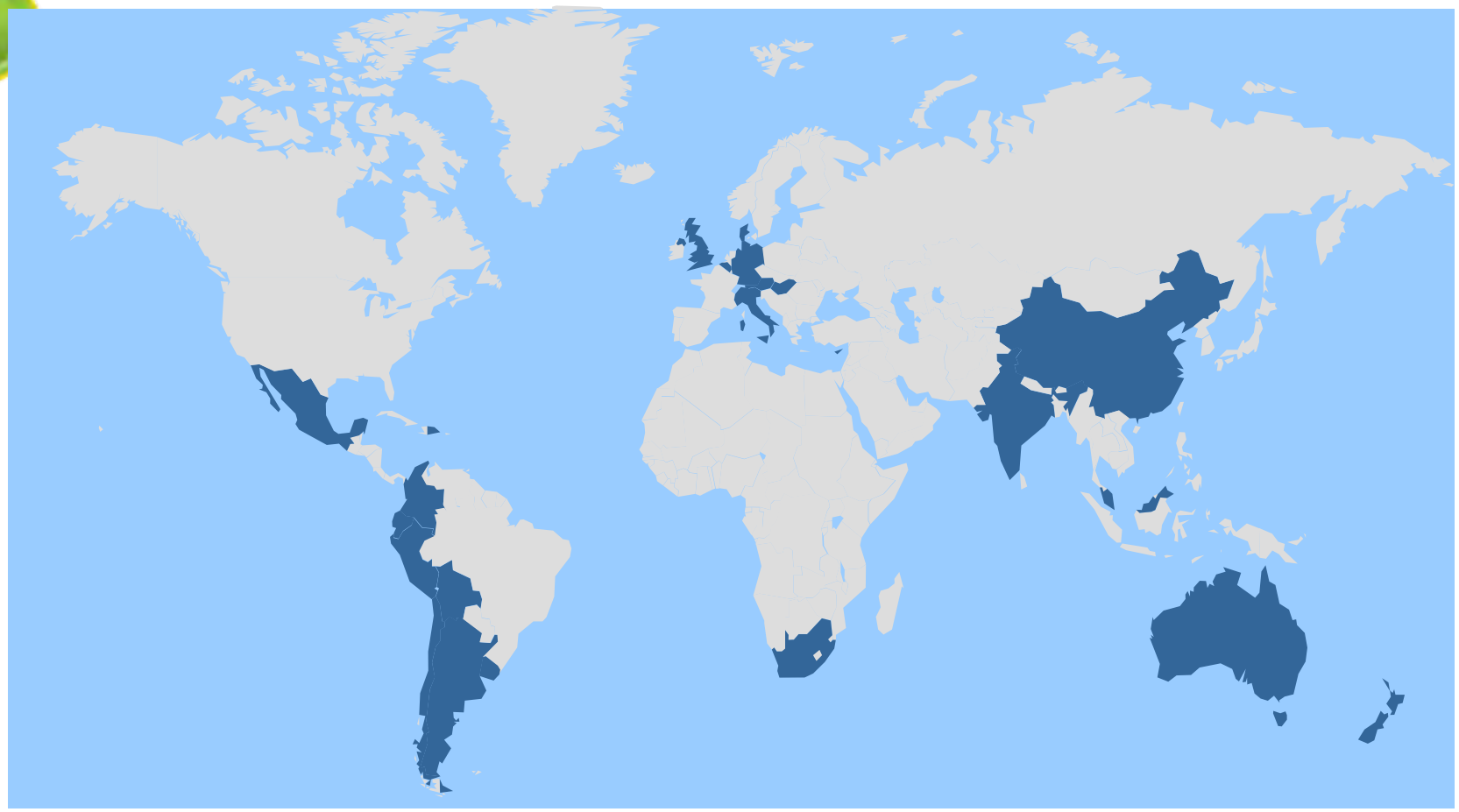
Concesiones / Privatizaciones Aeroportuarias Mundial

Home

Previous

Next

Help



COMENTARIOS FINALES

- LA FUNCIÓN Y CONCEPTO DEL AEROPUERTO HA CAMBIADO SUSTANCIALMENTE DEBIDO A LA COMERCIALIZACIÓN / CONCESIÓN / PRIVATIZACIÓN DE AEROPUERTOS EN LA REGIÓN.
- LA PERSPECTIVA DE LOS ESTADOS SOBRE LOS AEROPUERTOS HA CAMBIADO DRAMÁTICAMENTE
- UNA PARTE IMPORTANTE DE AEROPUERTOS DE LA REGIÓN SE ENCUENTRAN BAJO (DISTINTOS) MODELOS DE ACUERDOS PRIVADOS (CONCESIONES)
- EL MARCO LEGAL AEROPORTUARIO ES INSUFICIENTE (TIENEN LIMITACIONES Y DEFICIENCIAS) Y ESTA FRAGMENTADO

Home

Previous

Next

Help

GRACIAS
PREGUNTAS ???

Sao Paulo / Guarulhos International Airport Helio Smidt Hwy – Cumbica - Passenger Terminal No. 2 – Wing D. Zip Code: 07190-100 - Guarulhos - SP - Brazil

Phones: + 55 (11) 2445 – 3005 / 3653 / 3143. Fax: + 55 (11) 2445 – 6480. US IP Phone - ACI-LAC Office 1 (703) 496 36 86

E-mail: Efloresdc@aci-lac.aero // Website: www.aci-lac.aero

Agenda

Home

Previous

Next

Help

- PERSPECTIVAS DE LA GESTIÓN AEROPORTUARIA
  - ACERCA DE ACI-LAC
  - COMENTARIOS INICIALES
  - PROPIEDAD Y GESTIÓN AEROPORTUARIA
  - CONCESIÓN Y PRIVATIZACIÓN AEROPORTUARIA

- PARTICIPACIÓN DE LOS AEROPUERTOS EN LAS NEGOCIACIONES AEROCOMERCIALES
  - COMENTARIOS INICIALES
  - POLÍTICA AÉREA AEROPORTUARIA
  - COMPRENDIENDO EL NEGOCIO AEROPORTUARIO
  - COMENTARIOS FINALES

Comentarios Iniciales

- Liberalización
- Participación de los Aeropuertos
- Monopolios y Oligopolios

Comentarios Iniciales

14th International Airline CEO Conference

The Yanks Are Coming Dialogue

Alex de Gunten

May 2, 2006
Miami, Florida

Help

Who's in the Game in Latin America & Caribbean?

LAN

TACA

Copa Airlines

GOL

TAM Brazilian Airlines

Some Common Denominators

- Public ownership
- Financial transparency
- Home market dominance
- New fleets
- Stable management

Comentarios Iniciales

Dominio de Mercados ?

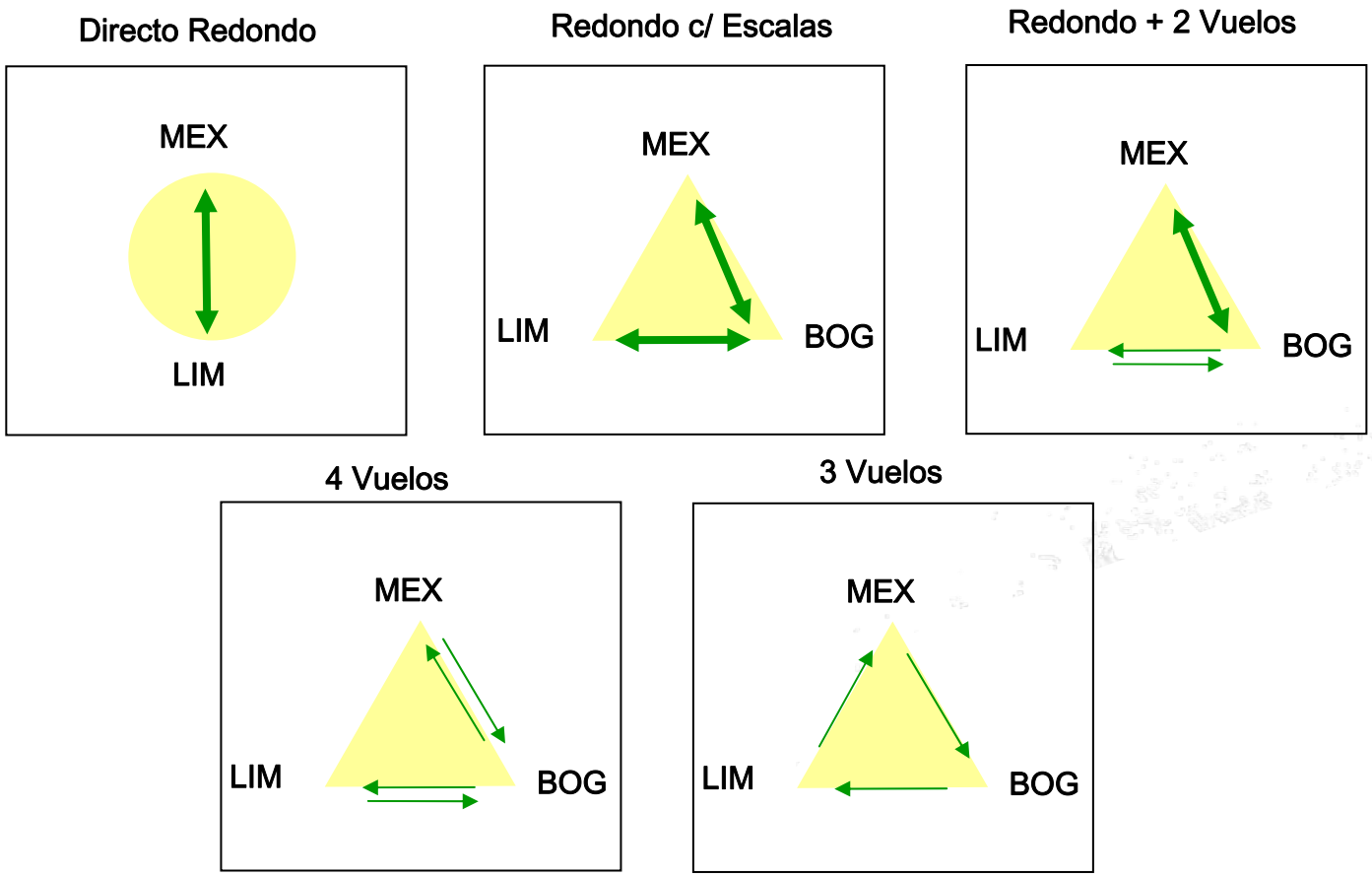
¿Qué determina una tarifa aérea?

- Mano de Obra
- Insumos
- Mantenimiento
- Combustible
- Oferta y demanda
- Nivel de Servicio
- Competencia
- Destino
- Distancia Recorrida
- Horario
- Tipo de cabina
- Flexibilidad y Restricciones
- Periodo del Año
- Momento de compra
- Tipo de consumidor (frecuente, de negocios)
- Ruta (directa, escala, conexiones)

¿Quién mide y controla estas variables?

¿Cuál es la fórmula para determinar precios?

Los vuelos se pueden romper en componentes y unidades de precio de muchas maneras



El resultado= Encontrar la tarifa aérea de un punto A a un punto B resulta un problema sin solución

Ruta México- Lima

Home

Previous

Next

Help

Ruta	Distancia	Hrs de Vuelo	Precio final
Bogota	3139 mill	14h 55min	$466 USD
San José	2794 mill	13h 08 min	$565 USD
Directo	2646 mill	12h 05min	$835 USD
Miami	3897 mill	16 h 40min	$841 USD
Directo	2646 mill	12h 05min	$846 USD
Panamá	2968 mill	14h50 min	$899 USD

Ruta México- Lima

(Análisis periodo 1-3 Octubre 2007 en vuelos redondos)

Home

Previous

Next

Help

	Precio base	Precio final	Diferencia	Tasa Aerop.	Diferencia
Avianca	**$379 USD**	**$466 USD**	$87 USD	32+15 =**47 USD**	$40 USD
TACA	**$472 USD**	**$565 USD**	$93 USD	5.50 +20%+15 =**29.94 USD**	$63 USD
LAN	**$736 USD**	**$835 USD**	$99 USD	**15 USD**	$84 USD
AA AmericanAirlines	**$578 USD**	**$841 USD**	$266 USD	40+15 =**55 USD**	$211 USD
AEROMEXICO	**$766 USD**	**$846 USD**	$80 USD	**15 USD**	$65 USD
Copa Airlines	**$788 USD**	**$899 USD**	$101 USD	24+15 =**39 USD**	$62 USD

Comentarios Iniciales

Help

Principales gastos operativos como % de los ingresos
Most significant operative expenses as a % of revenues

Combustible / Fuel	27%
Salarios / Salaries	12%
Mantenimiento / Maintenance	5%

- Instar a los gobiernos a encontrar soluciones útiles y efectivas que faciliten el desarrollo de la actividad aeroportuaria y el desarrollo del comercio y las economías nacionales y regionales, considerando las particulares condiciones de los operadores comerciales de la infraestructura aeroportuaria.

- Instar a los gobiernos y organismos internacionales (OACI-CLAC) a profundizar el desarrollo de los nuevos criterios, normas, reglamentos de los aeropuertos, considerando el especial ordenamiento jurídico aeroportuario, común para la región y adoptado e incorporado a las legislaciones nacionales

- Instar a los gobiernos a mitigar los efectos negativos sobre los aeropuertos y la seguridad de operaciones aéreas / aeroportuaria generan las perjudiciales prácticas comerciales / de competencia de las líneas aéreas en materia de tarifas.
- La crisis de las líneas aéreas y de la industria no ha sido causada ni generada por los cargos aeroportuarios

- Instar a los gobiernos a realizar los esfuerzos necesarios para que los cargos aeroportuarios aseguren a los aeropuertos todos los ingresos necesarios para las inversiones en materia de infraestructura, seguridad y calidad de las operaciones incluyendo incrementos de tasas cuando ello resulte necesario y pertinente

- Cada Estado determina modalidad de gestión aeroportuaria según sus propias características, necesidades, realidad local y niveles de tráfico de sus aeropuertos o sistemas aeroportuarios
  - Subsidios cruzados
  - Auto financiación

Necesidad de establecer normas y modificar las existentes a fin que los aeropuertos se gestionen y administren teniendo en miras la evolución y desarrollo en condiciones de seguridad y modernidad de la infraestructura y la tecnología y no solamente el interés económico o financiero de reducción de costos de parte de las líneas aéreas

Importancia de comprender y aceptar que los aeropuertos cualquiera sea la modalidad de explotación (estatal, privada o mixta) son entidades comerciales que tienen derecho a rentabilidad lo cual en la actualidad constituye a su vez un elemento inherente a la operación de los aeropuertos bajo un régimen de explotación privada

Necesidad que los Estados adopten y garanticen las medidas y acciones que faciliten el acceso de los aeropuertos a los mercados financieros nacionales e internacionales y evitar acciones o restricciones que se traduzcan en inseguridad jurídica y con ello en desconfianza para la obtención de ese financiamiento

La necesidad de que los contratos por los cuales se delega la gestión de la infraestructura y/u operación de aeropuertos posean en su aplicación e interpretación la suficiente flexibilidad de forma tal que se permita adaptar la ejecución del contrato a las cambiantes situaciones que caracterizan a la industria del transporte aéreo

Necesidad de propiciar la participación efectiva de los Aeropuertos en la negociación de tratados internacionales sean multilaterales, bilaterales o de integración económica, de forma tal que los aeropuertos puedan coordinar, orientar y asesorar en todas aquellas cuestiones que hacen a su desarrollo y mejor aplicación de los beneficios de transporte aerocomercial en la región

Necesidad de promover la creación de Planes Reguladores de las zonas contiguas a los aeropuertos de forma tal de integrar las ciudades y poblaciones a los aeropuertos permitirle a estos su desarrollo en las más óptimas condiciones de seguridad

- INSTAR a los Estados a adoptar las medidas pertinentes para que los aeropuertos participen activamente y en forma relevante en la formación y discusión de la política aerocomercial de los Estados y las negociaciones sobre derechos de tráfico que realizan los Estados ya sea en el marco de reuniones bilaterales o multilaterales;

- INSTAR a los Estados a reconocer el impacto económico positivo de la industria aerocomercial, en particular los aspectos de la facilitación del turismo, el comercio y el desarrollo económico y establecer políticas destinadas a que los ingresos generados por la industria aerocomercial sea reinvertida en el mismo sector aerocomercial

- INSTAR a los Estados a asumir los costos adicionales de las nuevas medidas de seguridad aeroportuaria según sus particulares circunstancias económicas puesto que el combate al terrorismo y el mantenimiento o elevación de los niveles de seguridad es una función esencial e indelegable de los Estados y no puede transferirse a los aeropuertos y las líneas aéreas

- **OBSERVAR con beneplácito** el reconocimiento de la **OACI** para que “Los aeropuertos tienen posibilidad de generar ingresos, superiores a sus gastos directos e indirectos a fin de obtener beneficios razonables que permita conseguir condiciones favorables de financiamiento y, cuando corresponda, remunerar debidamente a los accionistas del aeropuerto.”

- **INSTAR a la toma de conciencia** de la importancia de los ingresos aeronáuticos para los aeropuertos que provienen de los operadores de aeronaves y pasajeros así como adoptar medidas y mecanismos legales para evitar afectaciones e interdicciones al natural flujo de fondos de estos ingresos aeroportuarios

- **TOMAR NOTA** de la necesidad de un proceso de estudio sobre la actual regulación de los aeropuertos y del servicio aeroportuario considerando el fenómeno de comercialización de bajo costo (*Low Cost Carriers*), en especial el estudio de una nueva regulación adecuada a esa realidad

- **INSTAR** a las autoridades, actores de la industria aerocomercial, organizaciones no gubernamentales y la comunidad a generar políticas, acciones y regulaciones conducentes a la internalización de los costos ambientales que se generan a partir de las propias actividades que se desarrollan en el aeropuerto y su entorno.

- Los aeropuertos son entidades comerciales catalizadores de desarrollo y crecimiento de las economías locales, regionales y mundial y verdaderas unidades de servicios como tales son socios ideales para los Estados en la medida que constituyen conductos eficientes, vasos comunicantes, para llevar adelante y plasmar sus políticas de turismo, transporte, desarrollo, empleo, etc.

- Los costos aeroportuarios de las líneas aéreas no constituyen un componente estables y muy reducido (entre el 4 % y 6%) de sus costos operativos y no son un factor determinante para la fijación de los valores de los pasajes aéreos. En consecuencia se insta a IATA, ALTA y a las organizaciones locales de líneas aéreas a rever la actitud hostil hacia los aeropuertos.

- La importancia de no afectar la fuente de ingresos en concepto de tarifas de los aeropuertos. A tal fin se recomienda (i) no extender la exención de pago de la tarifa de embarque o de uso de aeroestación prevista para los pasajeros en tránsito a los pasajeros en transferencia y (ii) aplicar a los pasajeros en transferencia la misma tarifa que el pasajero tradicional o bien, una tasa diferencial según cada Estado lo decide.

- La necesidad de dotar al servicio aeroportuario en cada Estado de la Región de una ley de aeropuertos que dé seguridad y racionalidad jurídica así como legitimidad a los principios y necesidades propias y particulares del servicio aeroportuario.

- La necesidad de profundizar las políticas y legislaciones necesarias para la promoción e incremento del tráfico, la explotación de nuevas rutas aéreas y la incorporación de la mayor cantidad posible de operadores aéreos en los mercado aerocomerciales.

- El servicio aeroportuario es una actividad regulada en exceso siendo necesario trabajar en conjunto con las autoridades competentes los mecanismos y alternativas apropiadas para superar esa barrera normativa y con ello facilitar la promoción de mayor inversión y optimización en la calidad del servicio aeroportuario.

- La importancia de dejar atràs la referencia a los tradicionales estándares y categorías de diseño y calidad de servicio de los aeropuertos y de elaborar y promover nuevos manuales y documentos técnicos según pautas y criterios establecidos por los aeropuertos y las autoridades aeroportuarias competentes que consideren racional e integralmente la atención de los usuarios, las aerolíneas, los prestadores de servicios de control (seguridad, migraciones, aduanas) y demás actividades que se desarrollan en el aeropuerto;

- Resultan inconducentes las presiones de las líneas aéreas para participar de manera vinculante en la fijación, reducción o modificación de los cargos aeroportuarios. Ello es negativo para la industria y contraria al desarrollo de un ambiente que requiere seguridad jurídica, estabilidad tarifaria y facilitación de mecanismos de garantías para las inversiones en infraestructura aeroportuaria;

- No es necesario asignar o utilizar los ingresos comerciales (o no aeronáuticos) para reducir los cargo aeroportuarios aeronáuticos que abonan las líneas aéreas a los aeropuertos. El criterio de “caja única” ha sido desalentado por la OACI desde el año 2000 y no refleja las naturaleza y jerarquía del servicio aeroportuario.

- La importancia que se reconozca al operador aeroportuario el derecho o capacidad para decidir en exclusividad la organización, administración, instalación y operación de la tecnología y recursos tecnológicos que se utilice o incorpore en el aeropuerto de forma tal de fomentar un uso homogéneo, eficiente y en beneficio del servicio aeroportuario integralmente considerado.

- La importancia que se reconozca al operador aeroportuario el derecho o capacidad para decidir en exclusividad la organización, administración, instalación y operación de la tecnología y recursos tecnológicos que se utilice o incorpore en el aeropuerto de forma tal de fomentar un uso homogéneo, eficiente y en beneficio del servicio aeroportuario integralmente considerado.

- ***A menos que se eliminen las restricciones en capacidad, los aeropuertos enfrentaran severas congestiones de tráfico en muchos mercados en el futuro cercano.***

COMPRENDIENDO EL NEGOCIO AEROPORTUARIO

- ***Ninguna región en desarrollo y crecimiento puede mantener un crecimiento y prosperidad sin una buena infraestructura aeroportuaria y una conectividad conveniente a los mercados globales***

- ***Los aeropuertos compiten fuertemente entre ellos por la participación del mercado – tráfico de conexión, nuevos servicios y nuevas aerolíneas.***

- ***No todas las aerolíneas requieren los mismos servicios. Lo que obliga a los aeropuertos y a las aerolíneas a trabajar en soluciones aceptables a través de discusiones abiertas y procesos de negociación a nivel local.***

- ***Gracias a la creatividad empresarial y la creciente contribución de los ingresos de fuentes no-aeronáuticas, los aeropuertos han mantenido los cargos a las aerolíneas usuarias en la misma proporción del costo de las aerolíneas (4%) a lo largo de 20 años.***

- ***La industria aeroportuaria se ha convertido en un faro de estabilidad financiera atrayendo inversionistas que evitan el riesgo en el volátil mercado de la aviación.***

Los aeropuertos son los mejores socios de negocios de los gobiernos

- ***Perspectiva a largo plazo***
- ***Conjunción de intereses***
- ***Impacto en la comunidad- país – región***

Home

Previous

Next

Help

GRACIAS
PREGUNTAS ???

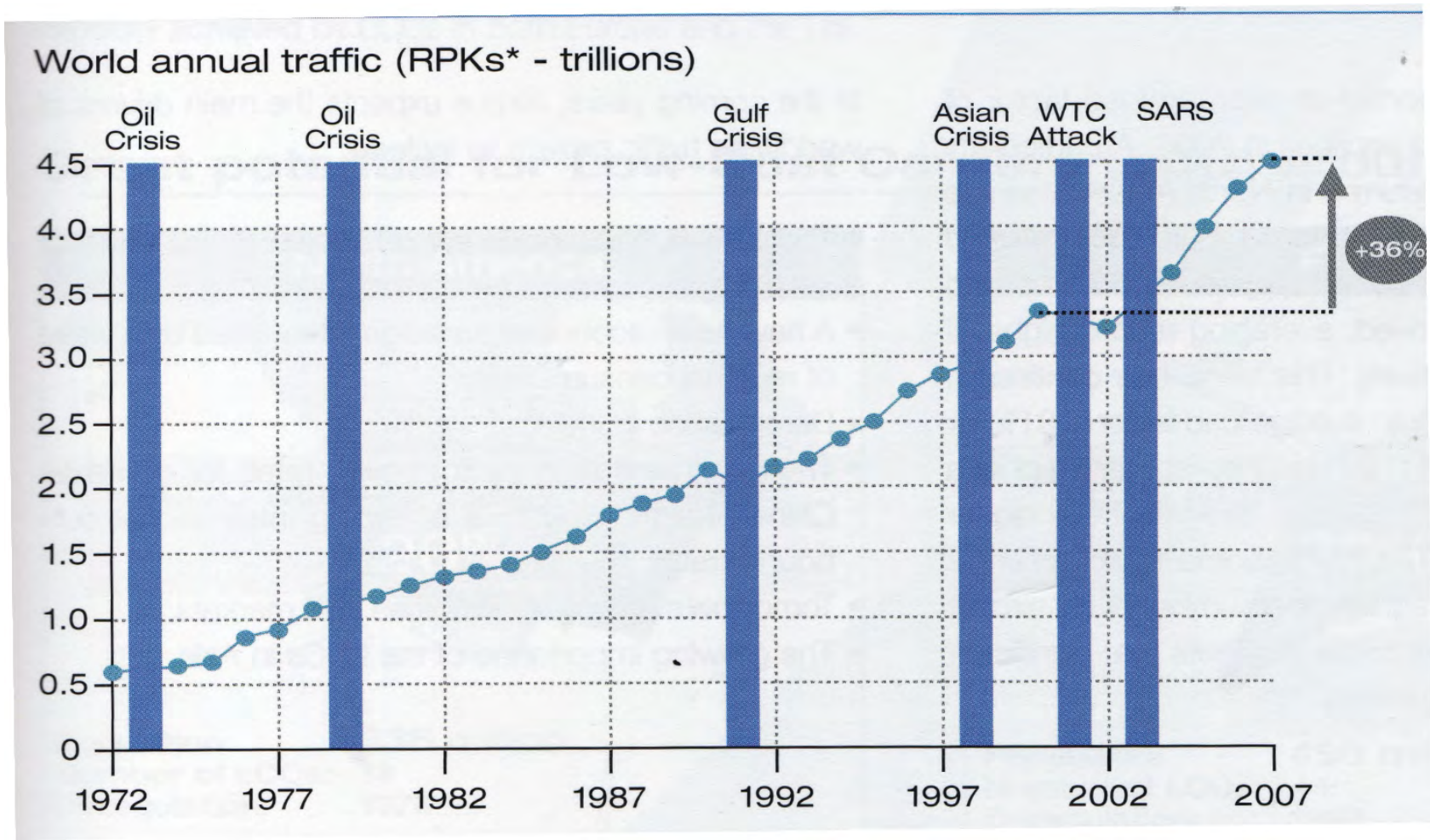
Sao Paulo / Guarulhos International Airport Helio Smidt Hwy – Cumbica - Passenger Terminal No. 2 – Wing D. Zip Code: 07190-100 - Guarulhos - SP - Brazil

Phones: + 55 (11) 2445 – 3005 / 3653 / 3143. Fax: + 55 (11) 2445 – 6480. US IP Phone - ACI-LAC Office 1 (703) 496 36 86

E-mail: Efloresdc@aci-lac.aero // Website: www.aci-lac.aero

Will the oil crisis really affect?

FUENTE: OACI Y AIRBUS



TIPOS DE NEGOCIACIÒN

EL DESARROLLO DE LAS NEGOCIACIONES ESTA LIGADO ESPÌRITU EXPANSIONISTA-POLITICA

NEGOCIACIONES BILATERALES

NEGOCIACIONES MULTILATERALES

NEGOCIACION BILATERAL

- Acuerdo celebrado generalmente entre dos Estados
- Surge como producto de la soberanía para reglamentar el transporte aèreo internacional.
- Falta de Acuerdo Multilateral sobre aspectos comerciales del Transporte Aéreo
- Intercambio de derechos comerciales 3, 4, 5 libertades

Procedimiento

- CONSULTA: *comunicación entre dos partes (Estados) para establecer o modificar una relación*.
- CONSULTA OFICIAL: *Reunión de delegaciones con facultades.*
- CONSULTA OFICIOSA: *comunicaciones escritas (intercambio de notas) u orales (telefónicas)*
- NEGOCIACIÓN: *Procedimiento para alcanzar un acuerdo*

Tipos de consulta

- Consulta sobre innovación o inicial.
- Consulta sobre modificación
- Consulta sobre redistribución
- Consulta sobre solución de controversias
- Consulta de prorroga (cuando el Acuerdo tiene una fecha prevista de vencimiento, generalmente son indefinidos)

Tipos de Acuerdos

BERMUDAS I: (1946) concilia el enfoque liberal de la capacidad vrs. reglamentario

- Tarifas negociadas por líneas aéreas
- Especificación de rutas

BERMUDAS II: (1977) Mas complejo y detallado, predeterminación de la capacidad, tarifas sometidas por adelantado y basadas en costos reales.

ACUERDOS LIBERALIZADOS:

Ofrecen:

- Mayor acceso a los mercados
- Reglamentación mínima
- Reducción de controles gubernamentales sobre fijación de precios-transportistas.

ACUERDOS DE CIELOS ABIERTOS:

Reglamentación mínima

Competencia de mercados

Libre capacidad y fijación tarifaria

Clausulas de salvaguardia adecuadas

OACI-MASA

Modelo de Acuerdo de Servicios Aéreos:

1)Bilaterales 2) regionales o plurilaterales

CONTENIDO:

a) TEXTO: Preámbulo, definiciones, Artículos, Firmas.
b) ANEXO: programa de rutas
c) ENMIENDAS CONVENIDAS: Notas diplomáticas, memorándum de acuerdo, etc.

(doc. 9587)

ACUERDOS MULTILATERALES

- 3 o màs Estados o entre grupo de Estados
- Concertar arreglos o polìticas de interés comùn examinando los problemas para adoptar soluciones.
- Inicia 1910 (Francia) Conferencia Internacional de Navegaciòn Aérea

  (previa a Paris 1919)

Tipo 1

Proceso: Negociación entre dos Estados soberanos.

Tipo 2

Proceso: Negociación simultánea conjunta de acuerdos separados.

Proceso: La organización multilateral proporciona un marco común para negociaciones bilaterales separadas.

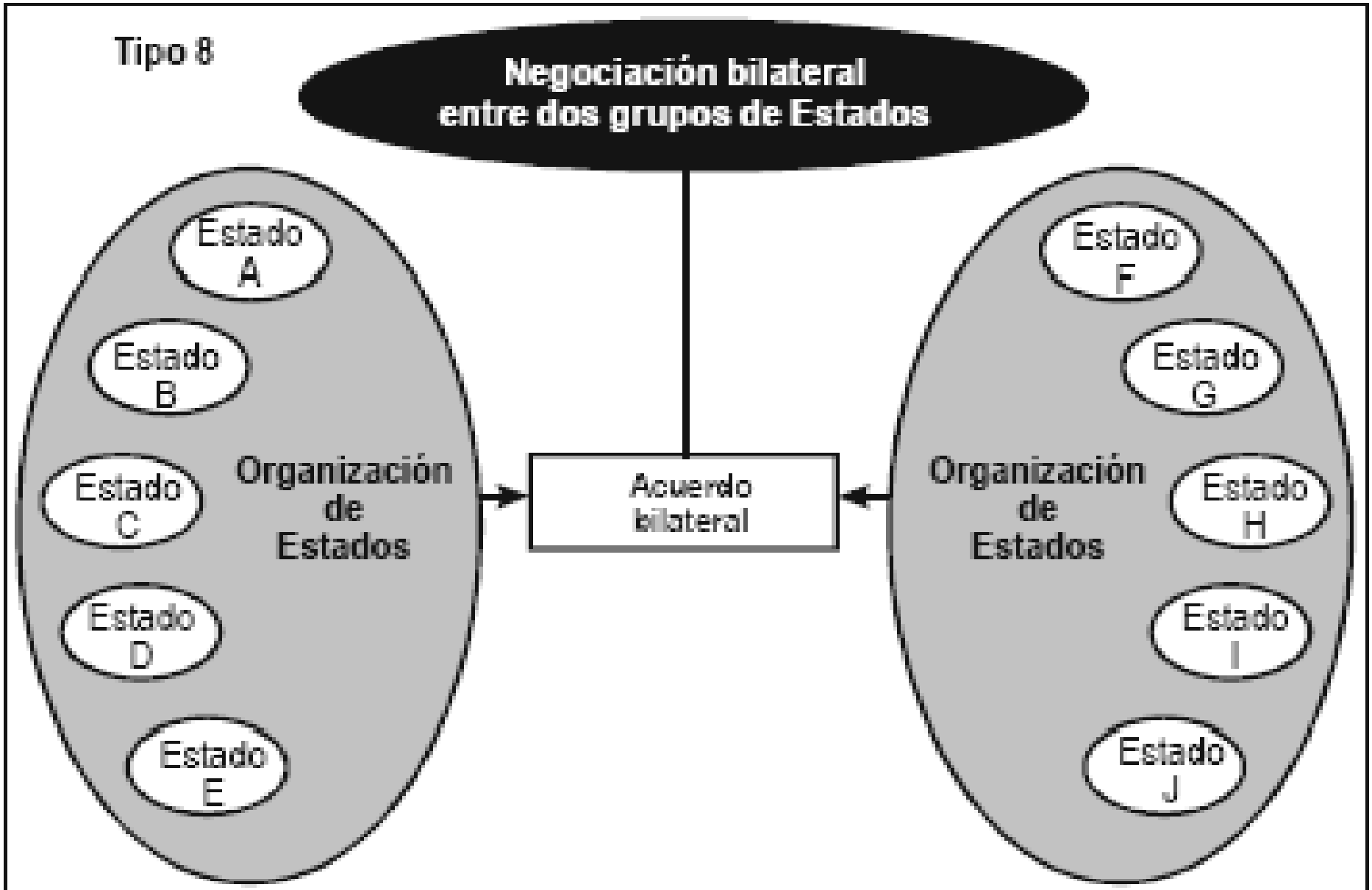
Tipo 4

Proceso: La organización multilateral proporciona un marco común de consulta interna antes, durante y después de la negociación bilateral.

Proceso: La organización multilateral proporciona un marco común de consulta interna antes, durante y después de la negociación bilateral.

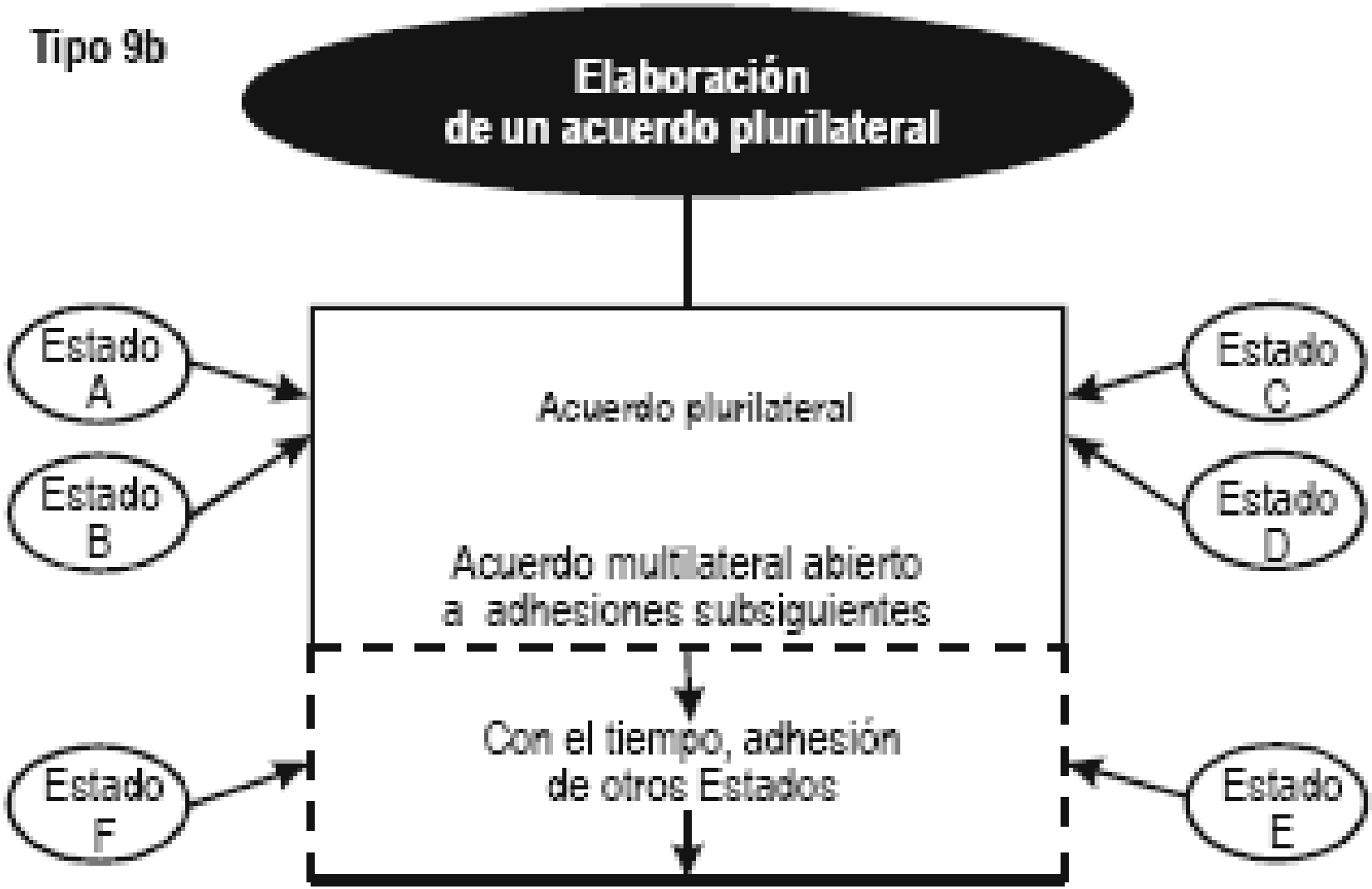
Proceso: Un grupo de Estados delega la facultad de negociar a una organización común o una autoridad supranacional.

Proceso: Un grupo de Estados delega la facultad de negociar a una organización común o una autoridad supranacional.

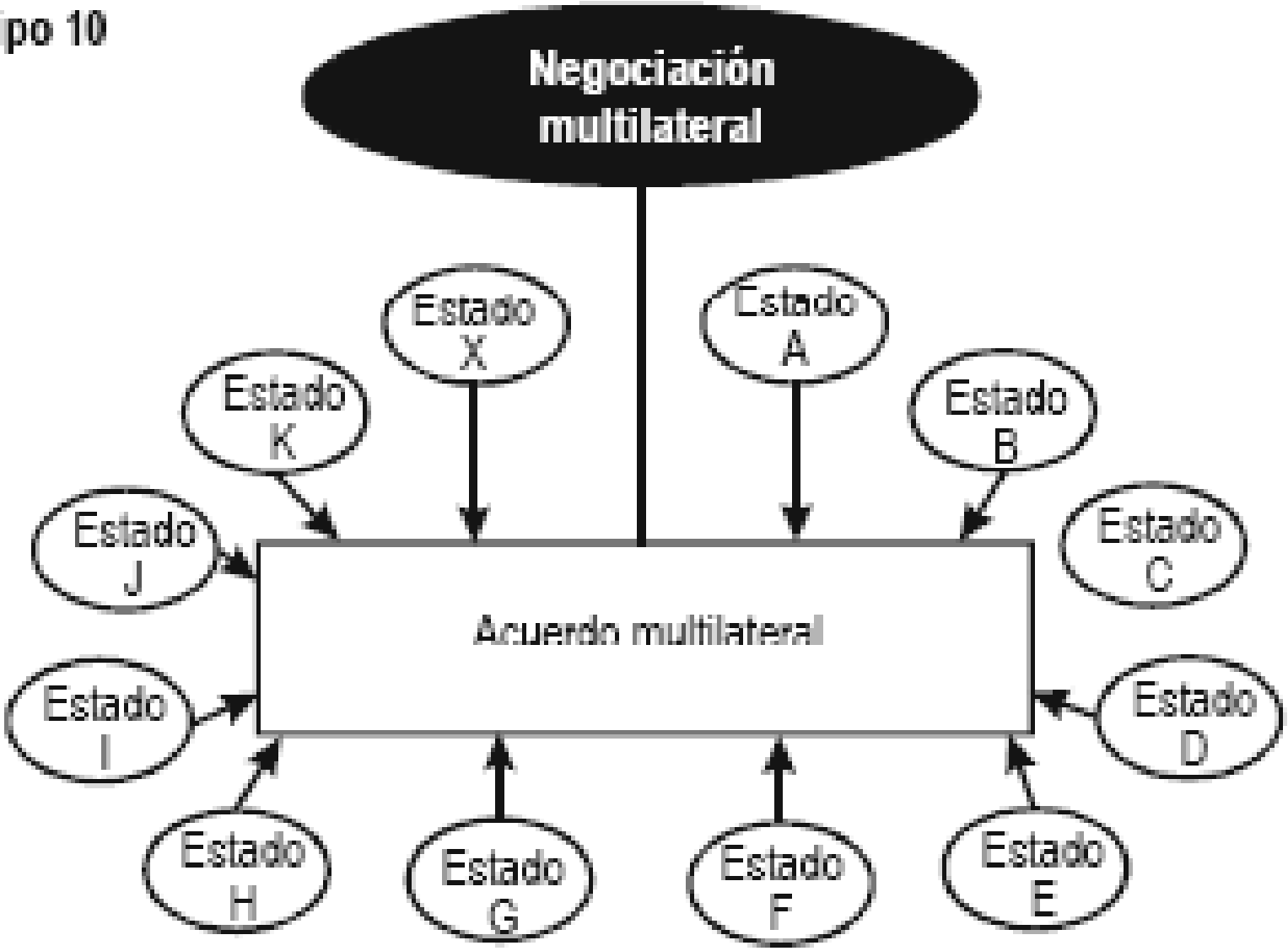


Proceso: Cada uno de dos grupos de Estados delega la facultad de negociar a su respectiva organización o a una autoridad supranacional.

Proceso: Dos Estados, que comparten objetivos similares en materia de reglamentación, pero no muy generalizados, conciertan acuerdos que permiten la adhesión de otros Estados.



Proceso: Tres o más Estados que comparten objetivos similares, pero no muy generalizados, en materia de reglamentación, conciertan un acuerdo al que pueden adherirse más adelante otros Estados.



Proceso: Negociación multilateral de carácter mundial, regional o de otro nivel.

Muchas Gracias

DESREGULACION

LILMARIE LANGMAID
Directora de Transporte Aéreo
Panamá

Antecedentes

- Significado de Desregulación
- Propiedad de las líneas aéreas
- Convenio de Chicago Preambulo
  - Se establece la necesidad de que los servicios de Transporte Aéreo se desarrollen sobre la base de los principios económicos de igualdad de oportunidades y reciprocidad.

Antecedentes

- Cómo garantizamos igualdad de oportunidades?
- Primeros indicios de desregulación
  - Estados Unidos

Intereses Distintos

- Linea Aérea
  - Personal
  - Finalidad Económica
- Estado
  - Prestación de un servicio público
  - Bienestar Social

El Estado como Ente Regulador

- OACI recomienda que los Estados sean organismos fiscalizadores
- Principios del Transporte Aéreo
  - Seguro, económico y eficiente

Que implica la desregulación

- En cuanto a rutas
- En cuanto a capacidad
- En cuanto a tarifas
- En cuanto a la celebración de acuerdos de código compartido obligados.
- En cuánto a la tributación
- En cuánto a la seguridad

Que es Cielos Abiertos

- Su significado
- Vínculo con la desregulación

Conclusiones

- Que buscan los Estados
- Quien se beneficia
- Transporte Aéreo como servicio público
- Temas tarifarios y de acceso a los mercados
- Éxito de los países desregulados
- Estudio de la IATA sobre los países desregularizados.

PREGUNTAS

Acceso a los mercados

LILMARIE LANGMAID
Directora de Transporte Aéreo
Panamá

Antecedentes

- Mercado de Transporte Aéreo
- Derechos en ruta
- Derechos de Explotación
- Derechos de trafico
  - Libertades del Aire
  - La denominada 6ta libertad

Tipos de negociaciones Internacionales sobre servicios aereos

- Bilaterales
- Plurilateral
- Multilateral

Bilaterales

- Reciprocidad
- Soberanía de los Estados
- Negociación de Bilaterales
  - Iniciación y preparación de una consulta bilateral oficial
  - Consideraciones estratégicas y tácticas
- Modelos a utilizar
  - MASSA
- Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional Doc. 9626 OACI

Bilaterales

- Puntos sensitivos de un Bilateral
  - Rutas
  - Capacidad
  - Tarifas
    - Métodos de reglamentación de tarifas
  - Tributación
  - Designación
  - Compartición de códigos
  - Itinerarios
  - Derechos de Quinta Libertad, los mas buscados
  - Carga

Bilaterales

- Propiedad de los Transportistas aéreos
- Equilibrio de beneficios
- Procedimientos para negociación
  - Experiencia de Panamá
  - Intervención de las Cancillerías
  - Entrada en vigencia de los Acuerdos
  - Seguimiento para convertirse en Ley

Acuerdos liberalizados vs Cielos Abiertos

- Que es Cielos Abiertos
- Que es un Acuerdo liberalizado

Acuerdos regionales de liberalización

- Asociación de Estados del Caribe
- Acuerdo de Fortaleza
- Pacto Andino
- Proyecto de multilateral CLAC

Conclusiones

- Libertades del aire
- Acuerdos liberalizados
- Porque obstaculizamos el acceso a los mercados?
- Que se protege?
- Quienes disfrutan los beneficios

PREGUNTAS

REGULACION DE LA COMPETENCIA

LILMARIE LANGMAID
Directora de Transporte Aéreo
Panamá

Antecedentes

- Estado como prestador de servicios
- Porque regulamos la competencia
  - Posición dominante en un mercado
- Política de la Libre Oferta y Demanda
- Cuándo se debe regular?
  - Leyes anti-monopolio
- Existencia de leyes sobre competencia
- Creación de Autoridades de Competencia

Dumping

- Significado
- Motivos
- Tipos de dumping
- Legislación antidumping

Monopolio

- Significado
- Clases de monopolios
- Leyes antimonopolio

Regulacion de la Competencia

- Quien lo hace?
- Experiencia de Panamá
- Medidas a tomar
- Mercados domésticos

Regulación de la competencia

- Porque en mucho de nuestros países es un tema que no es atendido por las Autoridades Aeronáuticas
- Conflicto de competencias
- Cuándo el Estado debe intervenir
- Cómo evitarlo

Regulación de la competencia

- Igual oportunidades para todos los actores
- Arreglos tarifarios
- Casos concretos

Conclusiones

- Leyes que regulan la competencia
- Libre oferta y demanda
- Existencia de organismos especializados
- Finalidad - protección al consumidor

POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO CLAC/OACI

MATERIAL DE CONSULTA

1. CLAC . Resolución A 18-01 de octubre de 2008: “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo”.
2. Objetivos Estratégicos de la OACI 2005 – 2010. “Declaración de Visión y Misión Refundida”.
3. OACI. Resolución A 36-15: “Declaración refundida de las Políticas Permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo”.
4. OACI. “Declaración de Principios Universales para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional”.
5. OACI. Conclusiones adoptadas por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI. Marzo de 2003

POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CLAC. RESOLUCIÓN A 18-01

CONSIDERANDOS

- TRANSPORTE AÉREO: FACTOR DE PROMOCIÓN Y FOMENTO DEL DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIDO NACIONAL E INTERNACIONAL
- NECESIDAD DE UNA POSICIÓN FLEXIBLE
- DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTISTAS AÉREOS: LIBERALIZARSE AL RITMO Y DISCRECIÓN DE CADA ESTADO.
- CONTROL EFECTIVO EN REGLAMENTACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL Y PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN.
- SANA COMPETENCIA; SISTEMA ORDENADO, SEGURO Y EFICIENTE Y RESPETO DE NORMAS SOCIALES Y LABORALES.
- CREAR UN ENTORNO EN QUE EL TRANSPORTE AÉREO PUEDA DESARROLLARSE Y PROSPERAR DE MODO ESTABLE, EFICIENTE Y ECONÓMICO.

POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO
RESOLUCIÓN CLAC A 18-01
PARTE RESOLUTIVA

- SEGURIDAD OPERACIONAL: GARANTIZAR NIVELES ELEVADOS Y CONSTANTE MEJORA
- FORTALECER MECANISMOS REGIONALES Y RESPALDO AL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍAS DE LA OACI.
- INTERESES CONVERGENTES: RELACIONES OACI – OMC: ELABORACIÓN DE NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS POR LA OACI. DERECHOS DE TRÁFICO: REGULADOS POR LOS ESTADOS (ACUERDOS ESPECÍFICOS). REPERCUSIÓN DE LA INCLUSIÓN DE SERVICIOS O ACTIVIDADES ADICIONALES EN EL ACUERDO GRAL. SOBRE COMERCIO DE SERVICIOS (AGCS). TENER EN CUENTA EL AMBIENTE , LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA PROTECCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO.

POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

SISTEMAS GLOBALES DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES

- PRIORITARIO: ESTABLECER UN MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL QUE PERMITA LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS MUNDIALES DE NAVEGACIÓN O COMUNICACIONES MEDIANTE SATÉLITES EN FORMA EQUITATIVA
- ACCESO UNIVERSAL E IGUALITARIO
- PRESERVAR LA SOBERANÍA DE LOS ESTADOS

POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

TURISMO

- ESTABLECER UNA ESTRECHA COORDINACIÓN CON EL TRANSPORTE AÉREO
- FOMENTAR LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO
ASPECTOS JURÍDICOS
ARMONIZACIÓN NORMATIVA

- Finalidad: Facilitar acceso a los mercados; sana competencia; agilización de permisos y concesiones; mejora de facilitación.

- Base: Convenio de Chicago y Anexos; Resoluciones y Recomendaciones CLAC; Convenios de Derecho Aeronáutico.

- Difusión: Acceso a la información.

- Registro: Acuerdos y Arreglos ante OACI y CLAC.

POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

NACIONALIDAD DEL TRANSPORTADOR

- SE RECONOCERÁ LA NACIONALIDAD DE LAS EMPRESAS CONSTITUIDAS EN EL ESTADO QUE EFECTÚE LA DESIGNACIÓN Y
- DE CONFORMIDAD CON SU PROPIA LEGISLACIÓN

POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO
PROPIEDAD Y CONTROL DE LAS EMPRESAS

- Aceptación de la designación de empresas extranjeras que no cumplan con la propiedad substancial o el control nacional mediante:

- I) Declaraciones unilaterales.

- II) Declaraciones conjuntas.

- III) Instrumentos jurídicos que aseguren la no discriminación y la participación no exclusiva.

POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

- I) Mecanismo que infunda confianza y apoye la liberalización.
- II) Se adapte a las operaciones de transporte aéreo internacional y a sus actividades.
- III) Tenga en cuenta los intereses de terceros.
- IV) Sea transparente y con acceso a la información de modo oportuno y eficiente.

POLÍTICAS DE GESTIÓN Y FOMENTO

"POLÍTICA": SEGÚN LA REAL ACADEMIA: "ORIENTACIONES O DIRECTRICES QUE RIGEN LA ACTUACIÓN DE UNA PERSONA O ENTIDAD EN UN ASUNTO O CAMPO DETERMINADO".

- POLÍTICA ESTATAL: EL TRANSPORTE AÉREO Y EL SERVICIO AEROPORTUARIO SON SERVICIOS PÚBLICOS (INTEGRADOS).
- CARACTERÍSTICAS DE TODO SERVICIO PÚBLICO:
- CONTINUIDAD
- REGULARIDAD
- GENERALIDAD
- IGUALDAD
- LA INTEGRACIÓN DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE AÉREO Y DEL SERVICIO AEROPORTUARIO SE EVIDENCIA SOBRE TODO, EN LA CARACTERÍSTICA DE LA "REGULARIDAD"
- "REGULARIDAD": SEGÚN LA DOCTRINA CONSISTE EN LA OBLIGACIÓN DE PRESTAR UN SERVICIO PÚBLICO SEGÚN PAUTAS, NORMAS, DE FORMA ORGANIZADA, PROGRAMADA Y PREVISIBLE.
- PRIMERA CONDICIÓN DE LA "REGULARIDAD": LA INFORMACIÓN EN COMÚN

POLÍTICAS DE GESTIÓN Y FOMENTO

- INFORMACIÓN EN COMÚN: LAS LÍNEAS AÉREAS DEBEN SABER DE LOS PLANES DE INVERSIÓN AEROPORTUARIOS Y LOS AEROPUERTOS DEBEN SABER DE LOS PLANES DE DESARROLLO COMERCIAL DE LAS LÍNEAS AÉREAS
- EL ESTADO, A TRAVÉS DE LOS ÓRGANOS DE CONTROL, ORGANISMOS REGULADORES O AUTORIDADES AERONÁUTICAS DEBE SER EL RECEPTOR DE LA INFORMACIÓN A COMPARTIR, COMO FORMA DE GARANTIZAR SU ADMINISTRACIÓN TRANSPARENTE Y OBJETIVA
- LA INFORMACIÓN: BASE DE LA POLÍTICA EN EL SECTOR AEROCOMERCIAL, POLÍTICAS MACROECONÓMICAS Y TURÍSTICAS (BASE DE DATOS)

POLÍTICAS DE GESTIÓN

- GESTIÓN: "ACCIÓN Y EFECTO DE ADMINISTRAR" ADMINISTRAR: "GOBERNAR, EJERCER LA AUTORIDAD O EL MANDO SOBRE UN TERRITORIO Y SOBRE LAS PERSONAS QUE LO HABITAN". // ORDENAR, DISPONER, ORGANIZAR LA HACIENDA O LOS BIENES".
- DOCTRINA: TODA AUTORIDAD Y POR TANTO LA AERONÁUTICA DEBIERA SER:
- INDEPENDIENTE
- IMPERSONAL
- TECNIFICADA
- DESBUROCRATIZADA
- CONCENTRADA

POLÍTICAS DE GESTIÓN

- 1) AUTORIDAD INDEPENDIENTE
- SEPARA SUS OBJETIVOS DE AQUELLOS DE LOS TRANSPORTADORES NACIONALES Y EXTRANJEROS.
- OBJETIVO DE LA AUTORIDAD: VELAR POR LA SATISFACCIÓN ADECUADA DE LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE AÉREO DEL PAÍS, EN SANA COMPETENCIA Y A LOS PRECIOS MÁS BAJOS.
- OBJETIVO DE LOS TRANSPORTADORES: OBTENER EL MAYOR DESARROLLO Y LA MAYOR RENTABILIDAD POSIBLES.
- AUTORIDAD: SUSTITUIR EL TRADICIONAL OBJETIVO: "PROTECCIÓN AL TRANSPORTADOR NACIONAL" POR "PROTECCIÓN A LA SANA COMPETENCIA".

POLÍTICAS DE GESTIÓN

- AUTORIDAD IMPERSONAL: NO RESUELVE LOS PROBLEMAS SEGÚN EL PARECER SUBJETIVO Y PERSONAL DE QUIENES LA EJERCEN.
- TECNIFICADA:
- 1. APLICACIÓN DE CRITERIOS TÉCNICOS EN LA ELABORACIÓN Y APLICACIÓN DE LA POLÍTICA.
- PLENO APROVECHAMIENTO DE LA TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN: NO ADOPTAR DECISIONES BASADAS EN CONJETURAS. SEGUIMIENTO DE TODAS LAS VARIABLES DE LAS OPERACIONES AEROCOMERCIALES.
- DESBUROCRATIZADA: NO MANTENER CONTROLES Y TRÁMITES INNECESARIOS. PUEDEN ENTORPECER EL DESENVOVIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO.

POLÍTICAS DE GESTIÓN

- AUTORIDAD CONCENTRADA: LIMITAR SU ACTIVIDAD A LAS FUNCIONES ESENCIALES Y EJERCERLAS EN PROFUNDIDAD. EJEMPLO:

- DISEÑAR Y ADMINISTRAR LA POLÍTICA AEROCOMERCIAL .
- REPRESENTAR AL ESTADO EN LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES.
- NEGOCIAR ACUERDOS Y CONVENIOS.
- ASIGNAR DERECHOS DE TRÁFICO AÉREO INTERNACIONAL ENTRE TRANSPORTADORES NACIONALES.
- EXIGIR Y MANTENER EL REGISTRO DE TARIFAS.
- EXIGIR Y MANTENER EL REGISTRO DE ITINERARIOS.
- OBJETAR O FIJAR TARIFAS EN CASOS EXCEPCIONALES.
- CONFECCIONAR ESTADÍSTICAS OFICIALES.
- ESTABLECER Y CONTROLAR SEGUROS.
- FISCALIZAR Y SANCIONAR INFRACCIONES.

POLÍTICAS DE FOMENTO

- HISTÓRICAMENTE EL FOMENTO DE LA AVIACIÓN CIVIL NACIONAL SE REALIZABA MEDIANTE EXONERACIONES Y SUBVENCIONES.

  ESTOS DOS MEDIOS DE FOMENTO SUBSISTEN AUNQUE CON MENOR ALCANCE QUE ANTERIORMENTE SE LES ASIGNARA.

- EXONERACIONES: EL ESPÍRITU DE LA LEY ERA EL DE OTORGAR FRANQUICIAS FISCALES A LAS AERONAVES QUE SE IMPORTARAN AL PAÍS, SE MATRICULARAN EN ÉL Y NO SE EXPORTARAN: LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DETERMINABA LA INCORPORACIÓN DE LA AERONAVE AL POTENCIAL AÉREO DE LA NACIÓN JUSTIFICABA LAS EXONERACIONES FISCALES CONCEDIDAS.
- IMPUESTO AL VALOR AGREGADO: NORMALMENTE DEBÍA ABONARSE EN OCASIÓN DE TODA IMPORTACIÓN. PERO TRATÁNDOSE DE AERONAVES, SEGÚN DISTINTOS CRITERIOS, SE ESTABLECÍA LA EXENCIÓN DEL MISMO A DETERMINADAS EMPRESAS O BIEN, EN GENERAL, A “LAS AERONAVES”, SEGÚN LAS LEYES. EN OCASIONES SE EXONERÓ LA IMPORTACIÓN DE AERONAVES Y DE MATERIAL AERONÁUTICO.
- OTROS TRIBUTOS: SU EXONERACIÓN DEPENDÍA EN CADA CASO CONCRETO DE LA COORDINACIÓN ENTRE POLÍTICA FISCAL Y POLÍTICA AERONÁUTICA.

POLÍTICAS DE FOMENTO

- CIRCULACIÓN INTERNA DEL MATERIAL AERONÁUTICO
- COMBUSTIBLES
- LUBRICANTES

HISTÓRICAMENTE TAMBIÉN SE EXONERARON DICHAS ACTIVIDADES Y BIENES, CONTRARIAMENTE A LA TENDENCIA ACTUAL.

- SUBVENCIONES: EL PRODUCIDO DE DETERMINADOS IMPUESTOS SE DESTINABA A SUBVENCIONAR AEROCLUBES, INSTITUCIONES AERODEPORTIVAS Y ESCUELAS DE AVIACIÓN Y EN GENERAL AL FOMENTO Y DESARROLLO DE LA AERONÁUTICA NACIONAL .

POLÍTICAS DE FOMENTO

- EN LA ACTUALIDAD SE TIENDE A LEGISLAR DECLARANDO :
- DE INTERÉS NACIONAL: LA PROMOCIÓN Y EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA.
- OBJETIVO:
- 1. PROCURAR INVERSIONES.
- 2. EXPANDIR EXPORTACIONES.
- 3. IMPLEMENTAR UN MARCO DE EDUCACIÓN POLITÉCNICA.
- 4. INCENTIVAR LA UTILIZACIÓN DE MANO DE OBRA NACIONAL DE ALTA CALIFICACIÓN.
- 5. COADYUVAR A LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA REGIONAL E INTERNACIONAL.

POLÍTICAS DE FOMENTO

- DENTRO DE UN PLAN NACIONAL INDUSTRIAL AERONÁUTICO LA INDUSTRIA AERONÁUTICA PODRÍA COMPRENDER ENTRE OTRAS LAS SIGUIENTES ACTIVIDADES:
- 1. FABRICACIÓN DE AERONAVES CIVILES EN GENERAL.
- 2. REPARACIÓN, MANTENIMIENTO, ARMADO, ENSAMBLADO, ALMACENAMIENTO, ACONDICIONAMIENTO Y TRANSFORMACIÓN DE EQUIPOS O PARTES DE DICHAS AERONAVES, NUEVAS O YA EXISTENTES.
- 3. IMPLEMENTACIÓN DE TODOS LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS DERIVADOS.

POLÍTICAS DE FOMENTO

- LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES AERONÁUTICAS SE BENEFICIAN DE LOS REGÍMENES DE PROMOCIÓN Y FOMENTO PREVISTOS PARA OTRAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES.
- EN GENERAL, LA ADMINISTRACIÓN, SUPERVISIÓN Y CONTROL DE UN PLAN NACIONAL INDUSTRIAL AERONÁUTICO SE PONEN A CARGO DE UN MINISTERIO DE INDUSTRIA QUE COORDINA SUS ACTIVIDADES CON LA AUTORIDAD AERONÁUTICA (DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL, JUNTA NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL)

LATINOAMÉRICA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

- SE DESTACA EL HECHO DE QUE HAY MENOS DE CIEN RUTAS PRINCIPALES EN LA REGIÓN.
- MÁS DE LA MITAD DE LAS RUTAS SON ENTRE CIUDADES PRINCIPALES Y OTRAS CONECTAN CIUDADES PRINCIPALES CON CIUDADES SECUNDARIAS.
- LOS HUBS DE LA REGIÓN DEPENDEN DE LA EXISTENCIA DE TRÁFICOS NORTE-SUR, CONDICIONADOS POR LOS TRÁFICOS EXTRA-REGIONALES, PRINCIPALMENTE EN EE.UU. Y EN EUROPA.
- EXITE UN GRAN NÚMERO DE FRECUENCIAS AUTORIZADAS POR DOCUMENTOS BILATERALES QUE NO SON UTILIZADAS.

LATINOAMÉRICA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

- GRAN PARTE DE LAS RUTAS ESTABLECIDAS EN LOS DOCUMENTOS, CON DESTINOS FIJADOS EN LOS ACUERDOS, NO SON EXPLOTADOS POR NO SER DE ATRACTIVO COMERCIAL, Y SER EL LEGADO DE VIEJAS POLÍTICAS DE ESTADO SIN MOTIVACIÓN DE MERCADO.
- LOS MERCADOS PRINCIPALES SIGUEN ESTANDO FUERA DE LA REGIÓN, Y SÓLO EN EL ACCESO A ESTOS ESTÁ EL POTENCIAL DE DESARROLLO DE UN TRÁFICO INTRARREGIONAL.
- SE IDENTIFICA UNA FALTA DE POÍTICA DE TRANSPORTE A NIVEL REGIONAL QUE BUSQUE DEFINIR CENTROS DE DISTRIBUCIÓN (HUBS) REGIONALES POR ENCIMA DE LOS INTERESES NACIONALES.

LATINOAMÉRICA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

- LA OFERTA DE LAS EMPRESAS EXTRA REGIONALES ES CONSIDERABLEMENTE MAYOR A LA DE LAS EMPRESAS LOCALES.
- ES INTERÉS DE LOS GOBIERNOS GARANTIZAR UN SERVICIO FRECUENTE Y QUE REPRESENTE UNA CAPACIDAD SUFICIENTE PARA TRANSPORTAR LA DEMANDA.
- ALGUNAS EMPRESAS ESPECIALMENTE DE EE.UU. TRANSPORTAN UN CONSIDERABLE VOLUMEN DE TRÁFICO DE SEXTA LIBERTAD.
- EL AFÁN DE ESTABLECER CONEXIONES CON EE.UU. Y EUROPA LLEVARON A LOS ESTADOS DE LA REGIÓN A CONCEDER UNA GRAN CANTIDAD DE FRECUENCIAS EN RELACIÓN AL TRÁFICO DE CADA MOMENTO, Y A PERMITIR QUINTAS LIBERTADES CON BASTANTE SOLTURA.

LATINOAMÉRICA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

- EN EL TRÁFICO LATINOAMÉRICA UNIÓN EUROPEA, LO MÁS SIGNIFICATIVO, DESDE EL PUNTO DE VISTA JURÍDICO ES LA CELEBRACIÓN DE ACUERDOS HORIZONTALES CON ESTADOS DE LA REGIÓN.
- TAMBIÉN DESDE EL PUNTO DE VISTA JURÍDICO ES DE DESTACAR LA CELEBRACIÓN DE UN ACUERDO MULTILATERAL DE SERVICIOS AÉREOS DE LOS ESTADOS DE LA CUENCA DEL PACÍFICO.

LATINOAMÉRICA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

- EN OTRO ORDEN DE IDEAS, LA SEGURIDAD OPERACIONAL SIGUE SIENDO PRIORITARIA PARA LOS ESTADOS DE LA REGIÓN.
- EL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP) ES UN INCENTIVO PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE INSTALACIONES, SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS. (TAMBIÉN EL SRVSOP)
- TAMBIÉN SE MANIFIESTA LA INQUIETUD POR MEJORAR LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.
- EN CUANTO A LA RECUPERACIÓN DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO, PARA LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE , PREVISIONES A LARGO PLAZO INDICAN UN CRECIMIENTO EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS, DESDE LA REGIÓN Y DENTRO DE LA MISMA DE UN PROMEDIO ANUAL DE 6,6 % HASTA 2027.

LATINOAMÉRICA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

- SE HACE EVIDENTE QUE PARA REFORZAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SE REQUIERE AVANZAR HACIA ORGANIZACIONES REGIONALES Y DE INTEGRACIÓN.
- LAS ORGANIZACIONES REGIONALES PERMITIRÍAN PONER EN COMÚN RECURSOS Y REDUCIR COSTOS.
- LAS VENTAJAS SON EVIDENTES EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL . PERO TAMBIÉN PODRÍAN EXTENDERSE A:
- SUMINISTRO DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA;
- PROTECCIÓN;
- POLÍTICA MEDIOAMBIENTAL.

LATINOAMÉRICA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

- ORGANIZACIONES REGIONALES: NECESARIAS PARA FACILITAR EL PROCESO DE LIBERALIZACIÓN.
- FAVORECEN LA ELABORACIÓN DE NORMAS COMUNES.
- POSIBILITAN LA CREACIÓN DE UN MARCO REGIONAL DE REGLAMENTACIÓN.
- PROPORCIONAN MÁS FLEXIBILIDAD EN CUESTIONES DE PROPIEDAD Y CONTROL.
- LA COOPERACIÓN REGIONAL SE BENEFICIA CON LA EXISTENCIA DE LAS OFICINAS REGIONALES DE LA OACI (GREPECAS) Y
- LA ACCIÓN CONSTANTE DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (GEPEJTAS, COMITÉS Y ASAMBLEAS)

TRANSPORTE AÉREO

GESTIÓN DE LAS AUTORIDADES/AEROPUERTOS/LÍNEAS AÉREAS/USUARIOS

TRANSPORTE AÉREO

- El transporte aéreo nacional y regional se desarrollará mediante una sana competencia, que se asienta sobre 5 bases:
- 1. Competitividad
- 2. Reciprocidad
- 3. Nacionalidad
- 4. Autoridad
- 5. Integración regional

TRANSPORTE AÉREO

- Competitividad: 2 Tendencias:
- A) Regulación de la oferta de servicios: Planificar, decidir una regulación en teoría adecuada. Riesgo: Frena el desarrollo de la industria. Ventaja: El orden.
- B) Regulación por el mercado. Riesgo: La competencia ruinosa. Ventaja: Un mercado regulador y asignador de recursos: Las variables económicas de las operaciones aéreas alejan a las autoridades de la posibilidad de conocerlas y dominarlas y de reaccionar prontamente.

TRANSPORTE AÉREO

- VENTAJAS DE LOS TRANSPORTADORES
- A) CONTACTO DIRECTO CON EL MERCADO
- B) PUEDEN EXPERIMENTAR; ADECUAR SUS POLÍTICAS SEGÚN SEÑALES DEL MERCADO
- VENTAJAS DEL RÉGIMEN COMPETITIVO:
- 1. EL TRANSPORTADOR SE VE EXIGIDO A OPTIMIZAR SU EFICIENCIA Y SU SERVICIO.
- 2. LIBERTAD DE ACCESO AL MERCADO
- 3. LIBERTAD DE PRECIOS
- 4. TRANSPARENCIA: REGISTRO DE ITINERARIOS, TARIFAS Y CONDICIONES

TRANSPORTE AÉREO

- RECIPROCIDAD

IGUALDAD DE CONDICIONES PARA COMPETIR.

NO DISCRIMINACIÓN ENTRE TRANSPORTADORES ESTATALES Y PRIVADOS DENTRO DEL ESTADO Y ENTRE TRANSPORTADORES NACIONALES Y EXTRANJEROS EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL.

LO CONTRARIO: UN ACUERDO QUE FAVOREZCA A UNA SOLA DE LAS PARTES: DIFERENTES PUNTOS INTERMEDIOS, DIFERENTES LIBERTADES, CAPACIDADES OFRECIDAS O NÚMERO DE VUELOS

TRANSPORTE AÉREO
NACIONALIDAD DEL TRANSPORTADOR

- RELACIÓN ENTRE UN ESTADO Y SUS TRANSPORTADORES BASADA EN SU TERRITORIO.
- DOS POSIBILIDADES EXTREMAS:
- 1) LA RELACIÓN MÁS ESTRECHA: TRANSPORTADOR ESTATAL (DE BANDERA).
- 2) LA RELACIÓN MÁS DISTANTE: TRANSPORTADOR BASADO EN TERRITORIO NACIONAL, PERTENECIENTE A EXTRANJEROS Y ADMINISTRADO POR ELLOS.

AMBOS EXTREMOS PUEDEN LESIONAR UNA SANA COMPETENCIA.

TRANSPORTE AÉREO

- A) TRANSPORTADOR ESTATAL
- 1. SEGURIDAD NACIONAL
- 2. COSTOS ELEVADOS
- 3. BAJA RENTABILIDAD
- 4. ALTO RIESGO ECONÓMICO
- B) TRANSPORTADOR PRIVADO
- 1. PUEDEN REQUERIRSE EXPERIENCIA Y CAPITALES EXTRANJEROS
- 2. SE DILUYE EL CONCEPTO DE NACIONALIDAD: ¿A FAVOR DE QUIÉN O QUIÉNES SE NEGOCIAN LOS DERECHOS DE TRÁFICO?
- 3. LOS ACUERDOS BILATERALES PUEDEN INCLUIR LA EXIGENCIA DE LA PROPIEDAD SUSTANCIAL Y EL CONTROL EFECTIVO EN MANOS DEL ESTADO O SUS NACIONALES

TRANSPORTE AÉREO

¿SE JUSTIFICA MANTENER LA DIFERENCIA ENTRE TRANSPORTADORES NACIONALES Y EXTRANJEROS?

SI SE SUPRIMIERA, EL TRANSPORTE QUEDARÍA LIBRE DE TODA RESTRICCIÓN: ABIERTO A QUIEN LO DESARA EXPLOTAR.

RIESGO: TRANSPORTADORES EXTRANJEROS PODRÍAN POSESIONARSE DEL MERCADO NACIONAL Y MONOPOLIZARLO.

SOLUCIÓN: ACEPTAR TRANSPORTADORES CONSTITUIDOS Y DOMICILIADOS EN EL TERRITORIO DEL ESTADO QUE DESIGNA, AÚN CUANDO PERTENEZCAN A EXTRANJEROS, CUYO PERSONAL Y USUARIOS EN SU MAYORÍA SEAN NACIONALES DEL ESTADO QUE DESIGNA.

TRANSPORTE AÉREO
AUTORIDAD

- LA AUTORIDAD HA DE SER:
- 1. INDEPENDIENTE
- 2. IMPERSONAL
- 3. TECNIFICADA
- 4. DESBUROCRATIZADA
- 5. CONCENTRADA

TRANSPORTE AÉREO
INTEGRACIÓN REGIONAL

- PROPENDER A LA INTEGRACIÓN REGIONAL: ELEMENTO DE LA POLÍTICA AÉREA COMERCIAL DE LA REGIÓN.
- VENTAJAS QUE OFRECE LA REGIÓN PARA LOGRAR LA INTEGRACIÓN:
- 1. AFINIDADES.
- 2. COMUNIDAD IDIOMÁTICA.
- 3.CONTIGÜIDAD GEOGRÁFICA.
- 4. POSIBILIDAD DE NEGOCIACIÓN EN BLOQUE.
- DESVENTAJAS:
- 1. SUBDESARROLLO
- 2. BARRERAS PROTECCIONISTAS
- 3. POLÍTICA DE APERTURA CON ESTADOS EXTRARREGIONALES.

TRANSPORTE AÉREO
GESTIÓN DE LAS AUTORIDADES: AEROPUERTOS

- Definición: Anexo 14 Convenio de Chicago 1944: Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

AEROPUERTOS
EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

- Revolución de la Aviación Civil a partir de los aviones a reacción desde la Segunda Guerra Mundial
- Evolución de la aviación, pero no de las Infraestructuras Aeroportuarias
- Aeropuertos vistos con una concepción militar, monopólicos y bajo ideas de soberanía.
- A partir de mediados de la década de los 80: Evolución hacia una concepción comercial.
- Aeropuertos como polos de desarrollo en materia de servicios y de comercio.
- Actividad comercial como forma de equilibrio económico de las explotaciones aeroportuarias.

MODELOS DE OPERACIÓN DE AEROPUERTOS

- Estatales: Directo o Empresas Públicas (Brasil, Cuba)
- Concesión: Total o Parcial
- Privados

SISTEMAS DE CONCESIÓN

- Individual. Ejemplos: Carrasco, Punta del Este, Guayaquil y Perú

- Sistema o Red. Ejemplos: Argentina, República Dominicana, Bolivia, México

QUÉ BUSCA EL ESTADO MEDIANTE PROCEDIMIENTOS DE CONCESIÓN

- Adecuación de la infraestructura a normas internacionales.
- Ampliación de la capacidad.
- Modernización y mejoramiento de las terminales
- Cumplimiento de normas y optimización en materia de seguridad
- Modernización de servicios de atención al pasajero.
- Ayuda al desarrollo del turismo.
- Generación de empleos.
- Mayor ingreso para el Estado por pago de impuestos.
- Ahorro para el Estado

EL SERVICIO AEROPORTUARIO

- Servicio Público: Actividad que tiene por objeto satisfacer las necesidades públicas susceptibles de ser prestadas por particulares.

- Objetivo: - Interés general
  - Bien común

SERVICIO AEROPORTUARIO – TEMAS LEGALES
Asignación de Slots

- Déficit de las infraestructuras
- Saturación y congestión de terminales
- Distorsión entre oferta y demanda de slots
- Oferta rígida: inversiones costosas – planificación a largo plazo.
- Demanda de líneas aéreas: flexible y de satisfacción inmediata

RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS AEROPUERTOS

- DESEMBARQUE

Consideración fundamental: el lugar donde ocurrió el hecho dañoso

. EMBARQUE

Situación más compleja a la hora de definir la acción

Leading case: Day vs. Trans World Air

RESPONSABILIDAD EN LOS AEROPUERTOS

Se debe analizar bajo los siguientes factores:

1) Ubicación del pasajero al momento de la lesión.
2) Actividad del pasajero al momento de la lesión.
3) Grado de control que la línea aérea estaba ejerciendo sobre el pasajero cuando ocurrió la lesión.

DERECHOS DEL USUARIO DEL TRANSPORTE AÉREO

- Vuelos confirmados: Embarque denegado: Derecho a ser recompensado y reorientado.
- Equipaje: Derechos y deberes. Derechos en caso de pérdida de equipaje.
- Transporte de niños, ancianos o discapacitados.
- Requisitos migratorios
- Reembolso: Transporte no proporcionado; cambios sin consentimiento del usuario.
- Mercadería extraviada o averiada
- Derecho a la información sobre el vuelo.

MATERIAL DE CONSULTA

- POLÍTICA AEROCOMERCIAL. Dr. Guillermo Novoa A.

  Estudio preparado por cuenta de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). 1996.
- UN PROYECTO DE POLÍTICA AEROCOMERCIAL PARA LATINOAMÉRICA. Dr. Guillermo Novoa Alcalde.

  Congreso Internacional y XXII Jornadas del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial. 1992.
- AEROPUERTOS. Dr. Aram Chouldjian. Exposición como invitado en el Curso de Postgrado de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Facultad de Derecho, Universidad de la República. Montevideo, 2007.

SEMINARIO / TALLER SOBRE "TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA"

Aspectos Económicos del Transporte Aéreo

Guatemala Junio - 2009

GYSLA GORTARI CABEZAS
INGENIERO COMERCIAL – DGAC CHILE

Aspectos Económicos del Transporte Aéreo

No existen estructuras orgánicas “tipo” que aseguren el éxito en la gestión de recursos para una organización. En la industria del transporte aéreo **cada Estado** con su respectiva **política gubernamental** determinara la forma última de **proporcionar sus servicios y operar sus instalaciones**.

Elementos del sistema de Transporte Aéreo

1. Servicios de navegación aérea
2. Aeropuertos
3. Operaciones de aeronaves

...De acuerdo a las Políticas OACI sobre derechos del Doc. 9082:

"le incumbe al Estado la responsabilidad definitiva de la seguridad operacional, la protección de la aviación y la vigilancia de los aspectos económicos de las operaciones"

Debemos tener presente que la industria aerocomercial o negocio aeronáutico en el que se desarrollan todas aquellas actividades vinculadas al transporte aéreo civil, incluye:

- Operadores o aerolíneas
- Agencias de viajes
- Aeropuertos
- Infraestructura
- Constructores de aeronaves

- Otras industrias relacionadas:
  - ✓ del petróleo,
  - ✓ de los seguros,
  - ✓ del turismo y
  - ✓ de la seguridad.

Sector impulsor de la economía

Industria en continuo crecimiento

¿Cómo lograr “formas” equilibradas de prestar servicios u operar instalaciones?

…Instrumentos de gestión adecuados, Procesos de concesionamiento racionales y Planes de desarrollo viables y sustentables.

…para lo cual será fundamental que en la gestión económica de la industria del transporte Aéreo no se pierda de vista…

…que se deben generar estrategias competitivas seguras y eficientes

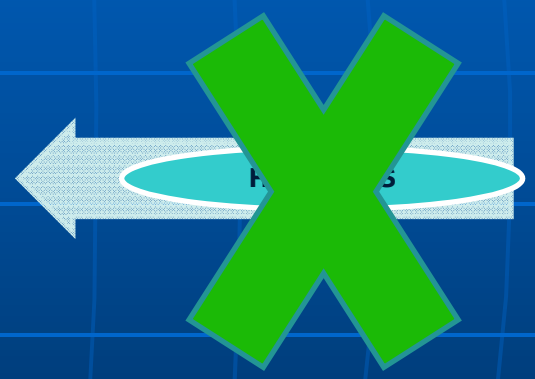
Seguridad Operacional

Protección de la aviación

Vigilancia aspectos económicos operaciones

“INSTRUMENTOS DE GESTIÓN”

= HERRAMIENTAS



HERRAMIENTAS
PARA LA CALIDAD

=

LEYES Y NORMAS
PRACTICAS
PROCEDIMIENTOS

INSTRUMENTOS DE GESTION → SISTEMA DE GESTION

…"en el que la provisión, administración, operación y mantenimiento de la infraestructura de la industria del transporte aéreo equilibre la rentabilización de activos con la responsabilidad social".

- ✓ **Participación de privados (Concesiones)**
- ✓ **Tarificación por el uso de infraestructura**
- ✓ **Uso de nuevas tecnologías**
- ✓ **Aplicación políticas de incentivo/desincentivo**

Visión de Gestión

Administrar la industria del transporte aéreo civil en un marco de objetivos regionales comunes y un sistema de gestión capáz de arbitrar voluntades, coordinar y aglutinar esfuerzos y validar resultados; en un contexto de globalización económica e integración de bloques de libre comercio, en el que los Estados incentiven a las organizaciones responsables de la prestación de los servicios de navegación aérea a adoptar estructuras orgánicas autónomas.

Servicios de Navegación Aérea

Ciclos Económicos

Ejemplos de Objetivos de Gestión

Ambito: Aeropuertos

“Un Aeropuerto amable con el pasajero y el medio ambiente”

Lograr el manejo de un caudal de tráfico de gran intensidad y niveles de seguridad y calidad excelentes.

Escenario:
Se requiere con urgencia con nuevas tecnologías que ayuden a liberar toda la capacidad posible. Esenciales serán los instrumentos de apoyo a la gestión de llegadas y salidas, los sistemas de toma de decisiones en colaboración y las herramientas de gestión de la información acordes al sistema.

AMBITO: Infraestructura de navegación aérea

“Operar un sistema global de navegación aérea basado en satélite”

Resolver los aspectos de financiación para viabilizar el progreso tecnológico de primer orden que se requiere para abrir nuevas posibilidades en el diseño de rutas y la configuración del espacio aéreo.

Escenario:
La navegación inercial, los sistemas terrestres de navegación junto con los sistemas de gestión avanzada de los vuelos son actualmente muy eficaces y seguirán siéndolo, pero la navegación por satélite ofrece posibilidades mas eficientes.

...Más objetivos de gestión

1. Reducir la tasa de accidentes de forma que sea X veces menor a la actual.

2. Lograr capacidad que dé cabida a hasta X veces más de los niveles de tráfico del año XX.

3. Conseguir que los retrasos de menos de X minutos sean el 99 % de los casos.

4. Lograr que los tiempos de tránsito de los pasajeros en los aeropuertos sean de entre X y Z minutos.

5. Reducir a X los niveles de contaminación, tanto por lo que respeta a la emisión de gases como al ruido en las proximidades de los Aeropuertos.....

BENEFICIOS:

Desde el punto de vista económico:

Facilita el comercio mundial, permitiendo a los países establecer relaciones comerciales con mercados geográficamente alejados.

Posibilita el turismo, mejorando la accesibilidad a los destinos turísticos.

Impulsa la productividad de las economías nacionales al permitir el acceso a economías de escala, la reducción de costes y la especialización productiva.

Mejora la eficiencia de las cadenas de suministro al reducir los tiempos de entrega en las mismas y el acceso a un mayor número de proveedores.

Posibilita la inversión empresarial al mejorar la accesibilidad de las empresas a nuevos mercados.

BENEFICIOS:

Desde el punto de vista social:

Mejora los estándares de vida de las personas al incrementar sus posibilidades de ocio y turismo.

Permite mantener relaciones personales y familiares ante la creciente movilidad geográfica de los trabajadores.

Contribuye al crecimiento sostenible de países en desarrollo, al posibilitar el turismo y el comercio y al generar oportunidades de empleo altamente cualificado y suponer una fuente de ingresos gubernamentales.

Facilita la entrega de ayuda humanitaria en situaciones extremas en áreas geográficamente alejadas.

Entonces

Estamos evolucionando hacia un concepto de seguridad aérea que corresponsabiliza a los reguladores y operadores aéreos, para lo cual se requieren fórmulas innovadoras para identificar y gestionar los riesgos de cada uno, con el fin de mejorar la fortaleza de las defensas del conjunto del Sistema de Transporte Aéreo.

Los instrumentos de gestión o herramientas de calidad permiten efectuar procesos de análisis continuo y sistemático de sus propios recursos y procesos para identificar los riesgos asociados a los mismos, antes de que el sistema falle.

Se debe priorizar una lógica de las necesidades operacionales basada en la seguridad que potencia responsablemente los beneficios económicos y sociales.

Entonces

Debemos tender a la aplicación de un modelo de administración y gestión que cumpla con los requerimientos y responsabilidades legales en el ámbito de la seguridad.

Las necesidades de desarrollo, seguridad, eficiencia y continuidad del transporte aéreo demandan la aplicación de modernas tecnologías de información, de comunicación, navegación por satélite.

La aplicación eficiente de los instrumentos de gestión estará en función de las habilidades, conocimientos y actitudes de las personas.

“CONCESIONES”

"Hemos apostado a que Chile es capaz de insertarse en el mundo con nuestra gente, con nuestra creatividad. De nuestra capacidad de alcanzar alianzas comerciales provechosas se juega una parte importante del bienestar futuro de nuestra población"

Ricardo Lagos Escobar

SISTEMA DE CONCESIONES

Desafío País

- A inicios de los años '90, el país requería, con urgencia, construir grandes obras de infraestructura para garantizar su desarrollo económico.
- El Estado no contaba con recursos para realizar estas inversiones.
- En 1993 el MOP convocó al sector privado a participar en las inversiones productivas que el país necesitaba, a través del Sistema de Concesiones.
- Empresas nacionales y extranjeras fueron invitadas a invertir bajo un sistema de contrato de concesión tipo BOT: el concesionario debía financiar, construir, operar y transferir la obra al Estado al término del contrato.
- Así nació el Sistema de Concesiones, el que permite a los privados financiar obras económicamente rentables y, luego, recuperar su inversión a través del cobro directo de una tarifa a los usuarios...

Objetivos del programa de concesiones

1. Captación de recursos privados para ayudar a financiar el desarrollo de las obras públicas futuras

2. Externalización de la construcción y la explotación de las obras de infraestructura pública, buscando niveles de servicios óptimos por los cuales los usuarios estén dispuestos a pagar

3. Liberación de recursos públicos para orientarlos a proyectos y programas de alta rentabilidad social

Desde los inicios nuestra Política Gubernamental fue…

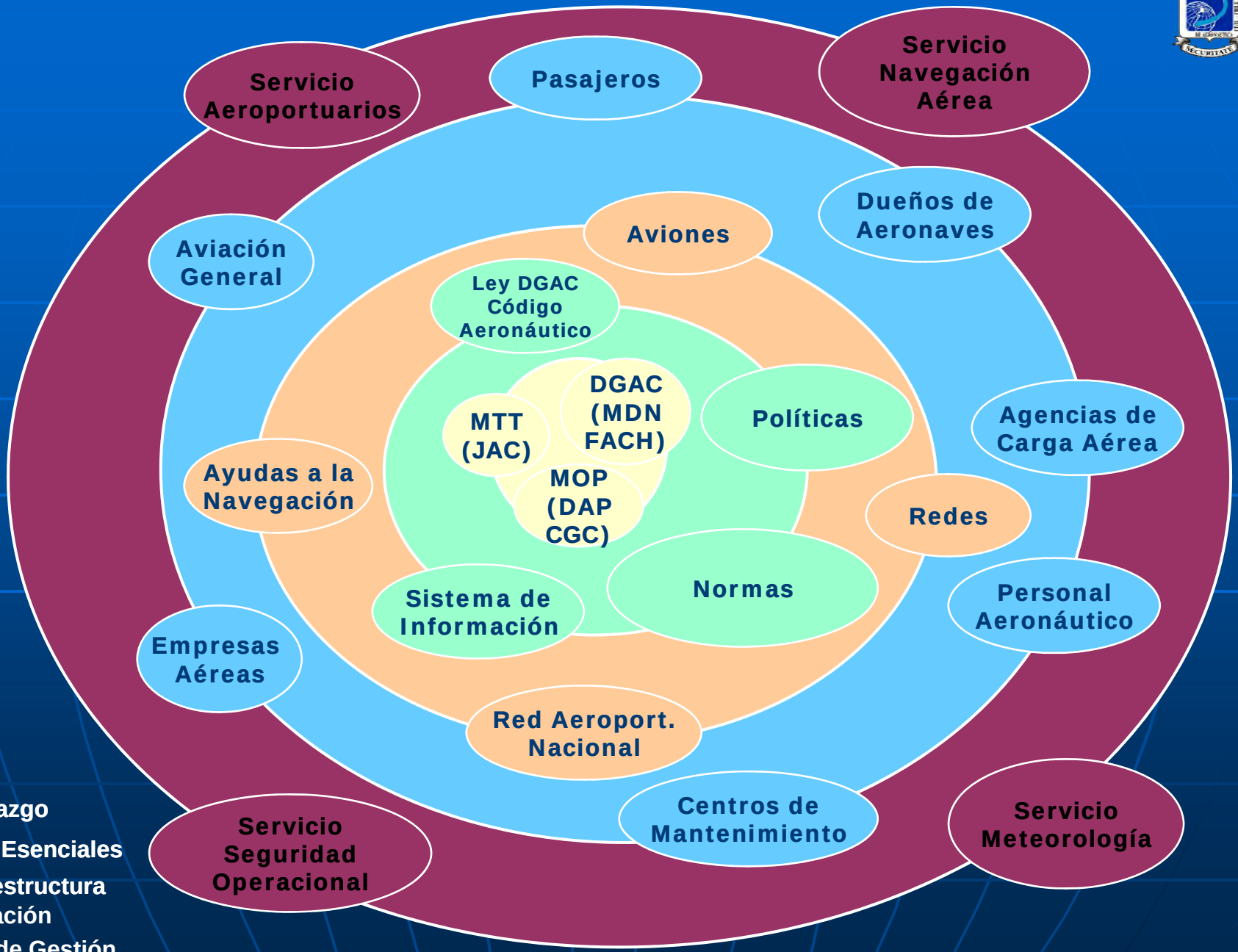
1. Frente a las condiciones favorables de los TLC la propuesta fue preparar un programa de infraestructura en el Marco del Bicentenario de la República que permita:
   - Potenciar el desarrollo económico del país
   - Generar más y mejores oportunidades para nuestras regiones
   - Mejorar la calidad de vida de los chilenos

2. El aporte que hace la infraestructura de transporte, pasa a ser un elemento clave al momento de avanzar en la reducción de la "distancia económica".

3. De ahí que las inversiones en puertos, aeropuertos, caminos de conexión nacional e internacional, así como los embalses y otro tipo de infraestructura que reduzca la incertidumbre y los costos de producción y de transporte, sigue siendo una condición necesaria para materializar los beneficios de los tratados de libre comercio.

Ciclo de Desarrollo del Proceso de Concesión

SISTEMA AERONÁUTICO NACIONAL DE CHILE



ACTORES DEL PROCESO

Nuevo Proyecto	→	M.O.P. (DAP)
Estudio de Demanda		**DAP / D.G.A.C. / CCOP / MIDEPLAN**
Anteproyecto Referencial		
Costo del Proyecto		
Evaluación Social		

Convenio Mandato	"D.G.A.C."	→	M.O.P. (CCOP)
Bases de Licitación	M.O.P. (CCOP)		"D.G.A.C." ✓
Licitación y Adjudicación	M.O.P. (CCOP)		"D.G.A.C." ✓
Construcción	Concesionaria		DAP / DGAC
Explotación Terminales	Concesionaria		DAP / DGAC
Financiamiento	"D.G.A.C."		Concesionaria

SISTEMA AERONÁUTICO OPERACIONAL

SUBSISTEMA
SERVICIOS
AEROPORTUARIOS

SUBSISTEMA
NORMATIVO
FISCALIZADOR

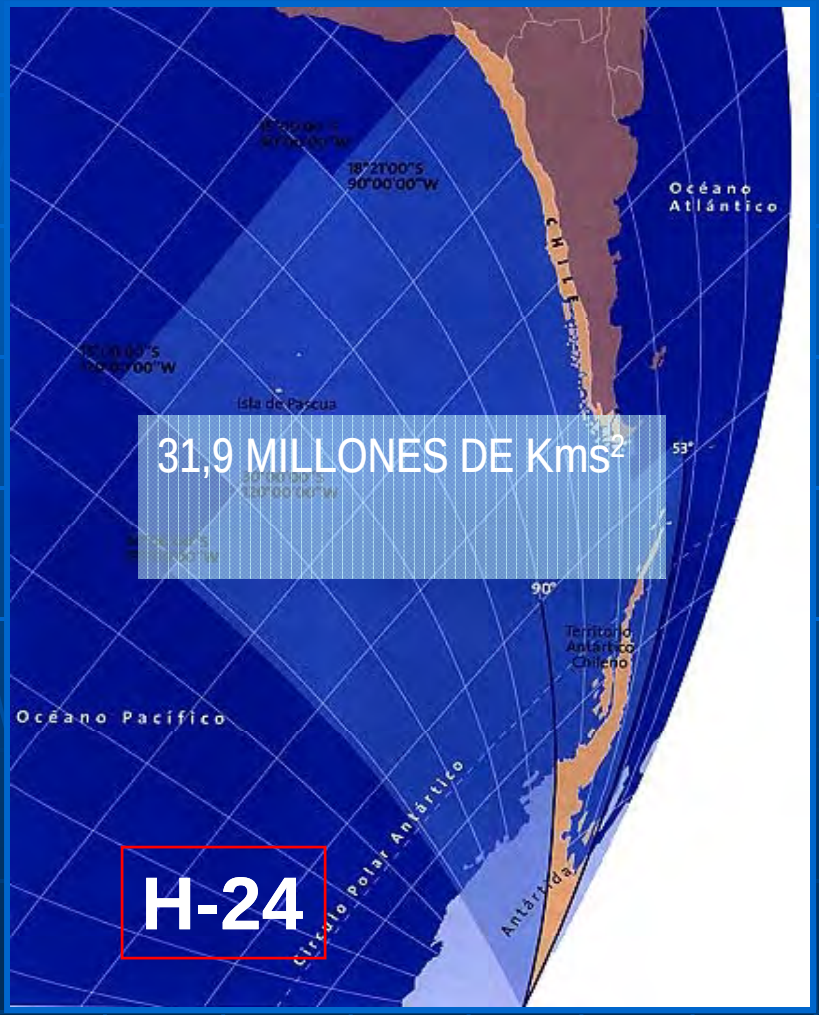
SUBSISTEMA
METEOROLÓGICO

SUBSISTEMA
AEROPORTUARIO

SUBSISTEMA
NAVEGACIÓN
AÉREA

SISTEMA AERONÁUTICO OPERACIONAL

ÁMBITO DE ACCIÓN



Fuente: "D.G.A.C.

RED AERONÁUTICA

Aeropuertos		7
Aeródromos		320
Depend. de Control	(TWR-ACC-APP)	37
Ayudas a la Navegación		104
Radares	(10 Mil.)	24

ACTIVIDAD OPERACIONAL (Anual)

Pasajeros	(10.500.000)
Operaciones	(500.000)
Carga (Tons.)	(310.000)
Tripulaciones	6.541
Aeronaves	1.479

Sistema de Concesión de Obra Pública en Chile

DEFINICION:

"DERECHO QUE EL ESTADO ENTREGA A PRIVADOS PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSERVACION Y EXPLOTACION DE UNA OBRA PÚBLICA, SUJETO A UN PLAZO DETERMINADO, EN QUE EL PAGO DE LA INVERSIÓN Y COSTOS OPERACIONALES SON DE CARGO DEL CONCESIONARIO, LO QUE PUEDE SER COMPLEMENTADO POR UN SISTEMA DE APORTES DEL ESTADO.

A SU VEZ, EL PRIVADO PERCIBE INGRESOS POR LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE LAS OBRAS "

CARACTERÍSTICA

Son del tipo B.O.T.

OBJETIVOS GENERALES

Mejorar la Infraestructura

Incorporación de Privados

Racionalidad Económica

Desarrollo

Sistema Aeronáutico Nacional

Mejores Servicios

USUARIO (Pasajero)

CON UNA GESTION BASADA EN PRINCIPIOS

Autofinanciamiento Red de Aeropuertos Concesionados

Inversión Estatal en Proyectos Alternativos

Rol del Sector Público / Privado claramente definido

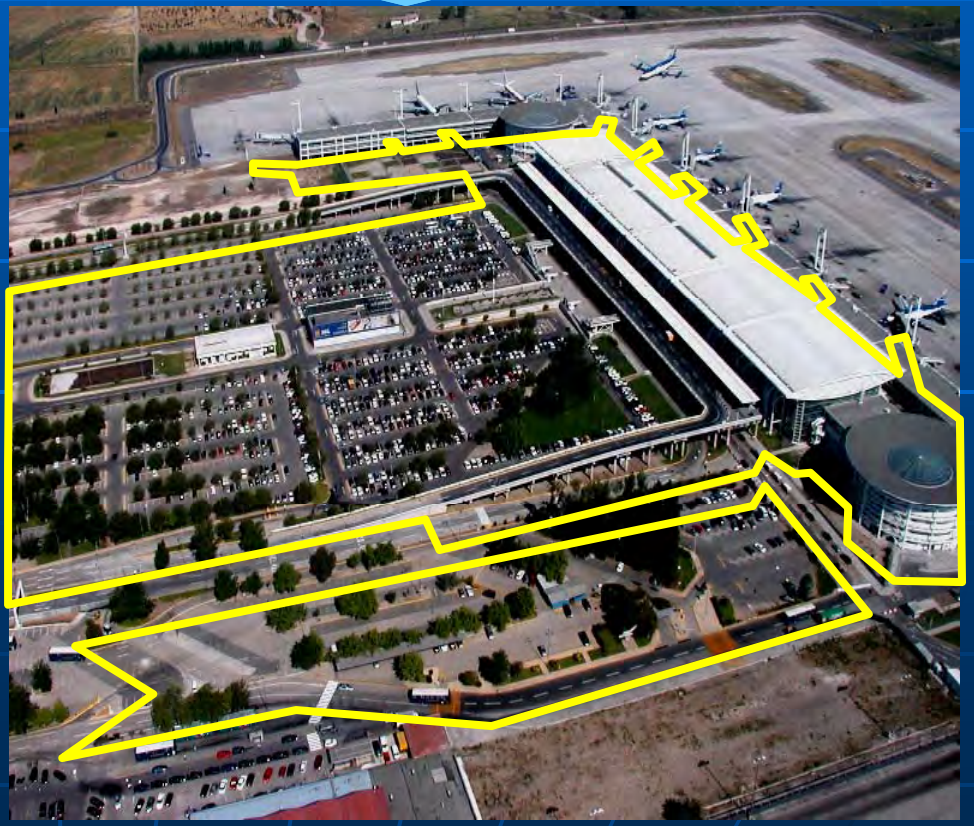
POLÍTICA DE CONCESIONES AEROPORTUARIAS

Área de Concesión Terminales

Los servicios del Concesionario (privado) tienen el carácter de exclusivos.

El Estado no puede explotar ningún servicio en terrenos o instalaciones del aeropuerto, que afecten la exclusividad de los mismos.

El Concesionario no puede explotar servicios que la DGAC ofrece fuera del área de concesión.



PLAN DE RECONCESIONES AEROPORTUARIAS

Primer Programa de Inversiones
1996-2001

AEROPUERTO	INVERSIÓN	CONCESIONARIO	PLAZO	TÉRMINO
"DIEGO ARACENA"	US 5.400.000	CHUCUMATA S.A	12 AÑOS	2008
"CERRO MORENO"	US 7.500.000	CINTRA CHILE	10 AÑOS	2010
"EL LOA"	US 3.800.000	I.D.C.SA. y Otros	12 AÑOS	2010
"LA FLORIDA"	US 3.700.000	I.D.C.SA. y Otros	10 AÑOS	2008/2013
"ARTURO MERINO BENÍTEZ"	US 220.000.000	SCL.	15 AÑOS	2013/2019
"CARRIEL SUR"	US 24.000.000	CONSORCIO AEROSUR	15 AÑOS	2016
"EL TEPUAL"	US 6.100.000	EL TEPUAL S.A	12 AÑOS	2008
"CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO"	US 10.000.000	AUSTRAL S.A.	8 AÑOS	2009
TOTAL	**US**	**280.500.000**		

PLAN DE RECONCESIONES AEROPORTUARIAS

Segundo Programa de Inversiones
2004- 2010

PROYECTO	INVERSIONES ESTIMADAS
(2ª Pista Ap. "A.M.B.")	69.000.000
"DESIERTO DE ATACAMA"	31.000.000
ARICA	9.000.000
TEMUCO	95.000.000
TONGOY	60.000.000
TOTAL	USD 195.000.000

PLAN DE RECONCESIONES AEROPORTUARIAS

TERCER Programa de Inversiones
2008- 20XX

PROYECTO	INVERSIONES ESTIMADAS
IQUIQUE	13.000.000
PUERTO MONTT	15.000.000
PUNTA ARENAS	10.000.000
CALAMA	27.000.000
ANTOFAGASTA	18.000.000
TOTAL	USD 83.000.000

…sea cual sea el modelo elegido, nos enfrentamos siempre a una “especie” de variables estructurales….

….el equilibrio se logrará con menos dificultades en la medida que tendamos a maximizar la rentabilidad, minimizar el riesgo y diversificar las fuentes de financiamiento.

Características de las Concesiones como Negocio Financiero

1. Los activos físicos involucrados – las obras – no son prendables.

2. Los plazos del negocio son relativamente largos, del orden de 20 a 30 años.

3. Participan del proceso muchos agentes que necesariamente deben estar de acuerdo en la forma como se financian los proyectos (promotores, concesionarias, compañías de seguro, financistas, bancos, consultores independientes, etc.).

4. Se requiere que el mercado de capitales tenga una profundidad que permita el financiamiento de largo plazo.

PLAN DE DESARROLLO

DEFINICION:

Es un instrumento de gestión y orientación para la gestión de recursos, a través del cual se definen los objetivos, estrategias y metas, que se lograrán mediante la formulación de proyectos a los cuales se les asignan recursos específicos para su ejecución, en un período de tiempo determinado.

¿PARA QUÉ SE FÓRMULA UN PLAN DE DESARROLLO?

Para guiar las acciones de una Administración hacia la eficiencia y seguridad de las operaciones de navegación aérea en un período de tiempo; sustentado en las necesidades del sistema aeronáutico nacional, las políticas internacionales y en la política gubernamental de un país.

MARCO LEGAL

…ámbito de facultades…

LEY ORGANICA

NORMATIVA

PROCEDIMIENTOS

ETAPAS

FORMULACION

- Nombre: Plan de Desarrollo Aeronáutico
- Documento compromiso de la Autoridad
- Base del Plan de Desarrollo

ELABORACION

- Diagnóstico situación (Misión – Visión)
- Formulación
- Plan de Inversiones
- Presentación y aprobación

EJECUCION

- Llevar a la práctica
- Establecer Plan de Acción

SEGUIMIENTO Y EVALUACION

- Informes de Ejecución
- Modificaciones y Ajustes

PLAN DE DESARROLLO Y REPOSICION DE CAPACIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DE CHILE

Período 2009 - 2013

I. SITUACION

- Situación General de la DGAC: Diagnóstico

- Plan de desarrollo y reposición de capacidades en el cual se establece la necesidad de desarrollar un programa para la reposición oportuna de equipamiento e incorporación de nuevas tecnologías

- Principales orientaciones

Plan Estratégico: Visión, Misión, Valores Institucionales y Objetivos Estratégicos.

Plan de Navegación Aérea: Escenario de instalaciones, servicios y procedimientos generales y establecimiento de criterios para la reposición de capacidades.

PLAN DE DESARROLLO Y REPOSICION DE CAPACIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DE CHILE

Período 2009 - 2013

II. PROPOSITO E IDEA DE CUMPLIMIENTO

- Orientar el gasto de la DGAC en este período para enfrentar necesidades e incorporar las nuevas tecnologías que sean necesarias.

- Orientar el cumplimiento de actividades de acuerdo a las necesidades reales de la DGAC, establecer la periodicidad de revisiones, readecuaciones y responsabilidades.

PLAN DE DESARROLLO Y REPOSICION DE CAPACIDADES DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DE CHILE

Período 2009 - 2013

III. TAREAS

- Distribuidas por unidades internas con responsabilidades y ámbitos de acción e interacción claramente definidos.

IV. MATERIAS ADMINISTRATIVAS

- Ratificación del período de vigencia, establecimiento de periodicidad y canalización de informes y revisiones.

V. COORDINACION Y MANDO

- Unidades internas y cargos responsables.

GRACIAS POR SU ATENCION

GYSLA GORTARI CABEZAS

INGENIERO COMERCIAL – JEFA SBD. COSTOS Y GESTION DE INGRESOS

DEPARTAMENTO COMERCIAL – DGAC CHILE

fgortari@dgac.cl;

SEMINARIO / TALLER SOBRE "TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA"

"ESTADISTICAS Y PROYECCIONES"

Junio de 2009

TEMARIO

1. Introducción: Importancia de las Estadísticas
2. Objetivo de las Estadísticas
3. Estadística y Modelación de Demanda en el Transporte Aéreo.
4. Información previa al análisis
5. Modelación de Demanda
6. Medición de la Actividad
7. Proyecciones
8. Índices utilizados
9. Modelos predictivos
10. Datos relevantes (PIB, PIB por sector, Crecimiento Poblacional, etc.)

INTRODUCCIÓN

¿Por qué son importantes las estadísticas en el Transporte Aéreo?

¿Qué nos permiten hacer?

¿Podemos gestionar mejor la información?

¿Podemos ser predictivos en nuestra gestión utilizando bien esta herramienta?

Es una herramienta matemática que nos permite Recopilar, Organizar, y Procesar datos con el fin de inferir las características del negocio y de la población objetivo, en nuestro caso el Transporte Aéreo de pasajeros y carga en nuestra región.

OBJETIVO

"Obtención de conclusiones basadas en los datos experimentales".

Existen principalmente 2 tipos de estadística:

1.- DESCRIPTIVA: Describir las características principales de los datos reunidos.

Ejemplo: Aumento de Tráfico aéreo de pasajeros hacia Brasil en el primer trimestre del año 2009.

2.- INFERENCIA: Extraer las conclusiones útiles sobre la totalidad de todas las observaciones posibles basándose en la información recolectada.

Ejemplo: Se concluye que el aumento en el tráfico de pasajeros se debió al aumento de la actividad económica de la región además de las crecientes actividades culturales realizadas en el primer trimestre del año 2009.

ESTADISTICAS Y MODELACION DE DEMANDA

En el caso de aeropuertos y transporte aéreo, los estudios se suelen dividir en dos grandes grupos a **nivel macro o estratégico y a nivel micro o táctico.**

Estratégica: enfocada al análisis y predicción de la demanda por transporte aéreo en un gran sistema, que puede estar representado por un país o región. En este caso el conjunto de aeropuertos involucrados se examina en relación a las características geográficas, económicas y de crecimiento de la región, para determinar las necesidades existentes.

A nivel micro: relacionados con la actividad en un aeropuerto específico, o entre un par origen-destino o rutas determinadas. Así, a través de este tipo de estudios es posible identificar, por ejemplo, las necesidades de desarrollo de los diferentes equipamientos de un aeropuerto a fin de proveer niveles de servicio adecuados.

INFORMACIÓN PREVIA AL ANÁLISIS

A. Propósito del Viaje
B. Nivel de Ingresos
C. Unidad de Tiempo de estudio (mensual, trimestral, etc.)
D. Origen y Destino
E. Longitud del trayecto
F. Tipo de Servicio

VARIABLES RELEVANTES A CONSIDERAR

- Producto Interno Bruto nacional y regional

- Población, empleo y tasa de motorización

- Evolución de las tarifas de transporte aéreo y de otros modos de transporte que puedan constituir competencia, tanto en el caso de carga como pasajeros

- Indicadores de actividad económica, tales como precio del petróleo, tasa de cambio de la divisa (que afecta y distribución del ingreso.

MODELACIÓN DE DEMANDA

Variedad de técnicas de predicción disponibles:

Desde el juicio subjetivo de expertos hasta sofisticados modelos matemáticos.

La selección de un MODELO esta en función de:

- ✓El uso que se le dará a la predicción
- ✓La disponibilidad de datos para el análisis.
- ✓La existencia de personal capacitado para manejar herramientas.
- ✓El grado de complejidad y sofisticación.
- ✓El plazo de tiempo dentro del cual se requiere la predicción.
- ✓El plazo dentro del cual ésta será utilizada.
- ✓El grado de precisión deseado.

MEDICIÓN DE LA ACTIVIDAD

En el transporte aéreo existen dos medidas básicas que pueden ser utilizadas para describir el nivel y naturaleza de esta actividad:

A. Volumen de pasajeros: Número total de viajeros en el sistema analizado durante un período dado de tiempo.

B. Pasajeros-kilómetros: Número de viajes de pasajeros multiplicado por su longitud. Esta es la medida mas general y normalmente se calcula considerando solo a aquellos pasajeros que pagan su pasaje (“Revenue Passenger Kilometres").

Nota: si además interesan los viajes en el modo aéreo, se suele incorporar otra medida de importancia:

C. Operaciones de las aeronaves, que corresponde al numero total de salidas de aeronaves en el sistema.

PROYECCIONES

Importancia del análisis de Estacionalidad y Periodización:

"Aún cuando para determinar la actividad de un aeropuerto lo que interesa son los totales anuales de carga y pasajeros que este moviliza, son los flujos de punta los que determinan en gran medida su diseño y, por lo tanto, los costos de inversión, mantención y operación del mismo".

Uno de los problemas específicos que tienen los "flujos puntas", en el caso de la aviación comercial es que existe un potencial conflicto de intereses entre aeropuertos y líneas aéreas.

INDICES UTILIZADOS

Para comenzar el análisis que permita utilizar un Modelo particular de Proyección se consideran algunos de los siguientes indicadores:

1.Tasa de ocupación estándar (SBR) "standard busy rate“ (Europa) (Hora 30 de mayor flujo).

2.Tasa de ocupación horaria (BHR) "busy hour rate") Se define como la tasa de pasajeros por hora que es sobrepasada sólo por un 5% de los tráficos horarios.

3.Pasajeros de hora punta típicos (TPHP) ("typical peak hour passengers") utilizada en los EE.UU. Como un método que parte por definir una razón aceptable entre el flujo de punta y el flujo total anual.

4.Hora punta perfil (PPH) ("peak profile hour”), también se conoce como punta diaria promedio ("average daily peak")

MODELOS PREDICTIVOS

Modelos de regresión lineal

Este tipo de modelos intenta relacionar la variación en el tráfico con variables socio-económicas y de nivel de servicio, explorando y analizando aquellas que han afectado los patrones históricos de la demanda de viajes, y aquellas que podrían influir la demanda futura.

Modelos de series de tiempo

Ese tipo de modelo es más complejo que el anterior y por lo tanto requiere de mayor cantidad de recursos, incluyendo personal calificado para estimarlos, interpretarlos y utilizarlos en modalidad predictiva. Su ventaja es que permiten tratar adecuadamente algunos problemas típicos de los datos en el tiempo, como la autocorrelación, que pueden conducir a sesgos y predicciones erróneas si no se les considera en forma explícita.

MODELOS PREDICTIVOS

Modelos de factor de crecimiento

Hay una gran variedad de modelos de este tipo, son fáciles de entender y aplicar su proceso iterativo sencillo alcanza la convergencia en forma relativamente rápida son razonablemente exactos en el corto plazo y cuando se aplican en áreas en que existe una estructura de desarrollo estable.

Modelos de demanda directa y modelo gravitacional

El modelo gravitacional es el más conocido de los popularmente denominados "modelos agregados", y ha sido utilizado ampliamente en la estimación de demanda por transporte aéreo. La especificación del modelo, ha ido evolucionando en el tiempo y hoy existen técnicas sofisticadas para conseguir sacarle el máximo de provecho. Los modelos de demanda directa, tienen la ventaja de modelar generación y distribución de viajes en una sola función, a costa de un proceso de especificación, interpretación y validación de resultados algo mas complejo.

MODELOS PREDICTIVOS

Modelos de elección discreta

Estos modelos son de tipo probabilístico y permiten estimar la proporción de mercado que elige cada alternativa en competencia. Son sin duda los modelos más populares en la actualidad y se han constituido en el enfoque más importante en los últimos años. Están basados en teorías de comportamiento individual en lugar de analogías con la física como los modelos agregados, por lo que se espera que ofrezcan mejores resultados.

Importancia para cada uno de los modelos:

La calibración de las variables y la posterior Validación del modelo.

MODELOS PREDICTIVOS

Modelos de factor de crecimiento

Hay una gran variedad de modelos de este tipo, son fáciles de entender y aplicar su proceso iterativo sencillo alcanza la convergencia en forma relativamente rápida son razonablemente exactos en el corto plazo y cuando se aplican en áreas en que existe una estructura de desarrollo estable.

Modelos de demanda directa y modelo gravitacional

El modelo gravitacional es el más conocido de los popularmente denominados "modelos agregados", y ha sido utilizado ampliamente en la estimación de demanda por transporte aéreo. La especificación del modelo, ha ido evolucionando en el tiempo y hoy existen técnicas sofisticadas para conseguir sacarle el máximo de provecho. Los modelos de demanda directa, tienen la ventaja de modelar generación y distribución de viajes en una sola función, a costa de un proceso de especificación, interpretación y validación de resultados algo mas complejo.

OTROS INDICADORES RELEVANTES

La Demanda es posible cuantificarla considerando parámetros aceptados regulares para todos los actores:

RPKs	Ingresos Pax./Km.
ASK	Asiento Dispon./Km.
FTK	Toneladas/Km.
LF	Factor Utilización de Carga

VARIACIÓN PIB

Fuente: CEPAL

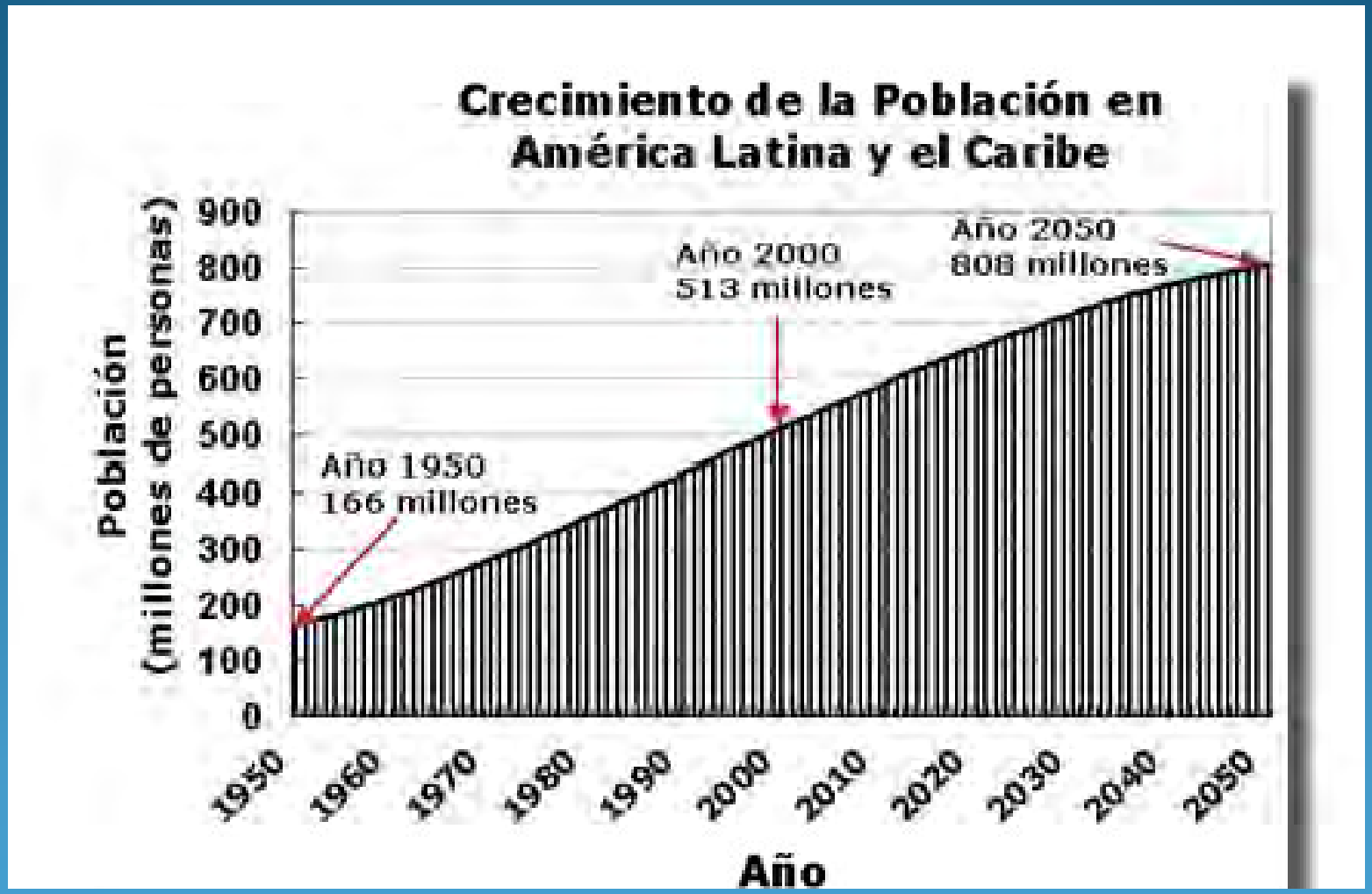
Países	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Antigua y Barbuda	4,9	4,4	4,1	1,5	2,2	2,5	5,2	7,2	4,7	12,6	10,0	2,5
Argentina	8,1	3,9	- 3,4	- 0,8	- 4,4	- 10,9	8,8	9,0	9,2	8,5	8,7	6,8
Bahamas	4,9	7,7	3,3	4,3	- 0,3	2,0	- 2,4	- 0,2	3,3	4,6	2,8	1,5
Barbados	4,6	6,2	0,5	2,3	- 4,6	0,7	2,0	4,8	4,3	3,3	3,2	1,5
Belice	3,6	3,7	8,4	12,3	5,0	5,1	9,3	4,6	3,0	4,7	1,2	6,0
Bolivia	5,0	5,0	0,4	2,5	1,7	2,5	2,7	4,2	4,4	4,8	4,6	5,8
Brasil	3,4	0,0	0,3	4,3	1,3	2,7	1,1	5,7	3,2	4,0	5,7	5,9
Chile	6,6	3,2	- 0,8	4,5	3,4	2,2	3,9	6,0	5,6	4,3	5,1	3,8
Colombia	3,4	0,6	- 4,2	2,9	2,2	2,5	4,6	4,7	5,7	6,8	7,7	3,0
Costa Rica	5,6	8,4	8,2	1,8	1,1	2,9	6,4	4,3	5,9	8,8	7,3	3,3
Cuba	2,8	0,2	6,2	5,9	3,2	1,4	3,8	5,8	11,2	12,1	7,3	4,3
Dominica	2,5	3,2	0,6	0,6	- 3,6	- 4,2	2,2	6,3	3,4	5,2	3,4	3,4
Ecuador	4,1	2,1	- 6,3	2,8	5,3	4,2	3,6	8,0	6,0	3,9	2,5	6,5
El Salvador	4,2	3,7	3,4	2,2	1,7	2,3	2,3	1,9	3,1	4,2	4,7	3,0
Granada	5,4	3,7	6,3	17,5	- 3,9	2,1	8,4	- 6,5	12,0	- 1,9	3,6	2,1
Guatemala	4,4	5,0	3,8	3,6	2,3	3,9	2,5	3,2	3,3	5,3	5,7	3,3
Guyana	6,2	- 1,7	3,8	- 1,4	2,3	1,1	- 0,7	1,6	- 2,0	5,1	5,4	4,8
Haití	2,7	2,2	2,7	0,9	- 1,0	- 0,3	0,4	- 3,5	1,8	2,3	3,2	1,5
Honduras	5,0	2,9	- 1,9	5,7	2,7	3,8	4,5	6,2	6,1	6,3	6,3	3,8
Jamaica	- 1,0	- 1,2	1,0	0,7	1,5	1,1	2,3	1,0	1,4	2,5	1,2	0,0
México	6,8	5,0	3,8	6,6	0,0	0,8	1,4	4,0	3,2	4,8	3,2	1,8
Nicaragua	4,0	3,7	7,0	4,1	3,0	0,8	2,5	5,3	4,3	3,9	3,8	3,0
Panamá	6,5	7,3	3,9	2,7	0,6	2,2	4,2	7,5	7,2	8,5	11,5	9,2
Paraguay	3,0	0,6	- 1,5	- 3,3	2,1	0,0	3,8	4,1	2,9	4,3	6,8	5,0
Perú	6,9	- 0,7	0,9	3,0	0,2	5,0	4,0	5,1	6,7	7,6	8,9	9,4
República Dominicana	8,0	7,0	6,7	5,7	1,8	5,8	- 0,3	1,3	9,3	10,7	8,5	4,5
Saint Kitts y Nevis	7,4	0,9	3,6	4,3	2,0	1,0	0,5	7,6	5,6	5,3	4,0	9,7
San Vicente y las Granadinas	2,9	5,2	4,4	1,8	1,0	3,7	3,2	6,2	3,6	9,6	7,7	1,0
Santa Lucía	4,0	6,4	2,4	- 0,2	- 5,1	3,1	4,3	5,2	6,0	4,0	1,1	2,3
Suriname	2,2	3,1	- 2,4	4,0	5,9	1,9	6,1	7,7	5,6	5,8	5,3	5,0
Trinidad y Tabago	7,7	8,1	8,0	6,9	4,2	7,9	14,4	8,8	8,0	12,0	5,5	3,5
Uruguay	5,0	4,5	- 2,8	- 1,4	- 3,4	- 11,0	2,2	11,8	6,6	7,0	7,4	11,5
Venezuela (República Bolivariana de)	6,4	0,3	- 6,0	3,7	3,4	- 8,9	- 7,8	18,3	10,3	10,3	8,4	4,8
América Latina y el Caribe	**5,5**	**2,5**	**0,4**	**4,0**	**0,4**	**- 0,4**	**2,2**	**6,1**	**4,9**	**5,8**	**5,7**	**4,6**
América Latina	**5,5**	**2,5**	**0,3**	**4,0**	**0,4**	**- 0,4**	**2,2**	**6,1**	**4,9**	**5,8**	**5,8**	**4,6**
Caribe	**3,6**	**4,3**	**3,8**	**3,9**	**1,5**	**3,6**	**5,6**	**4,3**	**4,8**	**6,9**	**3,8**	**2,4**

VARIACIÓN PIB POR SECTOR ECONÓMICO

Rubro	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
PIB Producto interno bruto	0,4	4,0	0,4	- 0,4	2,2	6,1	4,9	5,8	5,7
Agricultura, caza, silvicultura y pesca	3,4	2,0	4,0	2,6	4,5	2,3	2,4	3,8	4,8
Explotación de minas y canteras	- 0,5	3,5	2,0	- 1,5	4,0	4,4	2,0	2,1	- 1,3
Industrias manufactureras	- 0,8	4,4	- 2,2	- 1,5	2,2	7,5	3,9	4,7	4,8
Electricidad, gas y agua	2,8	4,7	- 1,1	1,7	3,3	5,7	3,9	5,5	5,0
Construcción	- 3,4	0,9	- 2,7	- 3,6	0,3	8,9	7,0	11,2	6,4
Comercio al por mayor y al por menor, restaurantes y hoteles	- 1,6	6,1	- 1,1	- 2,6	2,4	7,6	5,7	7,2	6,7
Transportes, almacenamiento y comunicaciones	**3,4**	**7,5**	**2,8**	**1,2**	**3,5**	**8,1**	**7,5**	**7,7**	**8,6**
Establecimientos financieros, seguros, bienes inmuebles y servicios prestados a las empresas	1,3	3,4	2,4	1,6	1,8	4,5	5,8	6,9	7,2
Servicios comunales, sociales y personales	2,0	2,3	1,2	1,7	1,8	3,9	4,0	3,8	3,7
Menos: Servicios de intermediación financiera medidos indirectamente	0,1	4,0	0,8	- 1,5	1,4	10,0	18,6	21,6	12,4
Impuestos sobre los productos	- 5,2	6,1	- 2,6	- 6,0	4,4	12,5	5,0	6,2	10,0

Fuente: CEPAL

PROYECCIÓN POBLACIÓN REGIONAL



Fuente: CEPAL

PROYECCIÓN TRÁFICO AÉREO

SEMINARIO / TALLER SOBRE "TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA"

Transporte Aéreo
"Oferta y Demanda"

MAYO - 2009

TEMARIO

1. Introducción
2. Demanda del Transporte Aéreo
3. Factores que determinan la Demanda
4. Rol de la Autoridad
5. Demanda Aeroportuaria y Servicios
6. Indicadores Relevantes
7. Oferta del Transporte Aéreo
8. Factores determinantes de la Oferta
9. Conclusiones

INTRODUCCIÓN

Industria: Transporte

Negocio: Transporte Aéreo (Pasajeros y Carga)

OFERTA

- AEROLÍNEAS
- AERONAVES
- AEROPUERTOS
- SERVICIOS AERONÁUTICOS
- SERVICIOS NO AERONAUTICOS

MERCADO

DEMANDA

- PASAJEROS
- AEROLÍNEAS

CONSIDERACIONES

- Normativa Internacional e Internacional O.A.C.I. (Leyes y Recomendaciones)
- Rol de la Autoridad (Política Aerocomercial)
- Entorno: **Político, económico, tecnológico, social y cultural.**
- Estrategias Definidas por Operadores

DEMANDA DEL TRANSPORTE AÉREO

DEMANDA EN EL TRANSPORTE AÉREO

1. **Derivada** de Otras Actividades:
   - Negocios
   - Turismo, entretenimiento, Ocio.
   - Otros

2. Variable **Exógena**, pocas veces "controlable".
3. Alta sensibilidad al **Ingreso** y al **Precio.**

Ejemplo de relaciones interesantes:

- Si aumenta el Ingreso aumenta más la Demanda de Viajes de Ocio
- Si aumenta el PIB aumenta más la Demanda Viajes de Negocio

FACTORES QUE DETERMINAN LA DEMANDA

1. Precio (tarifa)
2. Ingreso pasajeros
3. Percepción de Seguridad del servicio
4. Precio otros modos de Transporte (sustitutos)
5. Calidad de Servicio

- Frecuencia
- Comodidad
- Confiabilidad

Otros Factores "Estructurales"

A. Población
B. Distancia
C. Tipo de Red

ROL DE LA AUTORIDAD

Según sea la naturaleza :

- **Monopolio**
- **Oligopolio**
- **Apertura Mercado**

"Equilibrio entre los intereses de los Aeropuertos y los de las Líneas Aéreas"

Administración y Gestión :

- **Definición de Política Aerocomercial**
- **Establecer una Visión País (Necesidades Aeropuertos y S.N.A.)**
- **Plan de Desarrollo (Diseño e Implementación)**
- **Dimensionar la Inversión**

ROL DE LA AUTORIDAD

Ejemplo: Chile: Política de Cielos Abiertos
Premisas:

1. Libre ingreso a los mercados
2. Libertad de precios
3. Mínima intervención de la autoridad

Rol importante de la Autoridad en la forma de gestionar el negocio

Demanda del Transporte Aéreo

Demanda Aeroportuaria

Requerimientos respecto de Infraestructura, Servicios y otras necesidades

AEROPUERTOS

Tipos Servicios Demandados:

Aeronáuticos:

- Terminal de Pasajeros (Embarque, equipajes, etc.)
- ATS y Meteorología
- Aproximación, Aterrizaje y Rodaje
- Carga (ULD, almacenaje)
- Asistencia Pasajeros y Aeronaves (Abastecimiento)
- Instalaciones Eléctricas
- Handling
- Seguridad Aeroportuaria

AEROPUERTOS

Tipos Servicios Demandados:

NO Aeronáuticos:

- **Terminal de Pasajeros (Bancos, Restaurantes, Hotel, etc.)**
- **Terminal de Carga (Embalaje, Rotulado, refrigeración, etc.)**

"AGREGAN VALOR AL GENERAR UNA VENTAJA COMPETITIVA IMPORTANTE"

¿Cómo medimos los efectos en el tiempo?

MEDICIÓN:

INDICADORES RELEVANTES

La Demanda es posible cuantificarla considerando <u>parámetros aceptados regulares para todos los actores</u>:

RPKs	Ingresos Pax./Km.
ASK	Asiento Dispon./Km.
FTK	Toneladas/Km.
LF	Factor Utilización de Carga

ACTUALIDAD DE LA DEMANDA

Causas y efectos importantes:

1. Crisis Financiera y el efecto en el crecimiento económico y en el ingreso de las personas.

2. Amenazas: Terrorismo y aparición de nuevas enfermedades.

3. Catástrofes Naturales: Huracanes, Terremotos, etc.

VARIACIÓN PIB

Fuente: CEPAL

Países	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Antigua y Barbuda	4,9	4,4	4,1	1,5	2,2	2,5	5,2	7,2	4,7	12,6	10,0	2,5
Argentina	8,1	3,9	- 3,4	- 0,8	- 4,4	- 10,9	8,8	9,0	9,2	8,5	8,7	6,8
Bahamas	4,9	7,7	3,3	4,3	- 0,3	2,0	- 2,4	- 0,2	3,3	4,6	2,8	1,5
Barbados	4,6	6,2	0,5	2,3	- 4,6	0,7	2,0	4,8	4,3	3,3	3,2	1,5
Belice	3,6	3,7	8,4	12,3	5,0	5,1	9,3	4,6	3,0	4,7	1,2	6,0
Bolivia	5,0	5,0	0,4	2,5	1,7	2,5	2,7	4,2	4,4	4,8	4,6	5,8
Brasil	3,4	0,0	0,3	4,3	1,3	2,7	1,1	5,7	3,2	4,0	5,7	5,9
Chile	6,6	3,2	- 0,8	4,5	3,4	2,2	3,9	6,0	5,6	4,3	5,1	3,8
Colombia	3,4	0,6	- 4,2	2,9	2,2	2,5	4,6	4,7	5,7	6,8	7,7	3,0
Costa Rica	5,6	8,4	8,2	1,8	1,1	2,9	6,4	4,3	5,9	8,8	7,3	3,3
Cuba	2,8	0,2	6,2	5,9	3,2	1,4	3,8	5,8	11,2	12,1	7,3	4,3
Dominica	2,5	3,2	0,6	0,6	- 3,6	- 4,2	2,2	6,3	3,4	5,2	3,4	3,4
Ecuador	4,1	2,1	- 6,3	2,8	5,3	4,2	3,6	8,0	6,0	3,9	2,5	6,5
El Salvador	4,2	3,7	3,4	2,2	1,7	2,3	2,3	1,9	3,1	4,2	4,7	3,0
Granada	5,4	3,7	6,3	17,5	- 3,9	2,1	8,4	- 6,5	12,0	- 1,9	3,6	2,1
Guatemala	4,4	5,0	3,8	3,6	2,3	3,9	2,5	3,2	3,3	5,3	5,7	3,3
Guyana	6,2	- 1,7	3,8	- 1,4	2,3	1,1	- 0,7	1,6	- 2,0	5,1	5,4	4,8
Haití	2,7	2,2	2,7	0,9	- 1,0	- 0,3	0,4	- 3,5	1,8	2,3	3,2	1,5
Honduras	5,0	2,9	- 1,9	5,7	2,7	3,8	4,5	6,2	6,1	6,3	6,3	3,8
Jamaica	- 1,0	- 1,2	1,0	0,7	1,5	1,1	2,3	1,0	1,4	2,5	1,2	0,0
México	6,8	5,0	3,8	6,6	0,0	0,8	1,4	4,0	3,2	4,8	3,2	1,8
Nicaragua	4,0	3,7	7,0	4,1	3,0	0,8	2,5	5,3	4,3	3,9	3,8	3,0
Panamá	6,5	7,3	3,9	2,7	0,6	2,2	4,2	7,5	7,2	8,5	11,5	9,2
Paraguay	3,0	0,6	- 1,5	- 3,3	2,1	0,0	3,8	4,1	2,9	4,3	6,8	5,0
Perú	6,9	- 0,7	0,9	3,0	0,2	5,0	4,0	5,1	6,7	7,6	8,9	9,4
República Dominicana	8,0	7,0	6,7	5,7	1,8	5,8	- 0,3	1,3	9,3	10,7	8,5	4,5
Saint Kitts y Nevis	7,4	0,9	3,6	4,3	2,0	1,0	0,5	7,6	5,6	5,3	4,0	9,7
San Vicente y las Granadinas	2,9	5,2	4,4	1,8	1,0	3,7	3,2	6,2	3,6	9,6	7,7	1,0
Santa Lucía	4,0	6,4	2,4	- 0,2	- 5,1	3,1	4,3	5,2	6,0	4,0	1,1	2,3
Suriname	2,2	3,1	- 2,4	4,0	5,9	1,9	6,1	7,7	5,6	5,8	5,3	5,0
Trinidad y Tabago	7,7	8,1	8,0	6,9	4,2	7,9	14,4	8,8	8,0	12,0	5,5	3,5
Uruguay	5,0	4,5	- 2,8	- 1,4	- 3,4	- 11,0	2,2	11,8	6,6	7,0	7,4	11,5
Venezuela (República Bolivariana de)	6,4	0,3	- 6,0	3,7	3,4	- 8,9	- 7,8	18,3	10,3	10,3	8,4	4,8
América Latina y el Caribe	**5,5**	**2,5**	**0,4**	**4,0**	**0,4**	**- 0,4**	**2,2**	**6,1**	**4,9**	**5,8**	**5,7**	**4,6**
América Latina	**5,5**	**2,5**	**0,3**	**4,0**	**0,4**	**- 0,4**	**2,2**	**6,1**	**4,9**	**5,8**	**5,8**	**4,6**
Caribe	**3,6**	**4,3**	**3,8**	**3,9**	**1,5**	**3,6**	**5,6**	**4,3**	**4,8**	**6,9**	**3,8**	**2,4**

VARIACIÓN PIB POR SECTOR ECONÓMICO

Rubro	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
PIB Producto interno bruto	0,4	4,0	0,4	- 0,4	2,2	6,1	4,9	5,8	5,7
Agricultura, caza, silvicultura y pesca	3,4	2,0	4,0	2,6	4,5	2,3	2,4	3,8	4,8
Explotación de minas y canteras	- 0,5	3,5	2,0	- 1,5	4,0	4,4	2,0	2,1	- 1,3
Industrias manufactureras	- 0,8	4,4	- 2,2	- 1,5	2,2	7,5	3,9	4,7	4,8
Electricidad, gas y agua	2,8	4,7	- 1,1	1,7	3,3	5,7	3,9	5,5	5,0
Construcción	- 3,4	0,9	- 2,7	- 3,6	0,3	8,9	7,0	11,2	6,4
Comercio al por mayor y al por menor, restaurantes y hoteles	- 1,6	6,1	- 1,1	- 2,6	2,4	7,6	5,7	7,2	6,7
Transportes, almacenamiento y comunicaciones	**3,4**	**7,5**	**2,8**	**1,2**	**3,5**	**8,1**	**7,5**	**7,7**	**8,6**
Establecimientos financieros, seguros, bienes inmuebles y servicios prestados a las empresas	1,3	3,4	2,4	1,6	1,8	4,5	5,8	6,9	7,2
Servicios comunales, sociales y personales	2,0	2,3	1,2	1,7	1,8	3,9	4,0	3,8	3,7
Menos: Servicios de intermediación financiera medidos indirectamente	0,1	4,0	0,8	- 1,5	1,4	10,0	18,6	21,6	12,4
Impuestos sobre los productos	- 5,2	6,1	- 2,6	- 6,0	4,4	12,5	5,0	6,2	10,0

Fuente: CEPAL

TRANSPORTE AÉREO INDICADORES

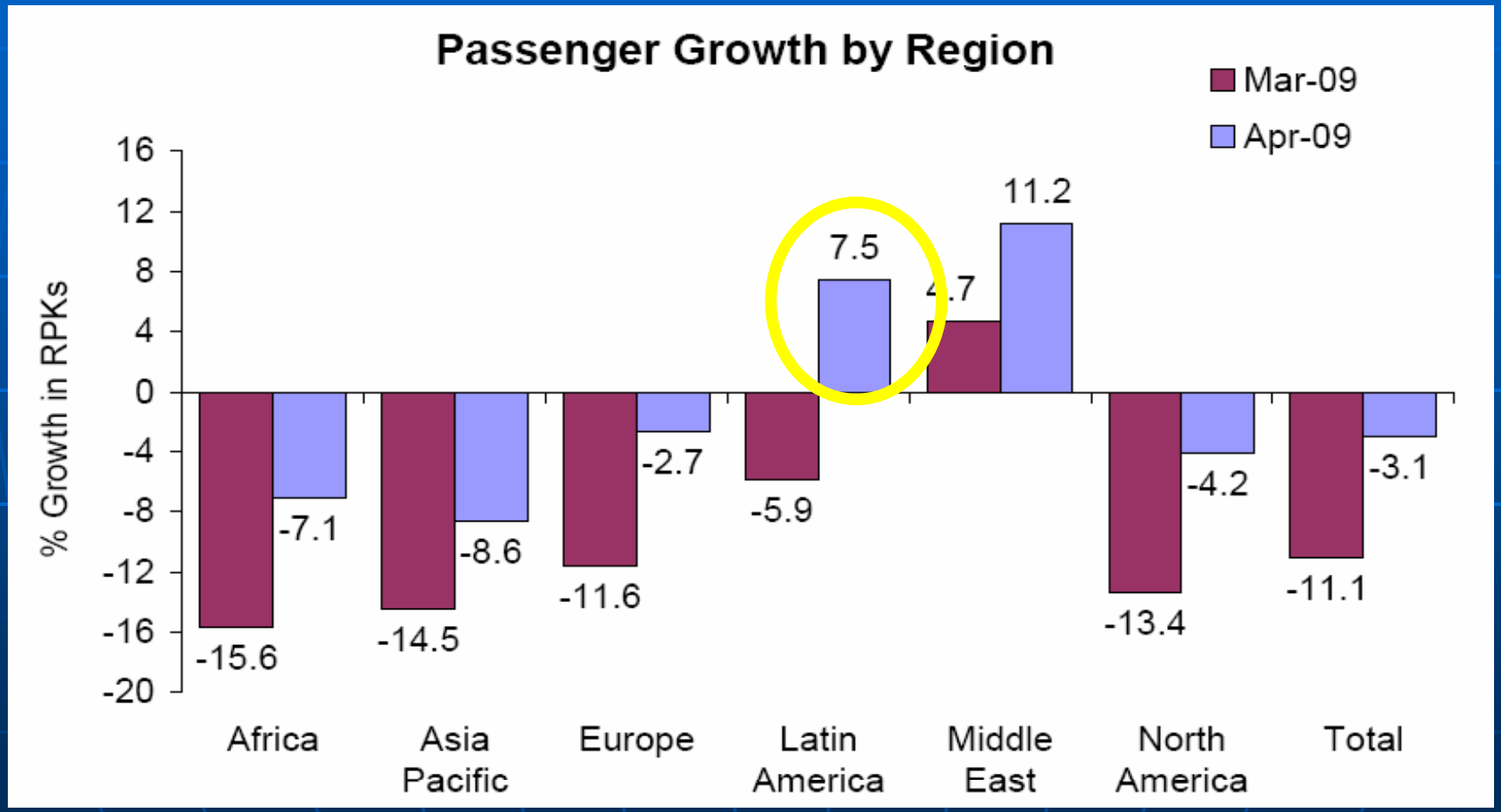
	Apr 2009 vs. Apr 2008					YTD 2009 vs. YTD 2008				
	RPK Growth	ASK Growth	PLF	FTK Growth	ATK Growth	RPK Growth	ASK Growth	PLF	FTK Growth	ATK Growth
Africa	-7.1%	-5.0%	73.4	-18.8%	-4.8%	-9.7%	-7.2%	70.4	-23.3%	-7.7%
Asia/Pacific	-8.6%	-7.4%	71.6	-22.3%	-12.6%	-11.2%	-7.2%	71.6	-24.7%	-12.2%
Europe	-2.7%	-2.6%	75.9	-23.3%	-5.5%	-7.4%	-4.5%	72.4	-22.3%	-6.1%
Latin America	7.5%	6.0%	71.2	-24.2%	1.5%	-1.1%	1.6%	72.0	-20.6%	-0.9%
Middle East	11.2%	12.3%	73.8	-11.1%	8.2%	4.9%	11.0%	70.9	-7.5%	7.1%
North America	-4.2%	-4.0%	78.1	-22.4%	-7.4%	-9.0%	-4.9%	74.7	-22.9%	-7.2%
Industry	-3.1%	-2.5%	74.4	-21.7%	-6.8%	-7.5%	-3.7%	72.3	-22.2%	-7.0%

Tocamos fondo????

Crecimiento Económico???

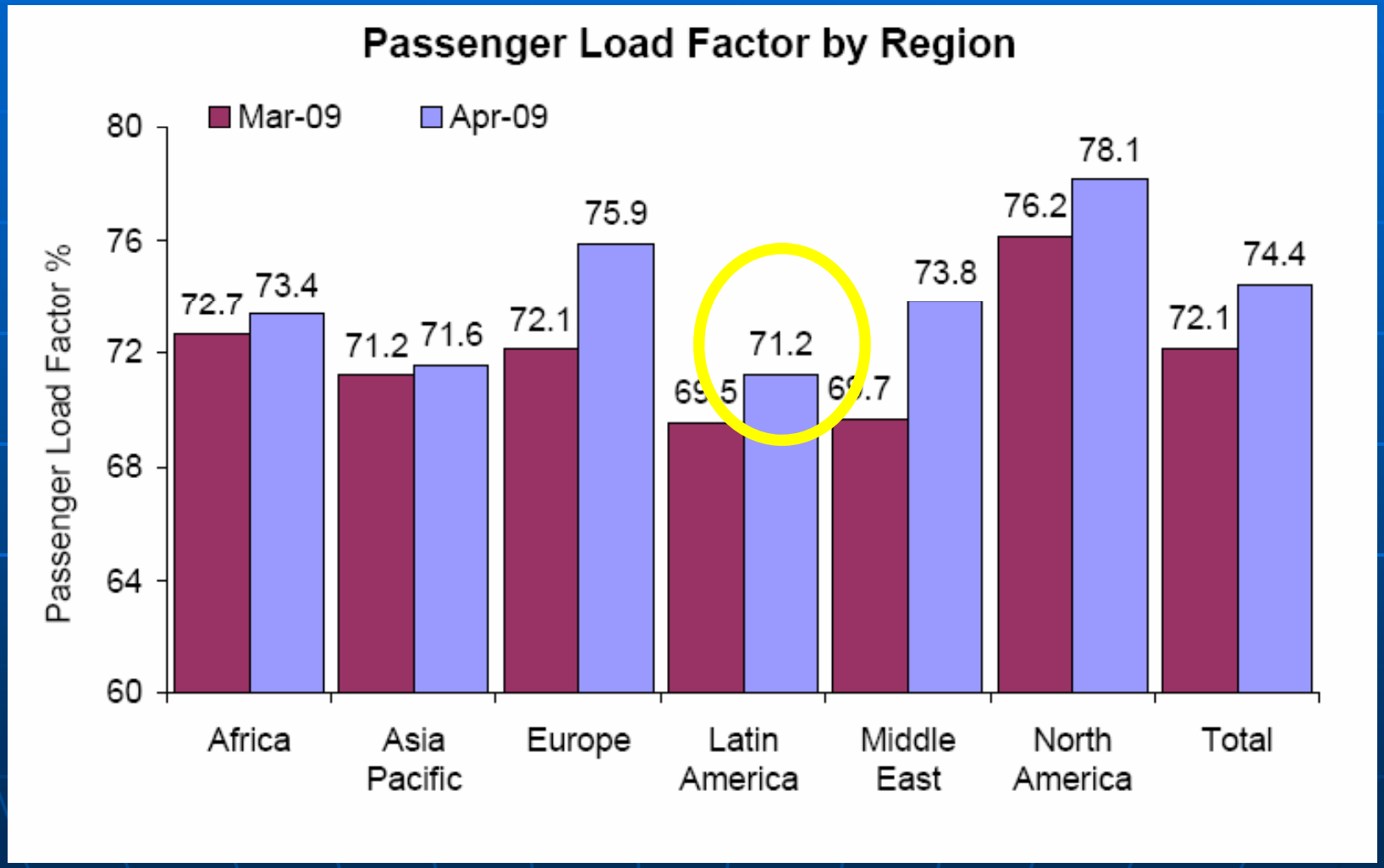
Fuente IATA. Abril 2009

INDICADORES



Fuente IATA. Abril 2009

INDICADORES



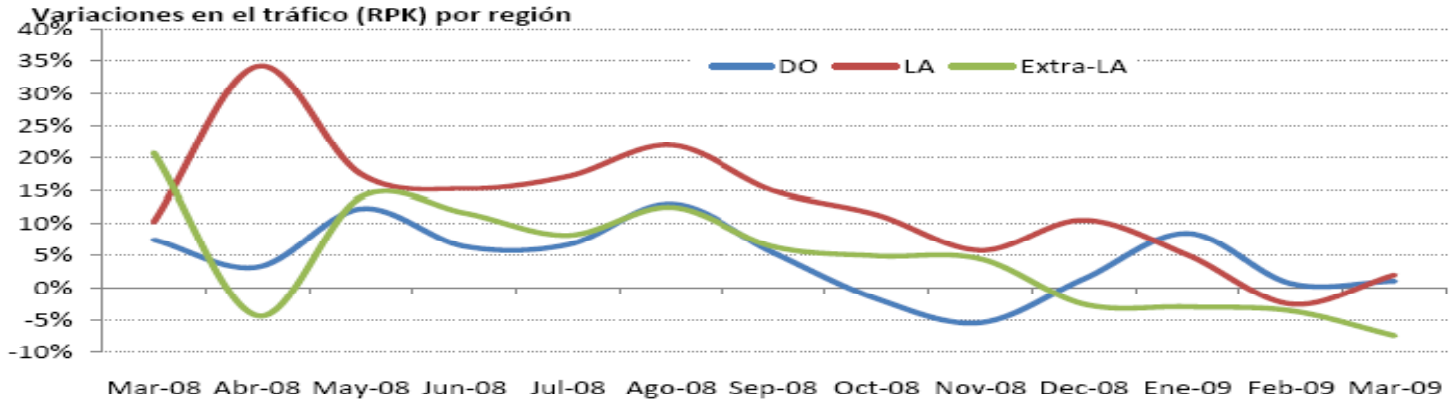
Fuente IATA. Abril 2009

INDICADORES

Marzo 2009 vs. Marzo 2008

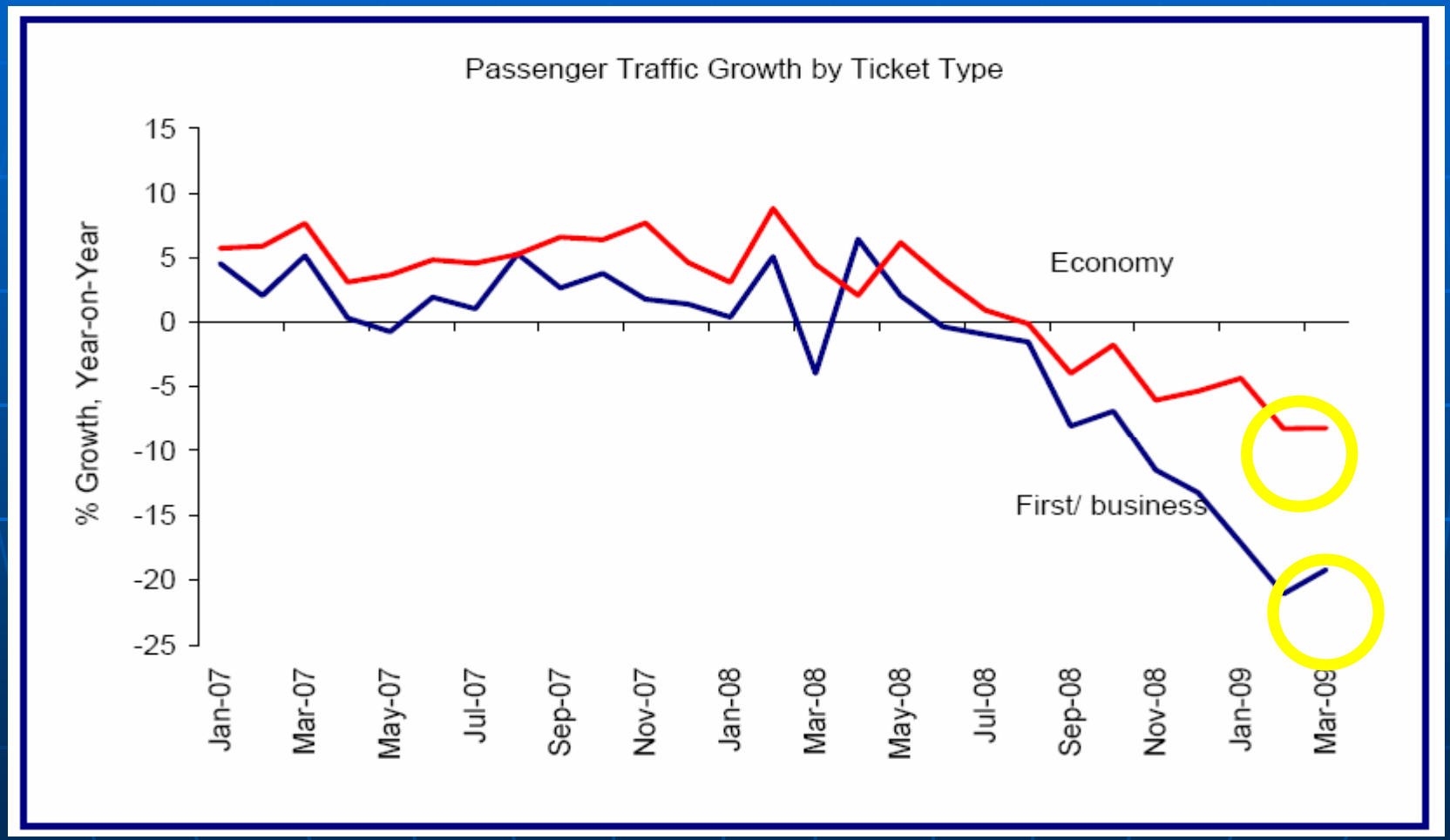
Región	RPK (000'000)	%	ASK (000'000)	%	PAX	%	PLF	%
Asia-Pacífico	287,2	-4,2%	377,9	6,3%	34.415	-7,3%	76,0%	-8,3
Charter	158,5	-35,0%	194,9	-38,5%	102.418	-36,2%	81,3%	4,4
Doméstico	5.503,4	1,0%	8.880,1	7,4%	6.285.277	-0,7%	62,0%	-3,9
Europa	1.906,1	-3,7%	2.659,9	-2,9%	233.614	-0,2%	71,7%	-0,6
Latinoamérica	3.176,6	2,0%	4.859,5	9,7%	1.981.577	-1,9%	65,4%	-4,9
Norteamérica	2.897,1	-7,9%	4.045,1	0,8%	908.930	-11,3%	71,6%	-6,8
Intra-LATAM	8.680,1	1,3%	13.739,7	8,2%	8.266.854	-1,0%	63,2%	-4,3
Extra-LATAM	5.248,8	-7,4%	7.277,9	-2,0%	1.279.377	-12,1%	72,1%	-4,2
Total	**13.928,9**	**-2,1%**	**21.017,6**	**4,4%**	**9.546.231**	**-2,6%**	**66,3%**	**-4,5**

Fuente: ALTA



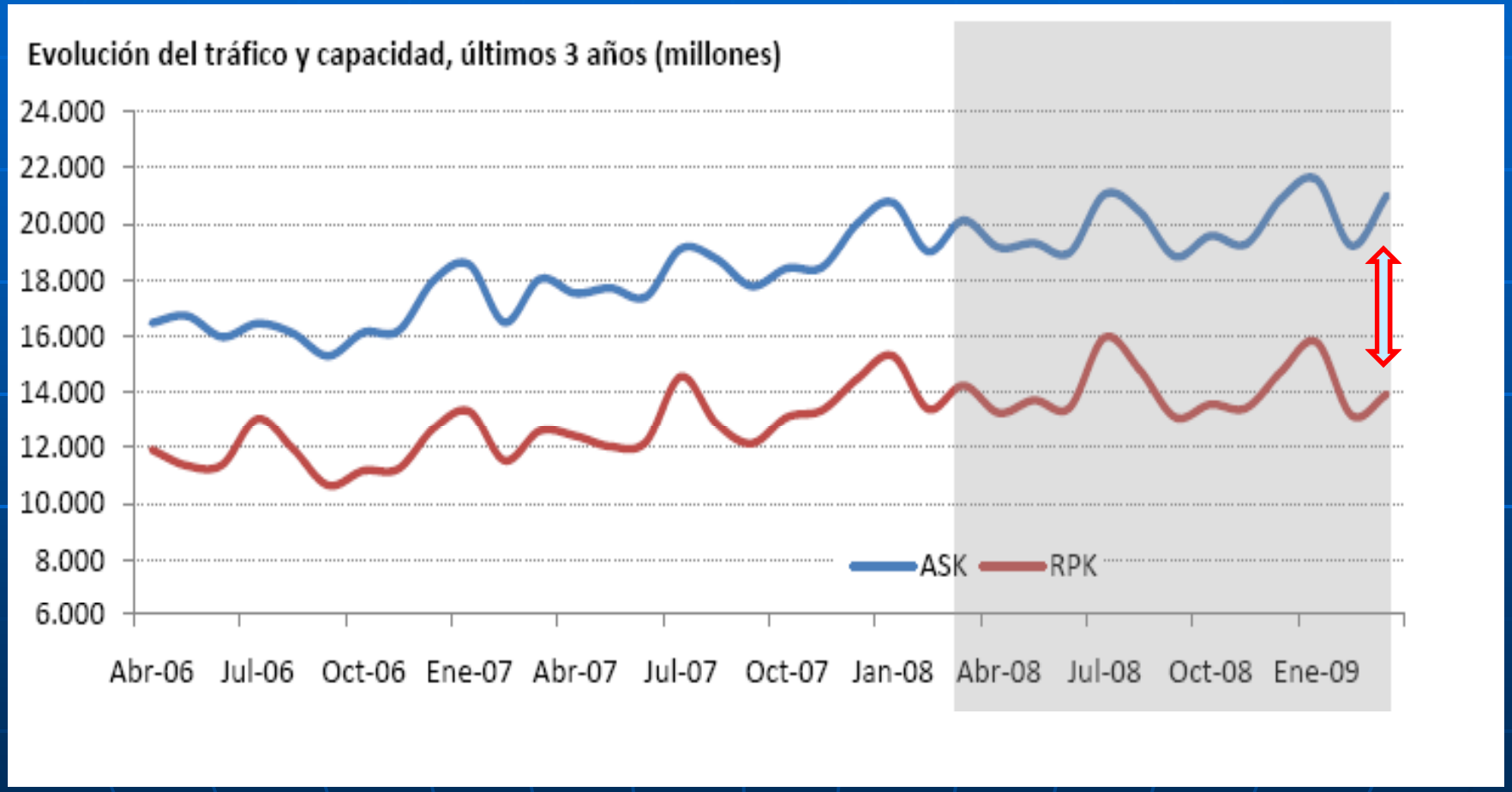
Fuente LATAM Mayo 2009

INDICADORES



Fuente IATA. Abril 2009

INDICADORES



Fuente LATAM Mayo 2009

OFERTA DEL TRANSPORTE AÉREO

OFERTA

Operadores / Líneas Aéreas

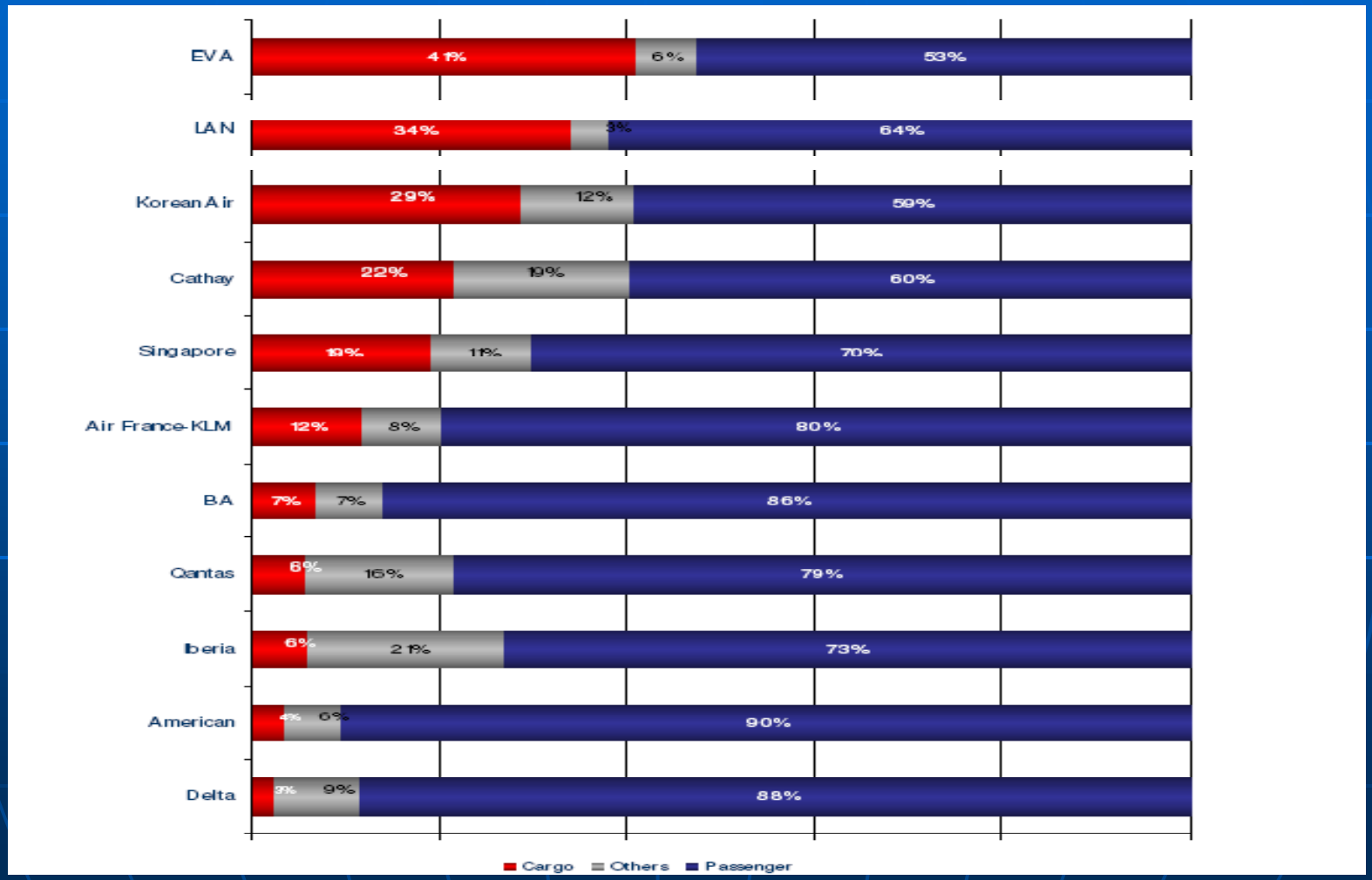
Aspectos Relevantes del Negocio

1. **Combinaciones en la oferta.**
2. **Optimización en la Estructura de Costos**
3. **Incorporación de Tecnologías**
4. **Servicios de apoyo asociados**

Importante: La cantidad de servicios de transporte aéreo a ofrecer no sólo depende del precio o tarifa vigente en el mercado, sino también de factores determinantes tales como el costo de los insumos principales, la tecnología disponible y las regulaciones de Gobiernos.

OFERTA

1.- Combinaciones en la oferta



Fuente Lan Airlines S.A. Marzo 2009

OFERTA

2.- Estructura de Costos

•Combustible	:	34 - 43 %
•Remuneraciones	:	16 – 25 %
•Tasas Aeronáuticas	:	9 – 14 %
•Arriendo Aeronaves	:	5 - 9 %
•Mantenimiento	:	5 – 12 %
•Servicios a Pasajeros	:	3 – 11 %

Fuente: Estados de Resultados Financieros Líneas Aéreas Regionales Año 2008

EVOLUCIÓN DE COMBUSTIBLE

Evolución WTI 2000-2009

OFERTA
Estructura de Flota

MODELOS	CANTIDAD	PMD	%
BOEING 737-700	175	55 - 79	76,94%
EMBRAER E-190	34		
MC DONELL DOUGLAS MD-87	33		
AIRBUS A320-200	165		
BOEING 767-300ER	53	X > 80	23,06%
AIRBUS A340-300	23		
OTROS	46		

¿Implementación de Estrategias de reducción de costos?
¿Oferta basada en un concepto “Funcional”?

Fuente: Principales Líneas Aéreas Regionales

INCORPORACIÓN DE TECNOLOGÍA

Directamente relacionados a Procesos y/o Servicios:

Procesos:

Embarque (Chequeo)
Seguridad “Transversales”

Servicios de :

Venta Pasajes (Internet)
Mantenimiento de Aeronaves

Eficiencia y Oferta

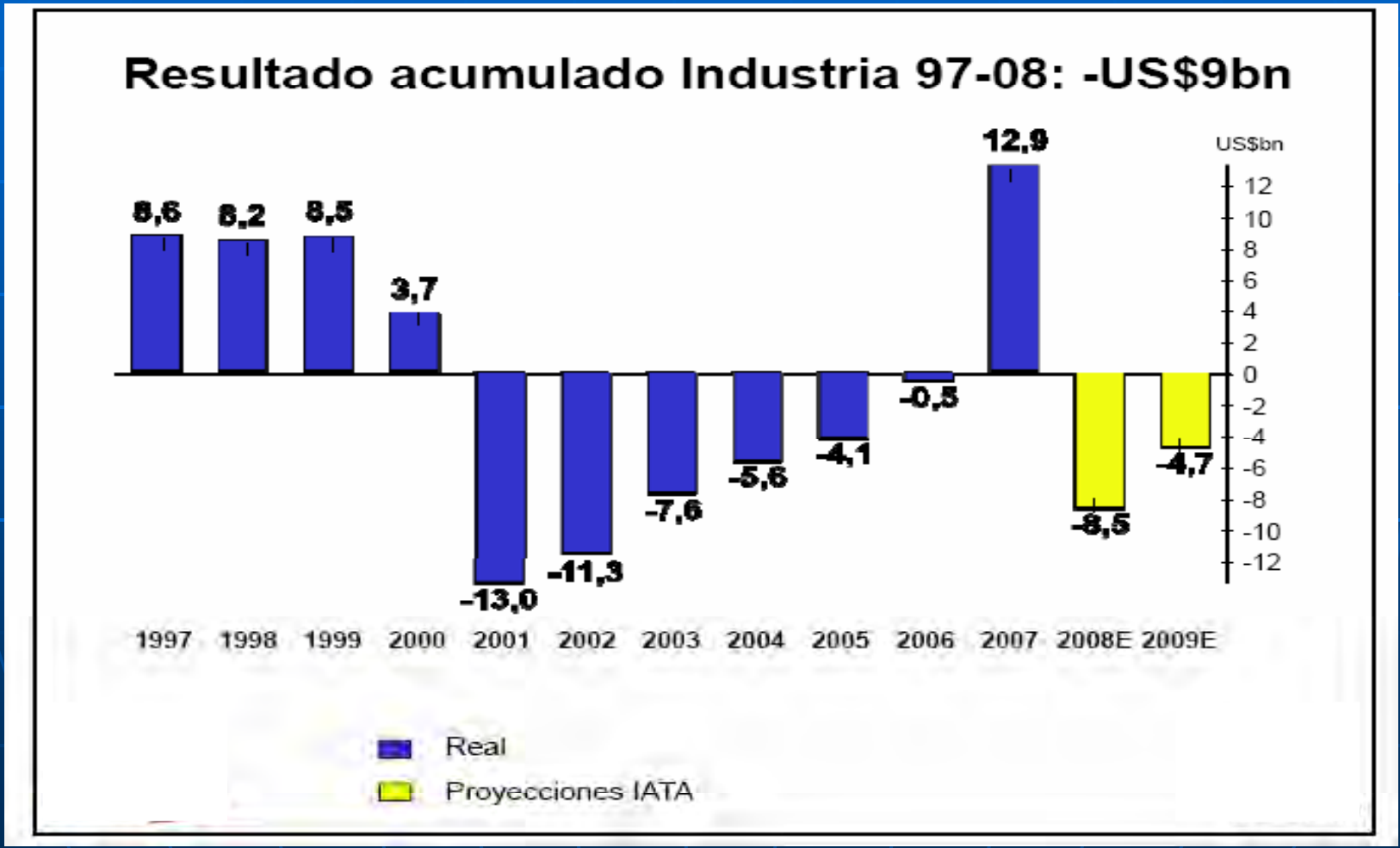
Concepto Operacional de la gestión del tráfico aéreo que indica que para que la prestación de este servicio sea operacionalmente segura, eficiente y económica se requiere de la <u>colaboración de todas las partes involucradas.</u>

Caso Chile: La "Campaña del Minuto", que demostró que se podía ahorrar combustible mediante la revisión de los procedimientos.

Datos:

1. **Año 2008, ahorro en promedio 10 minutos de vuelo**
2. **Ahorro acumulado de 152.000 minutos de vuelo entre 2004 y 2008.**

RESULTADO EN LA INDUSTRIA



Fuente IATA

CONCLUSIONES

- ✓ Importancia de las Políticas Públicas (Rol de la Autoridad) respecto de definición de Normativas que incentiven la Apertura.
- ✓ Relación Oferta – Demanda muy sensible a factores externos (Crisis Financiera)
- ✓ Desafío en la Industria: “Producir e incentivar cambios que afecten positivamente la Demanda, es decir que generen aumento”.
- ✓ Se deben considerar variables importantes para los analisis de Demanda (PIB), participación del sector económico, ingresos medios por habitante, etc.
- ✓ Cada vez es más importante la definición e implementación adecuada de estrategias por parte de los operadores.
- ✓ Importancia de la calidad de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos en los Aeropuertos.

MUCHAS GRACIAS

CONSULTAS

Transporte y Política Aérea

Gestión / líneas aéreas – "Yield Management".
Manejo de la carga
Monopolios y oligopolios

Antonio Martínez Salinas

Country Manager México

International Air Transport Association

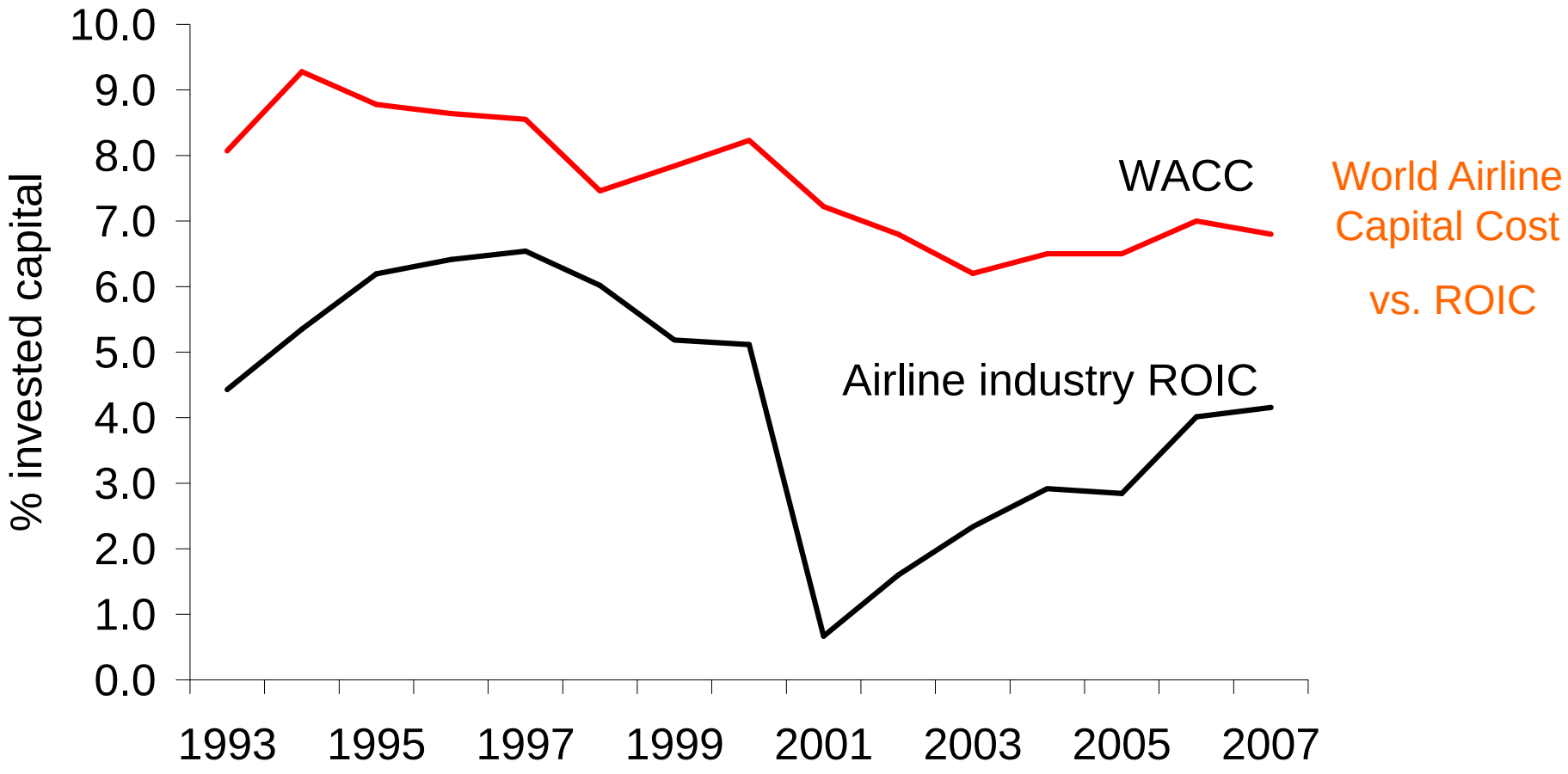
Seminario CLAC/TCB/DGAC

Guatemala, Guatemala

9 al 12 de Junio de 2009

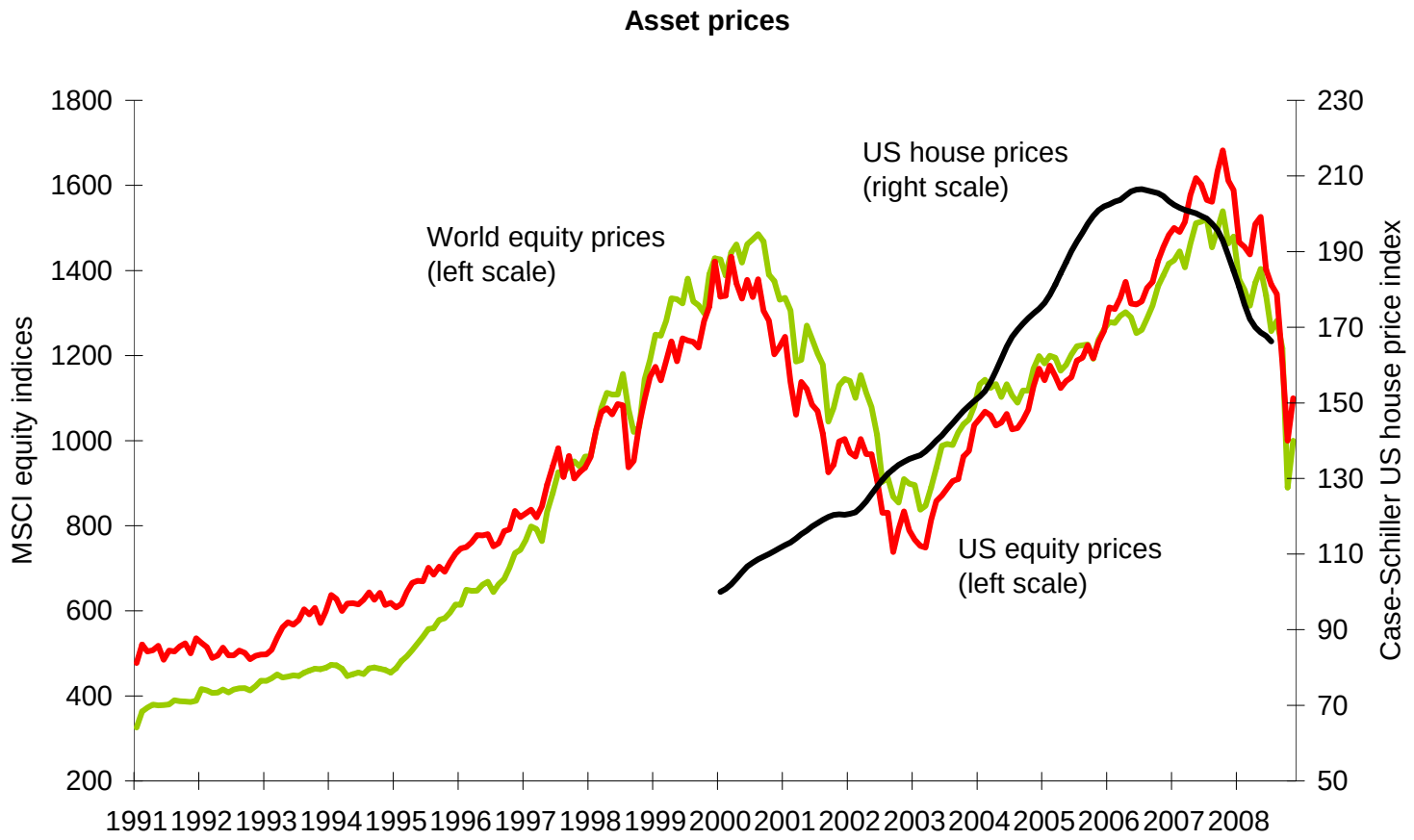
El estado de la Industria Aérea

Enfrentamos una actual insustentabilidad financiera de las aerolíneas

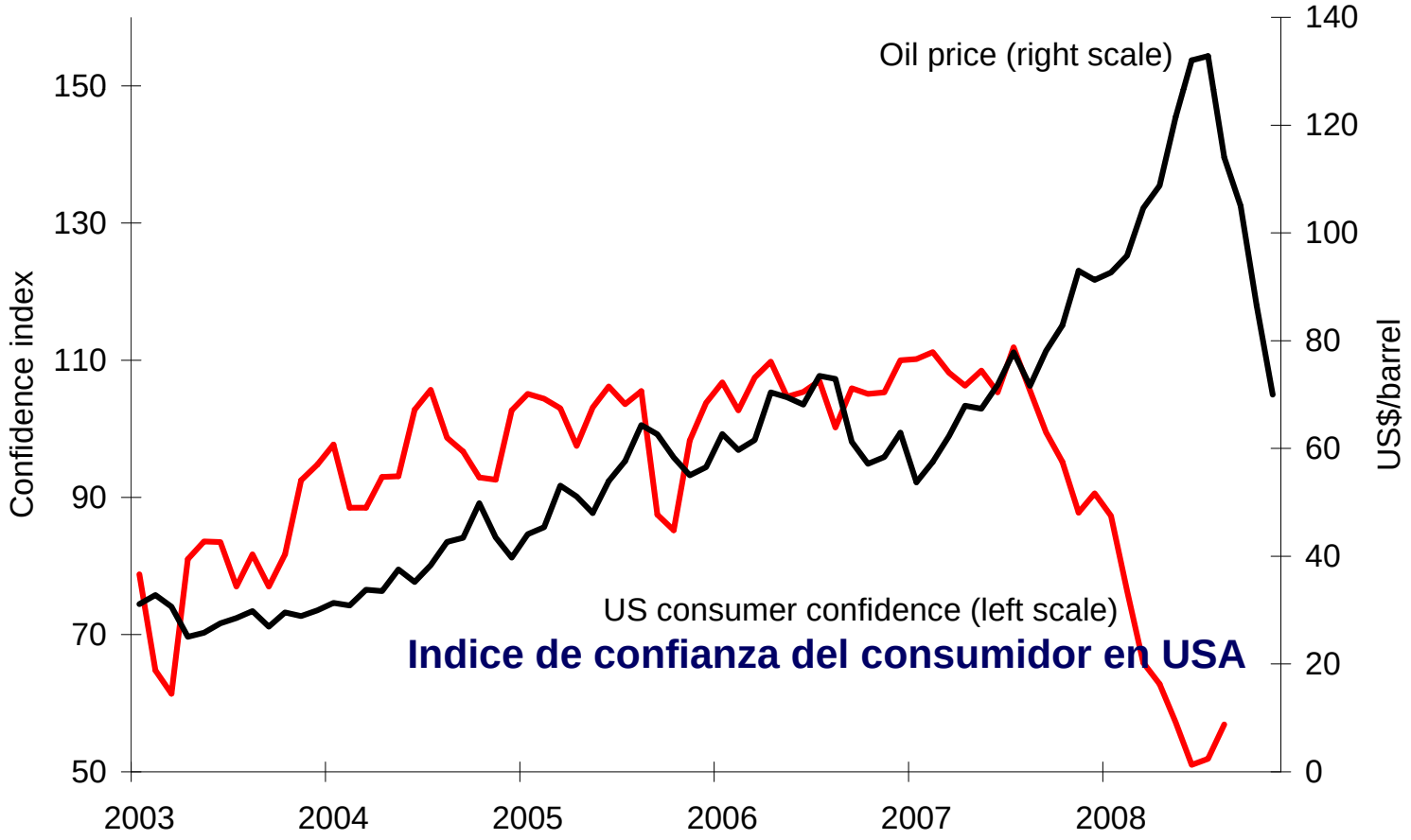


Ahora, la crisis financiera mundial amenaza dañar la industria aérea.

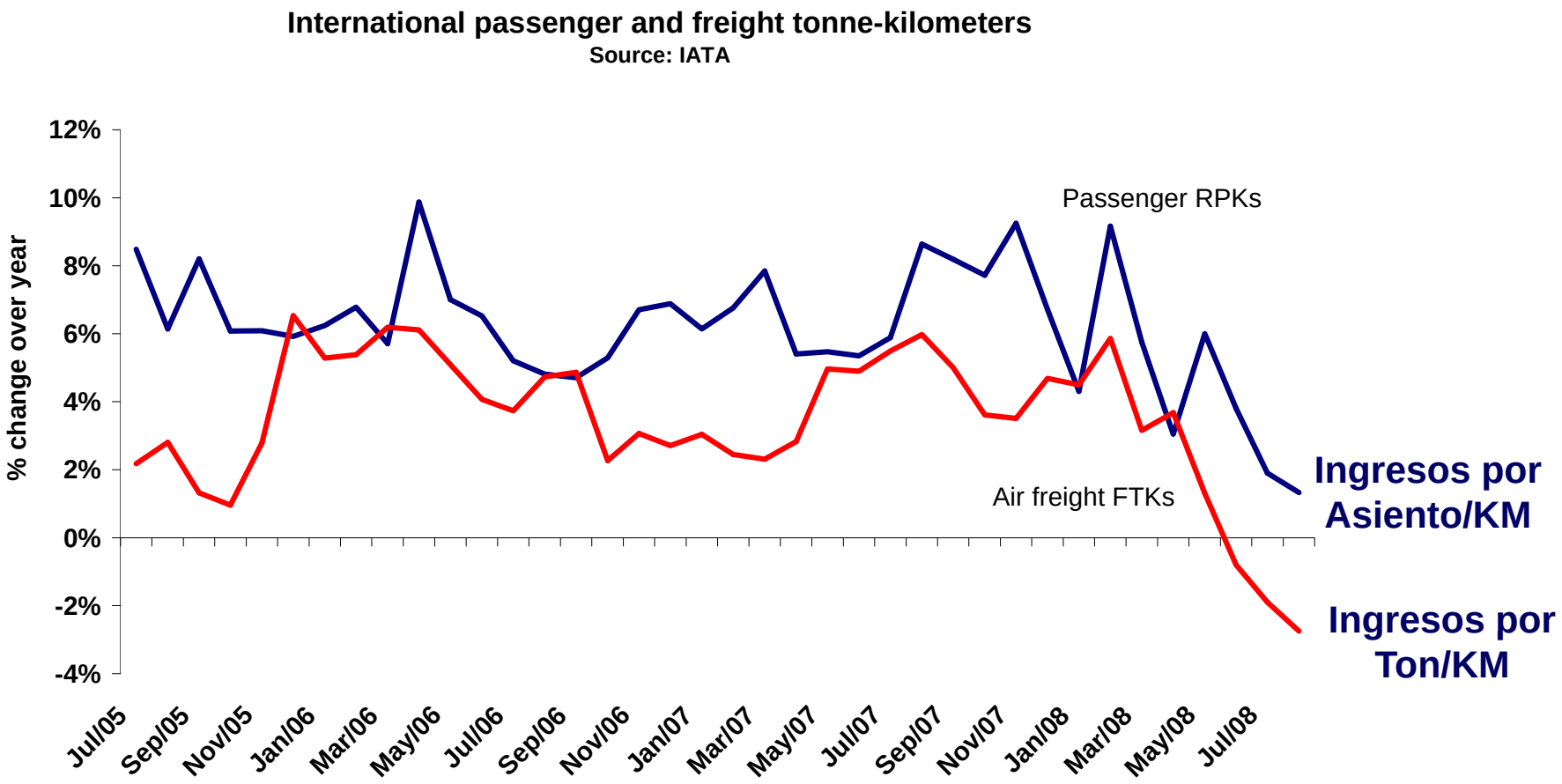
Estado de la economía Norteamericana



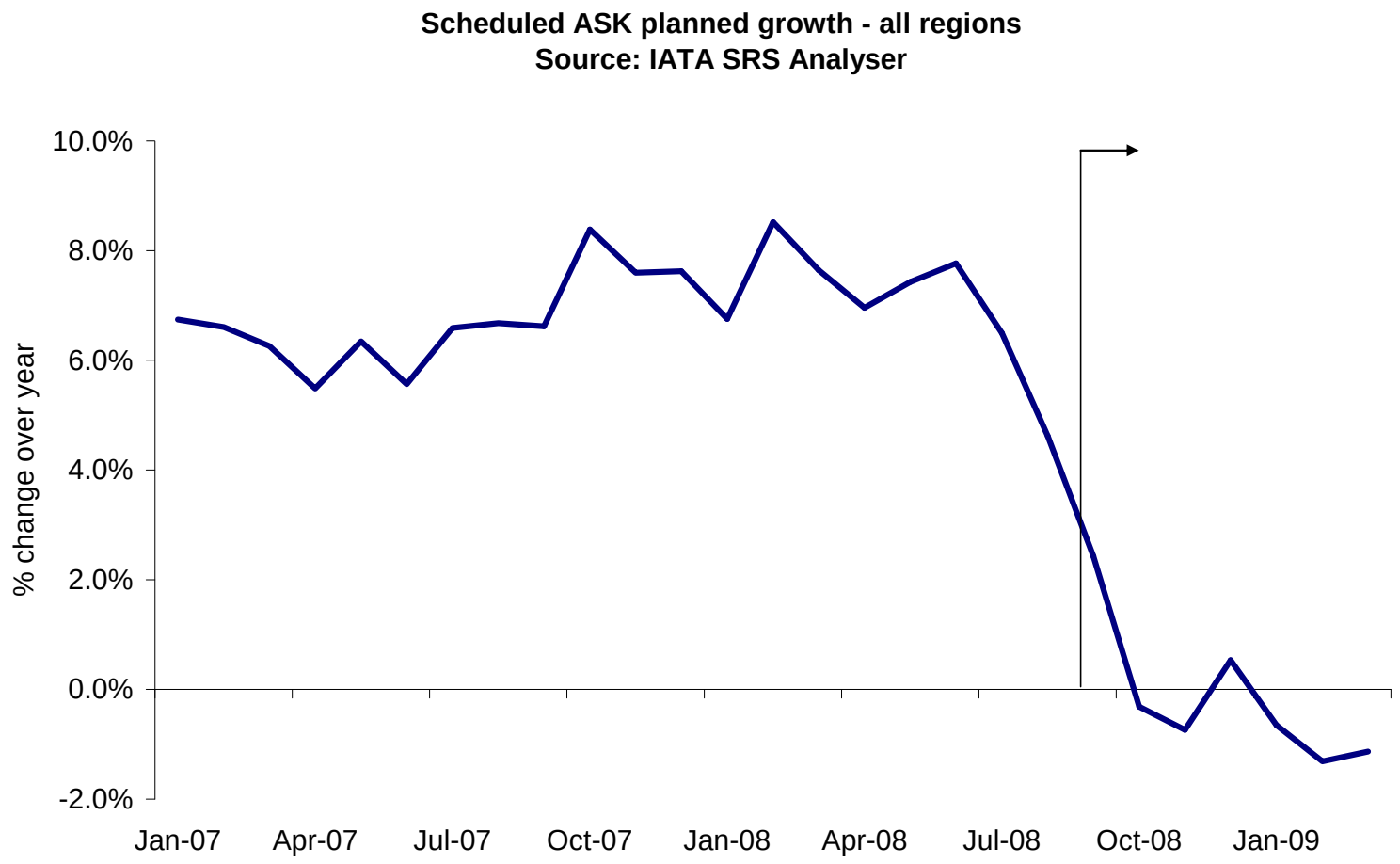
Los combustibles han subsidiado pero a costa del patrimonio del transporte aéreo.



Los volúmenes de tráfico ya se han debilitado drásticamente.



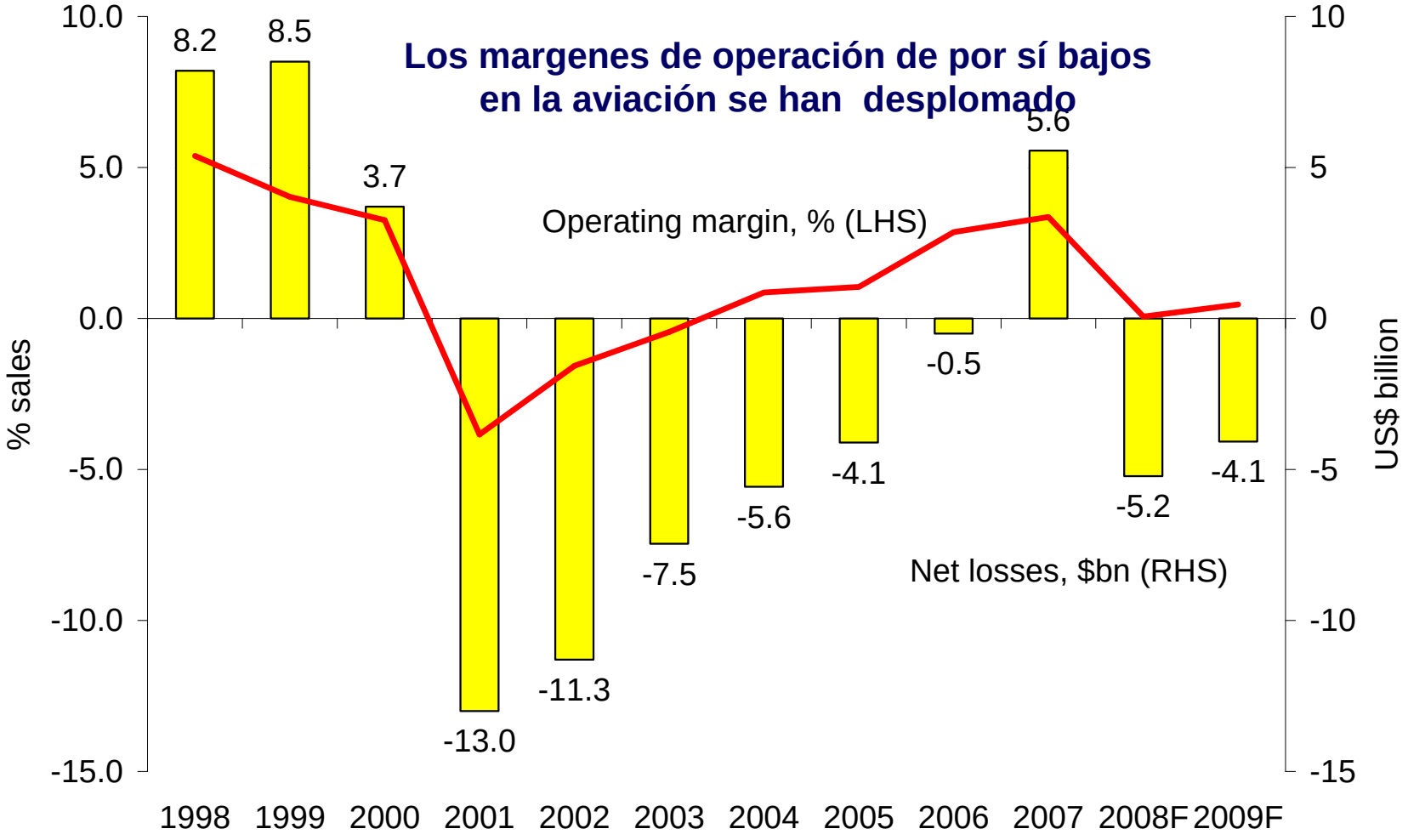
Constriñendo la industria y poniendo los beneficios económicos en riesgo.



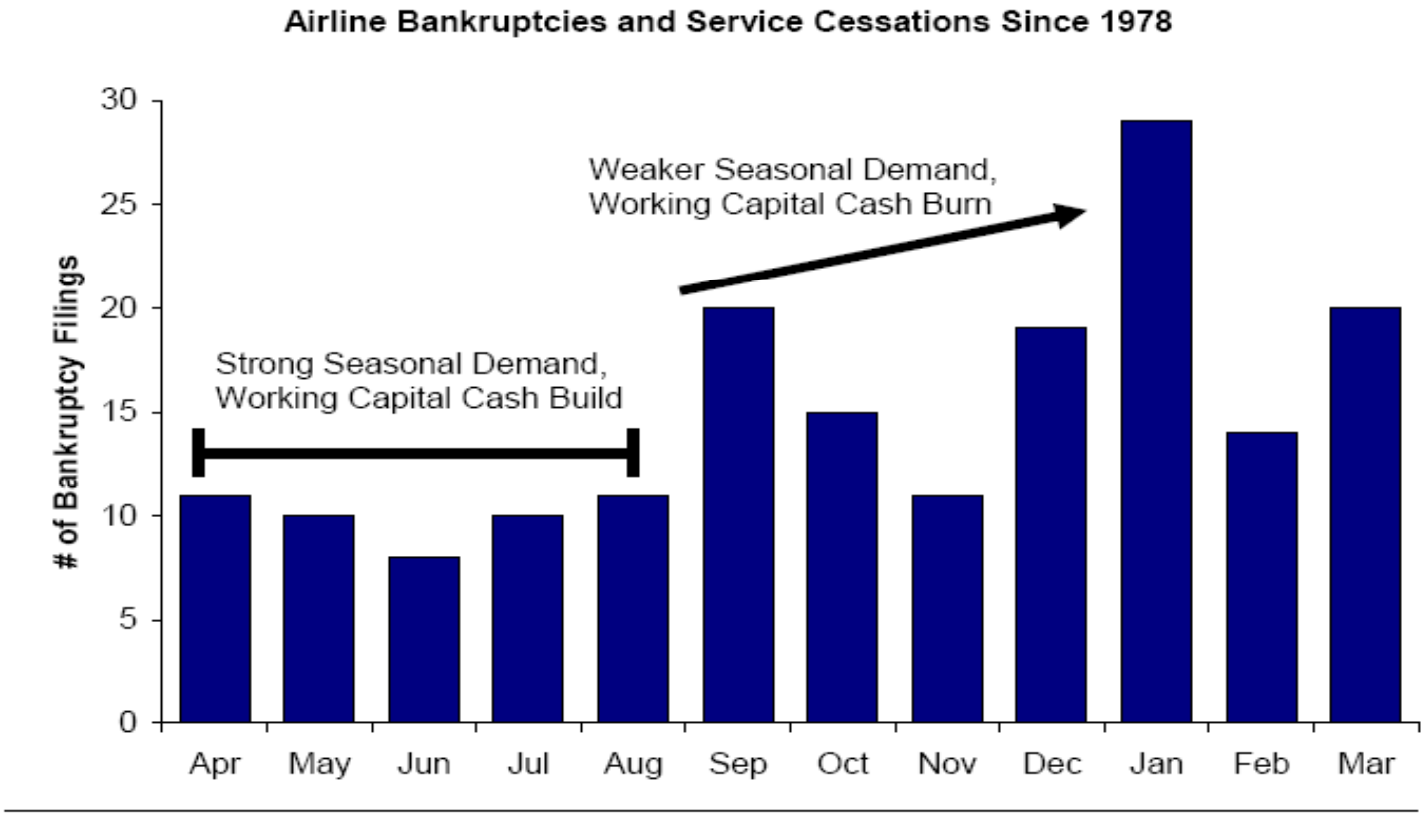
Oferta por Asiento/KM

En franca disminución

Las pérdidas continuarán en el 2009



Mas quiebras de aerolíneas vendrán en los meses siguientes…



Source: Air Transport Association, Morgan Stanley Research

Gestión / líneas aéreas

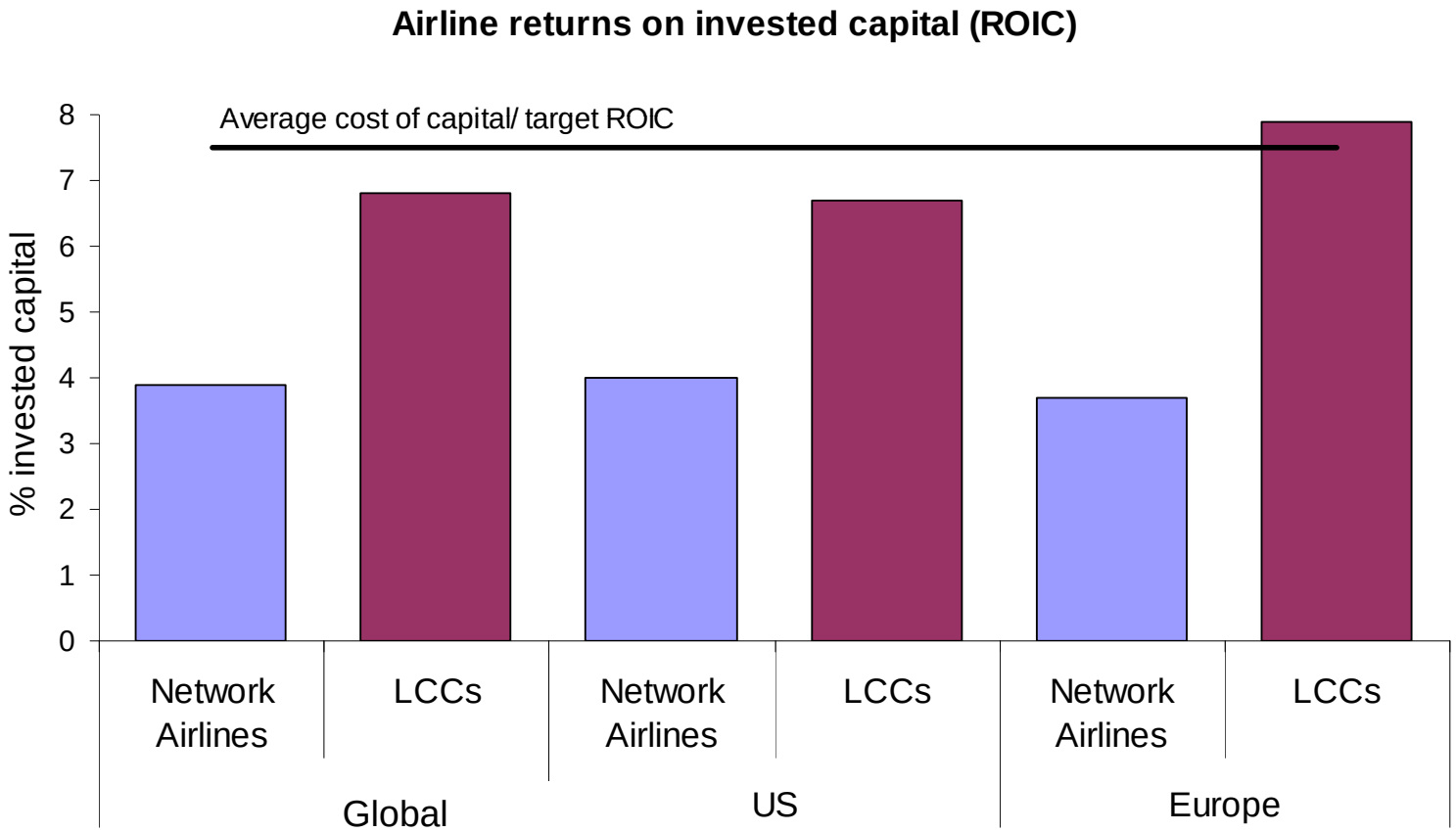
“Yield Management”

(Optimización de Ingresos)

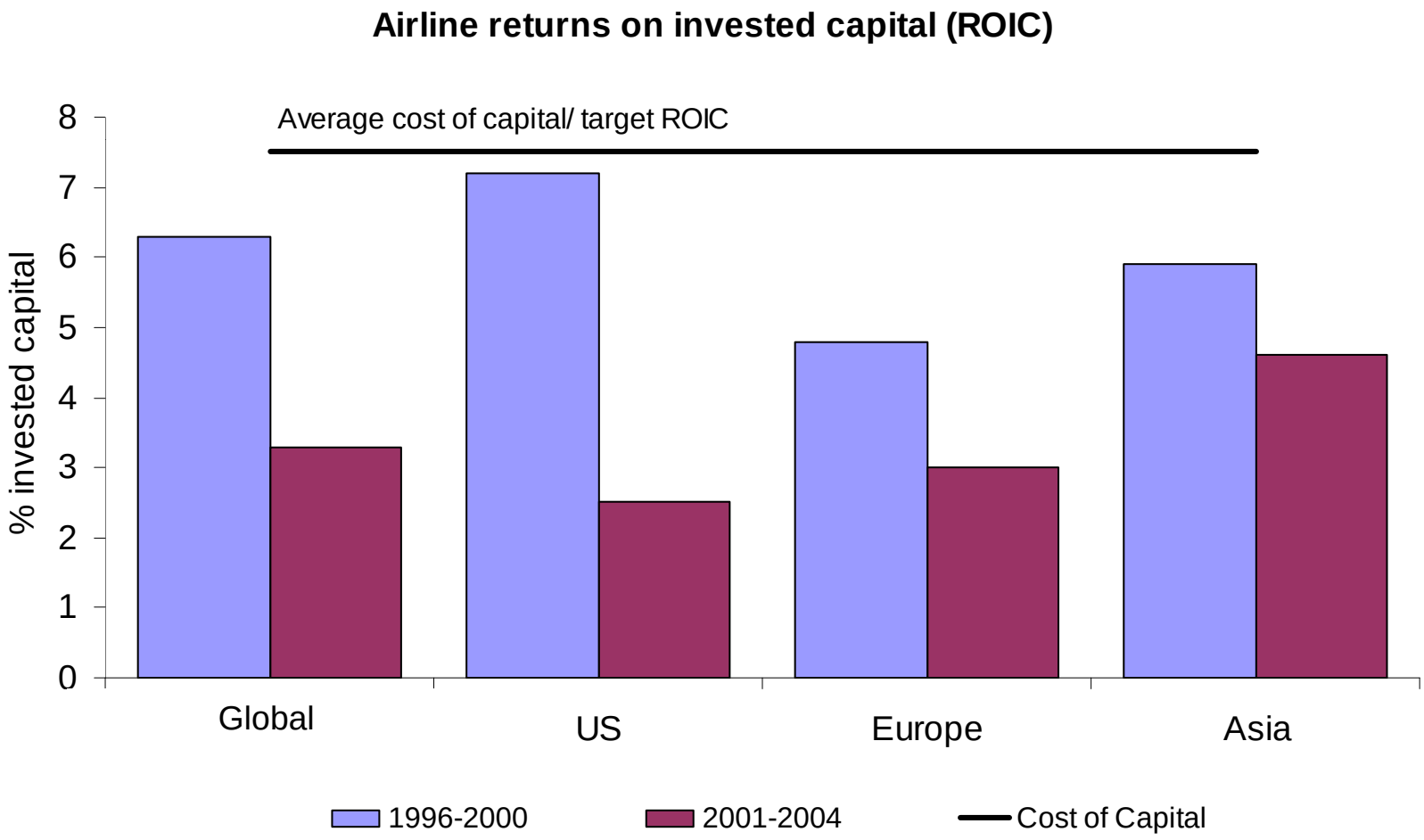
Optimización de Ingresos

- IATA ha desarrollado diversas herramientas para apoyar a las aerolíneas a optimizar su retorno.
  - Que alertan sobre oportunidades y riesgos.
  - Que les evitan caer en prácticas abusivas.
- El rol de IATA es encontrar fórmulas que nos lleven a la rentabilidad de la industria.
  - Nuestra misión: Contribuir a la optimización de ingresos de las aerolíneas y reducción de sus costos.
  - Con un buen enfoque: Adaptandonos a las tendencias y realidades de mercado.
  - Escuchando con atención a nuestros clientes.
  - Manteniendo la relevancia en epocas de crisis.
  - Nunca perdiendo de vista la Seguridad.

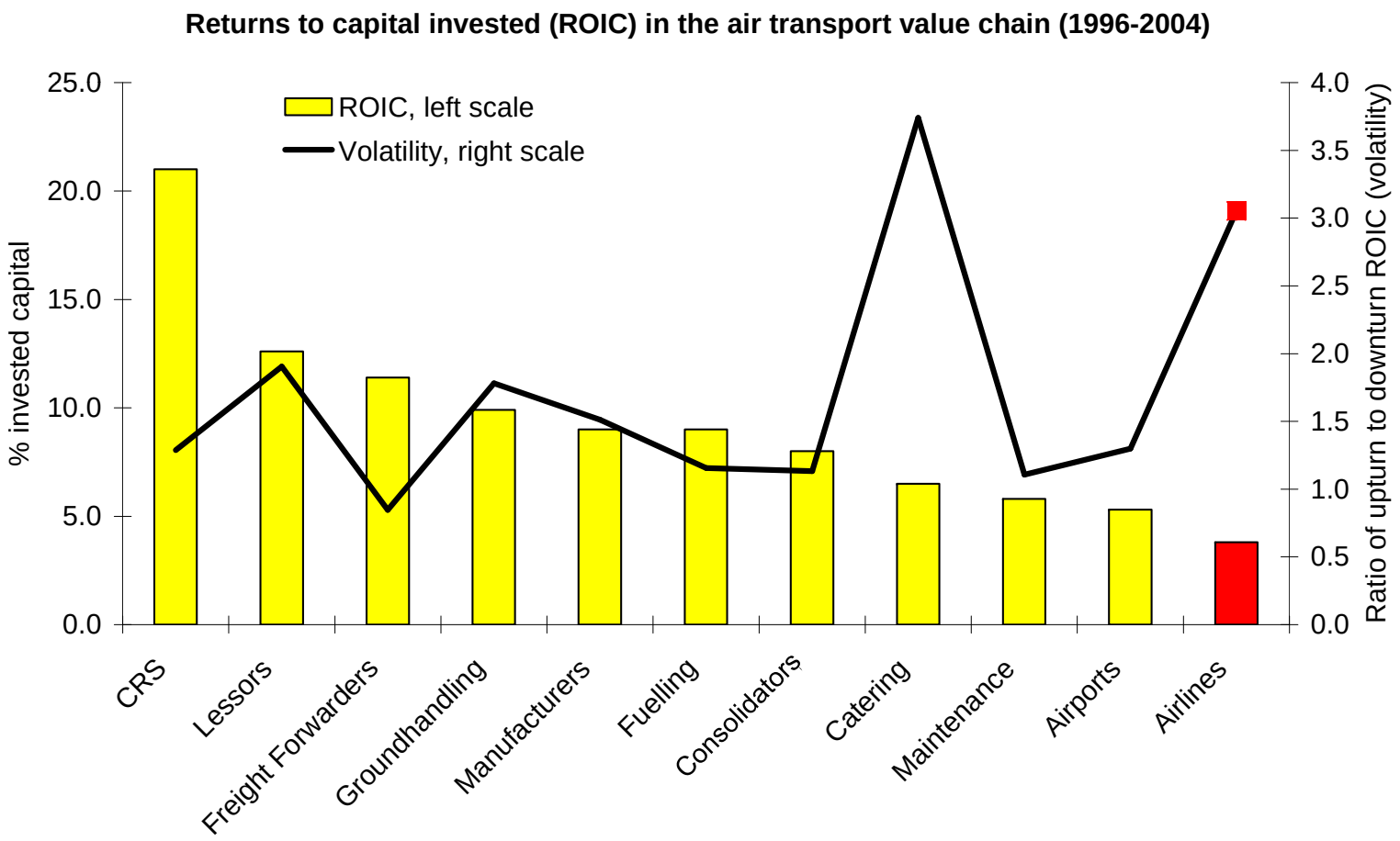
Pero el problema no radica en los modelos de negocio.



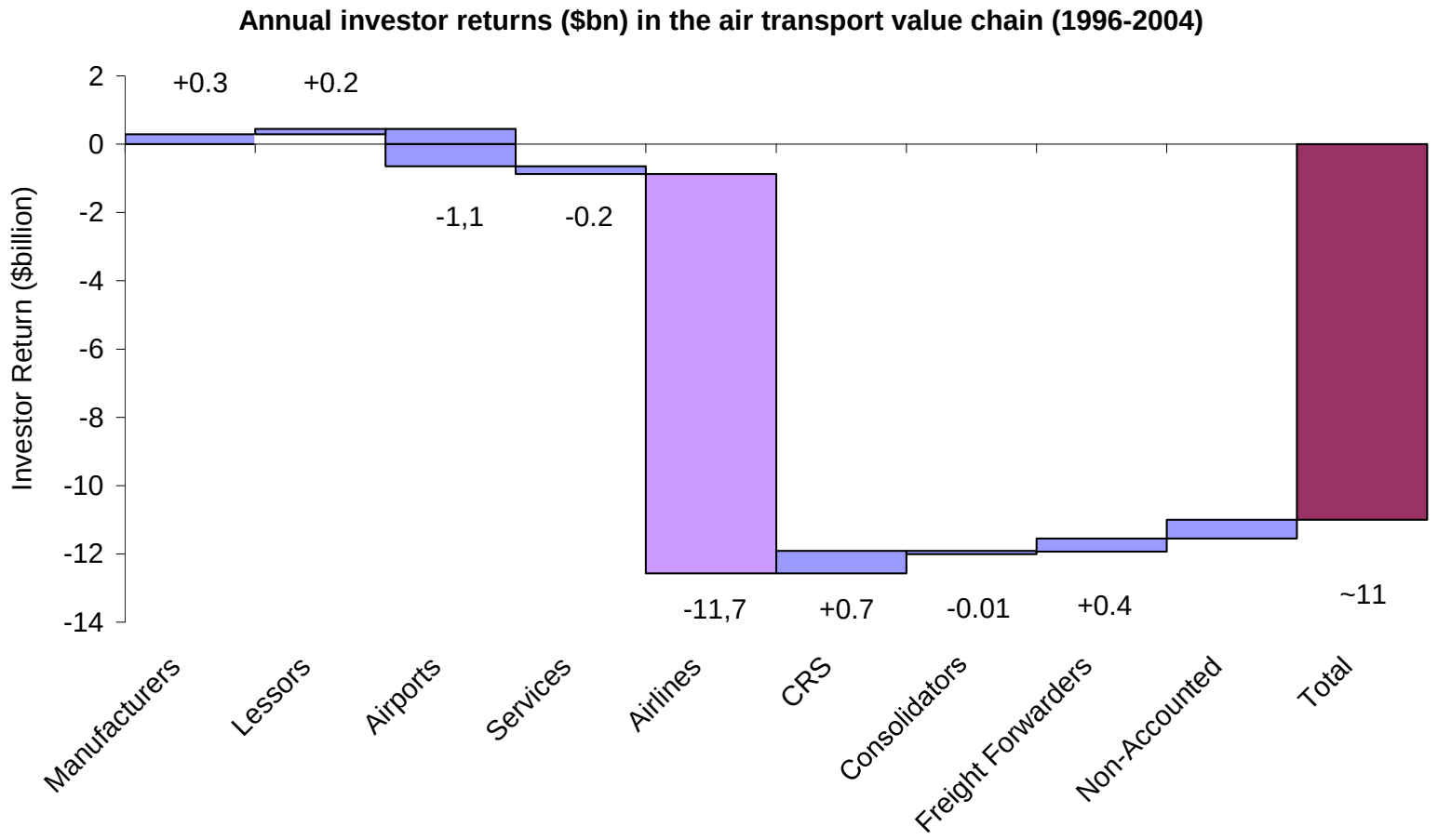
El problema tampoco es geográfico.



El fondo de este problema está en la cadena de valor del transporte aéreo.



Y los márgenes de utilidd se vuelven inconsteablemente bajos para todos.



CONCLUSION

La Optimización de Ingresos depende de la facilidad o dificultad con la que una aerolínea pueda ubicarse en un nicho de mercado a un costo óptimo y bajo un entorno regulatorio justo.

Manejo de la Carga

“E-Freight”

Manejo de la Carga

- La carga aérea es un importante indicador de desarrollo
  - Puede duplicar su volúmen en epocas de crecimiento.
  - Pero en recesión, es muy vulnerable.

- Nuestra industria está muy fragmentada.
  - A diferencia de otras en donde unos cuantos controlan el mercado global (Ej. grandes laboratorios).
  - Existe la necesidad de reafirmar estandares y de optimizar los costos para las aerolineas en el manejo de la carga.
  - Eliminar el papel y simplificar el tráfico de bienes.
  - Mantener altos estandares de calidad.

E-Freight
(Carga sin Papel)

Introducción

- ⇒Una forma de hacer frente a los altos costos del manejo de carga consiste en migrar de un proceso basado en el papel a un proceso basado en los datos electrónicos para el transporte de mercaderías.

- ⇒El sistema de e-freight de IATA consiste en reemplazar el papel que se utiliza en el transporte aéreo de carga por mensajes electrónicos.

Objetivo

- Su objetivo es eliminar la necesidad de transportar toda la documentación necesaria para el transporte aéreo de carga.

Paises que ya han adoptado E-Freight

Proyectos E Freight para 2009

2009 – 5 sitios más en operación

14 nuevos aeropuertos en los países actualmente en operación

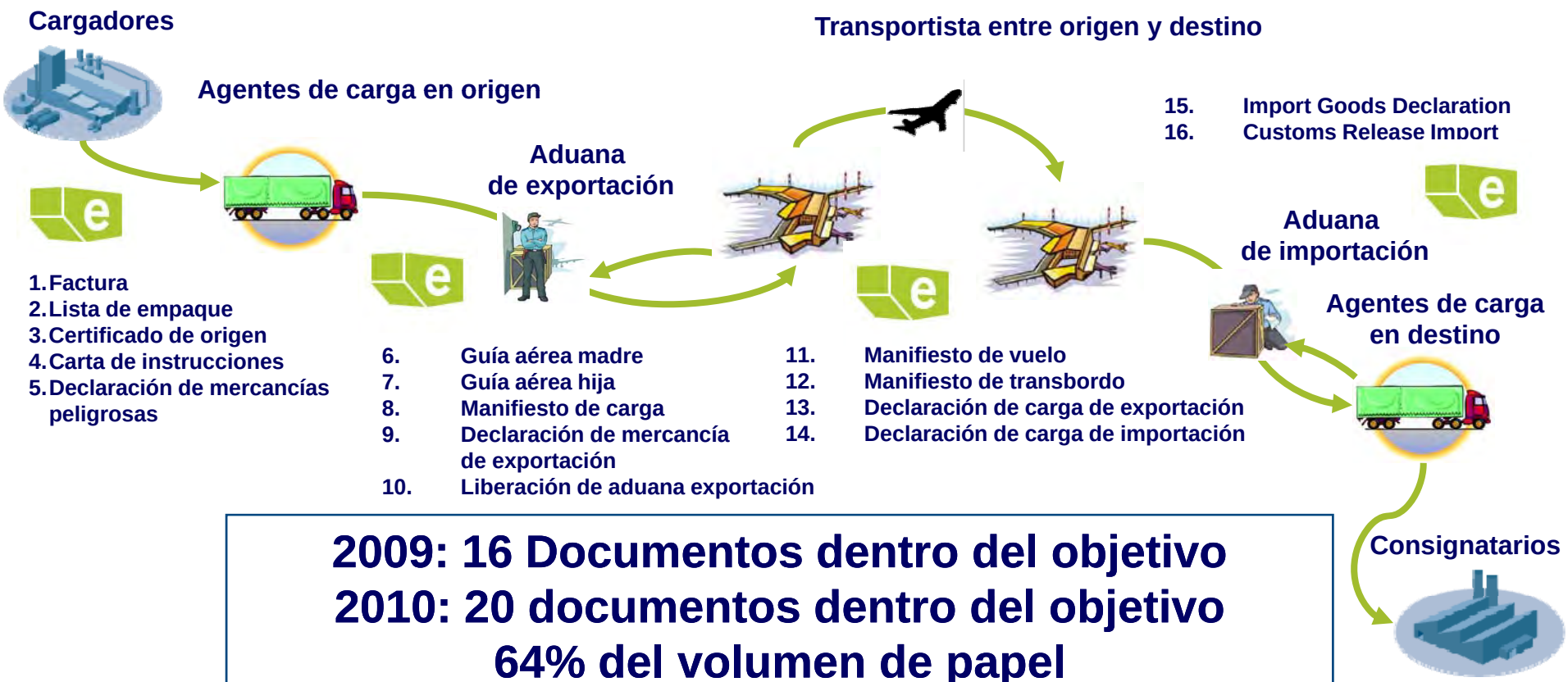
Meta E Freight para 2010

A fines de 2010:

44 sitios en operación que dan cuenta aproximadamente del 80% del comercio internacional

Implementación en los 5 principales mercados internos que dan cuenta de más del 85% del tráfico interno

Objetivos E Freight en cada parte del proceso



2009: 16 Documentos dentro del objetivo
2010: 20 documentos dentro del objetivo
64% del volumen de papel

Resumen

2006	2007	2008	2009	2010
Objetivos iniciales/ Definición de objetivos/ planificación	**Pilotos:** ↗Prueba del concepto ↗ Definición inicial de los Procedimientos Operativos (eFOPs) y Normas ↗ 6 sitios en operación	**Expansión a nuevos sitios:** ↗ Comprometer a otros interesados (cargadores) ↗ Triplicar la cantidad de sitios y llegar a 18 ↗Expandir los Procedimientos Operativos iniciales y las Normas para llegar a 13 ↗Publicar el Manual del sistema de e-freight de IATA	**Implementación mundial** ↗ 2009: 5 países más, 14 aeropuertos más, la mitad de los cuales estará en los EUA, 3 normas más ↗ 2010: 4 normas más, capacidad para operar a través del sistema de e-freight en sitios que dan cuenta aproximadamente del 80% del transporte aéreo internacional de carga	

Beneficios específicos

- Costos del procesamiento de documentación
  - 20 documentos serán reemplazados por mensajes electrónicos, eliminando así el 64% del volumen de papel.
  - Una disminución de USD 40 *por embarque* a USD 25 por embarque en el costo del procesamiento de documentación en toda la cadena de logística.
  - Esto equivale a un ahorro de USD 1.730 millones en toda la cadena de logística, es decir, el cargador, el agente de carga y la aerolínea.
  - Para una aerolínea promedio con servicios propios esto puede representar un ahorro de USD 9 *por embarque* o de USD 2 a USD 5 millones por año.
  - Para un agente de carga promedio esto puede representar un ahorro de USD 14 *por embarque.*
  - Para un cargador esto puede representar un ahorro de USD 7 *por embarque.*

Beneficios específicos

- Menos sanciones por parte de las aduanas
  - El ingreso electrónico de datos por única vez es más exacto y menos propenso a errores.
  - Como las sanciones por parte de las aduana a menudo se deben al ingreso incorrecto de datos, se estima que gracias al sistema de e-freight de IATA la sanciones por parte de las aduanas disminuirán en un 25%.
  - Beneficios de USD 200 millones por año para la industria.

© ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO 2009

Beneficios específicos

- Mayor participación de mercado:
  - La implementación del sistema de e-freight de IATA hará que la industria sea más competitiva a través de las mejoras en términos de velocidad y confianza.
  - Esto resulta, según estimaciones conservadoras, en un aumento del 1% en la participación de mercado en comparación con otras modalidades de transporte.
  - Beneficios de USD 1.780 millones por año para la industria.

© ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO 2009

Beneficios específicos

- Cumplimiento de las disposiciones y mayor seguridad:
  - El sistema de e-freight de IATA cumple con las disposiciones internacionales y nacionales respecto de la presentación de documentos y datos electrónicos que exigen las autoridades aduaneras, de aviación civil y otras autoridades regulatorias.
  - Los documentos electrónicos limitan la disponibilidad de los datos a las partes que las necesitan para el cumplimiento del transporte.

© ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO 2009

Monopolios y Oligopolios vs. Liberalización

"Agenda for Freedom"

No nos confundamos!

IATA promueve la Liberalización vs. la creación de Monopolios y Oligopolios

Estos claramente se dan en las industrias periféricas a la Aviación

Monopolios y Oligopolios y Leyes Proteccionistas

→ En la cadena de valor, los proveedores de las aerolíneas son el ejemplo mas claro de una posición monopólica/oligopólica.

- Aeropuertos y grupos aeroportuarios (ej. MX, AR).
- Fabricantes de aviones (4 a nivel mundial, que crean modelos adaptados a otras regiones).
- Sistemas globalizadores de reservaciones.
- Proveedores de combustibles.

→ Leyes proteccionistas

- Leyes que dan un carácter monópolico y generan un marco regulatorio no apropiado.
  - Ej. Contratos colectivos de pilotos.

IATA

AGENDA FOR
FREEDOM

3,500+ Acuerdos Bilaterales contienen barreras al libre comercio

Limitando el acceso de capital

IATA

Como ejemplo…

france telecom

…..no es realmente Francesa

AGENDA FOR FREEDOM

O la compañia **Orange** que dirige servicios de telefonía en varios países…

AGENDA FOR FREEDOM

Son Banderas o son *Marcas*?

TELMEX

ExxonMobil

Telecom

Telefónica

CEMEX

AGENDA FOR FREEDOM

En nuestra industria, la pregunta es similar…

Son Banderas o son *Marcas*?

AGENDA FOR FREEDOM

AGENDA FOR
FREEDOM

AGENDA FOR
FREEDOM

AFF: Cuál es su *Objetivo*?

- **Lograr una mayor liberalización de la Industria.**
  - Que considere todas las problemáticas.
- **Creando Mecanismos de Cambio.**
  - Incluyendo liberalizaciones y simplificaciones a nivel unilateral.
  - Estableciendo acuerdos multilaterales.
  - Adicionalmente al acuerdo multilateral, la inclusión de una politica de establecimiento de principios.
- **Siguiente Agenda → Casos más críticos.**

AGENDA FOR FREEDOM

Permitir a las aerolíneas operar como cualquier otro negocio!

AGENDA FOR FREEDOM
ISTANBUL, OCTOBER 25-6
2008

A través de:

→ Consolidación
→ Alianzas de Capital

Reto no. 1:
Romper con el síndrome del:

‘No fué inventado aquí’

AGENDA FOR FREEDOM
ISTANBUL, OCTOBER 25-6
2008

Reto no. 2:
Hacer de esta actividad…

Un tema continuo en la agenda de la política nacional

AGENDA FOR FREEDOM
ISTANBUL, OCTOBER 25-6
2008

IATA

AGENDA FOR FREEDOM

Caso Práctico

De la necesidad de una más profunda liberalización del transporte aéreo

Aviación = Banca / Liberalización

→ En que son iguales el transporte aéreo y el sistema bancario?

- Los bancos facilitan el credito y las transacciones entre mercados.
- La conectividad aérea facilita el comercio y la globalización.

→ En que son diferentes?

- El riesgo de falla del sistema financiero radica en la falta de un marco regulatorio apropiado.
- El riesgo de falla de la conectividad aérea radica en la restricción de acceso a mercados y restricción a la participación accionaria.

AGENDA FOR FREEDOM

Aviación = Banca / Liberalización

→ Las prácticas regulatorias efectivas se orientan en evitar la falla de los mercados.

- Apoyando que un sistema bancario realice transacciones con prudencia.
- Apoyando que el transporte aéreo opere con prioridad en la seguridad.

→ En base a lo anterior y con el fin de asegurar la continuidad de la conectividad, **no se justifica** como tal restringir el acceso a los mercados o a la participación accionaria.

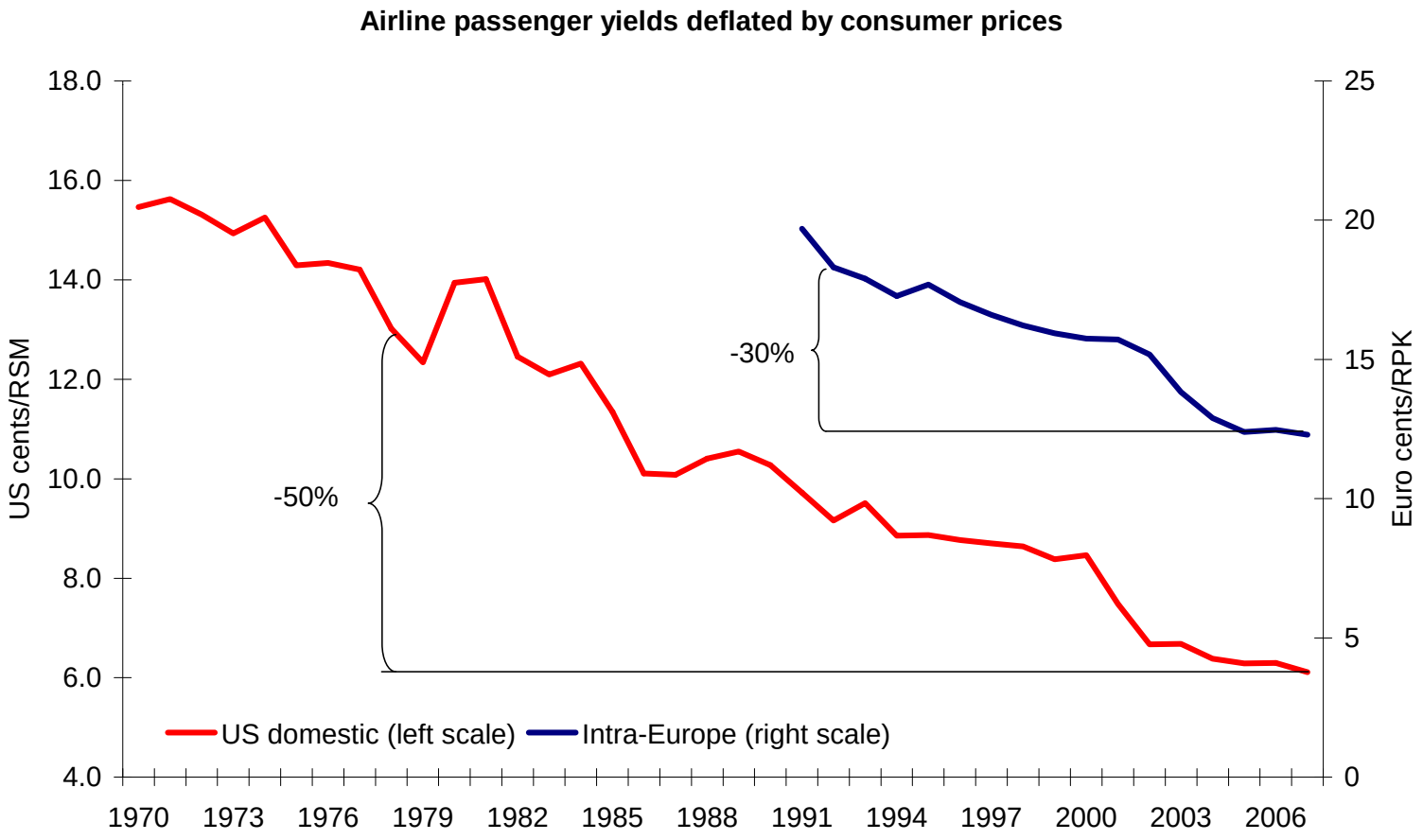
AGENDA FOR FREEDOM

Otras industrias globales ya cuentan con libertades comerciales.

- ✓ Banca.
- ✓ Electricidad y gas.
- ✓ Telecomunicaciones.
- ✓ Medios masivos.

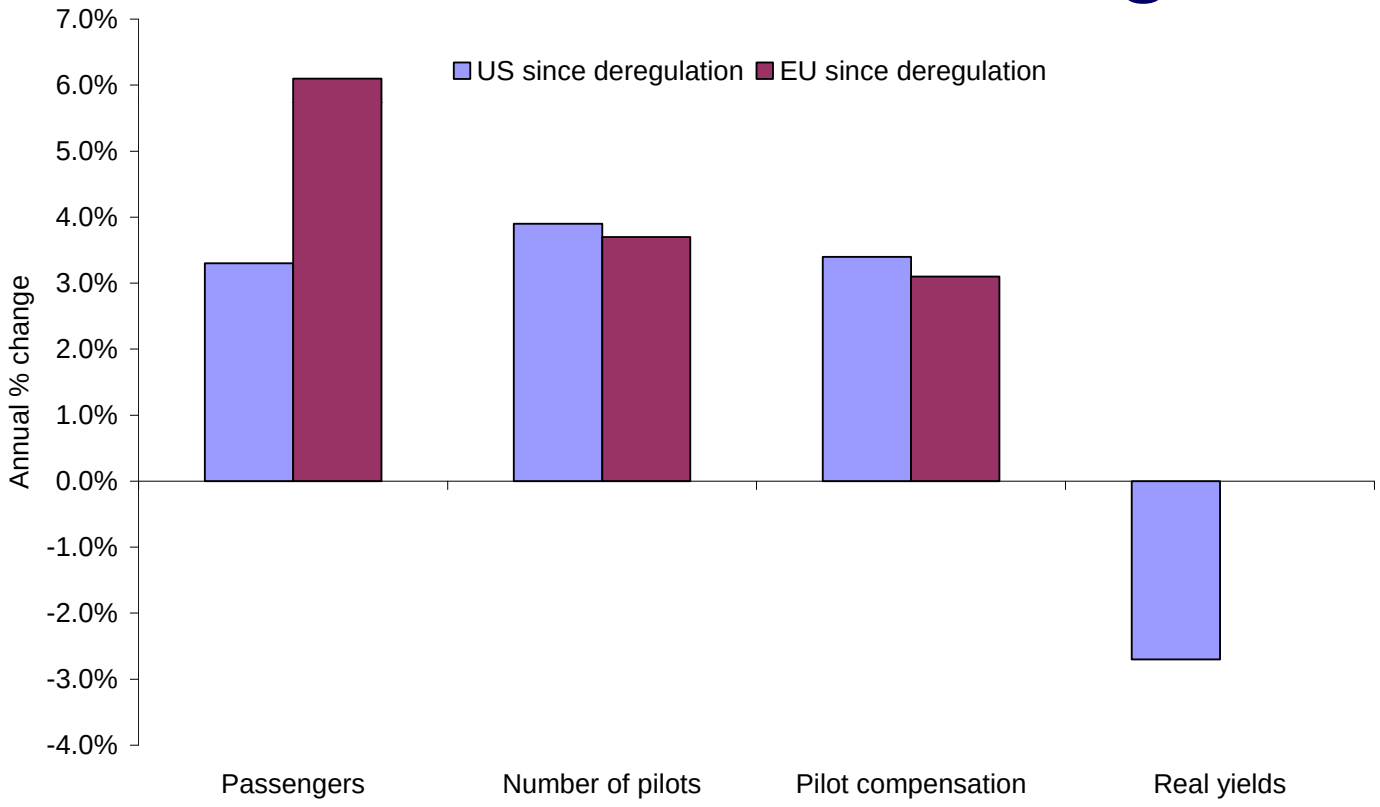
AGENDA FOR FREEDOM

La liberalización ha traido grandes beneficios a los consumidores.



AGENDA FOR FREEDOM

Los empleados también se han beneficiado de la des-regulación



Fuente: Estudio de la US GAO

AGENDA FOR FREEDOM

Hay grandes beneficios para la macroeconomia también

Des-regulación

del mercado

Tailandia-Malasia

37% de incremento

en tráfico.

4,300 empleos nuevos.

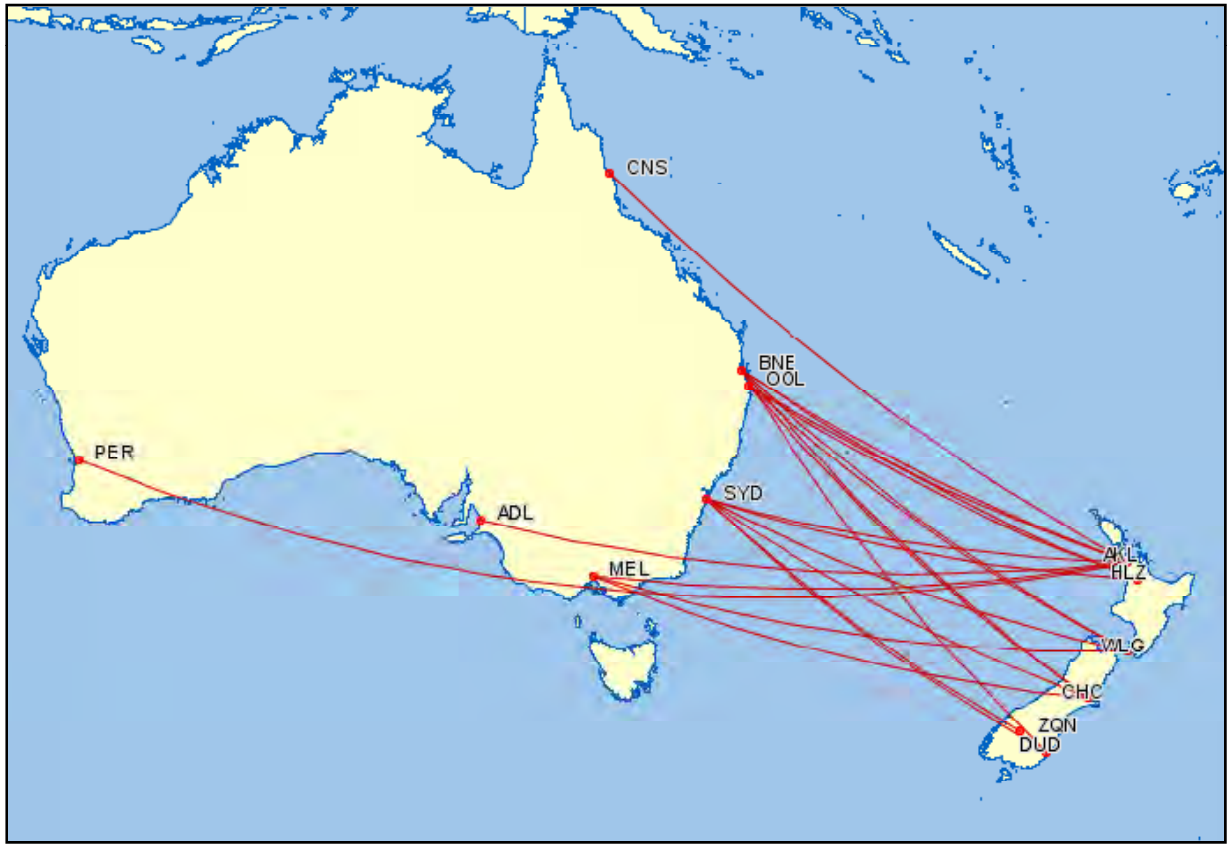
US $114m adicionales al PIB.

Fuente:

Estudio InterVISTAS

AGENDA FOR FREEDOM

Los estudios muestran beneficios económicos amplios y consistentes



Des-regulación

del mercado

Australia-Nueva Zelanda

Impacto estimado a partir

Del cambio a cielos abiertos 1996-2002

56% de aumento de tráfico.

20,600 empleos nuevos.

US$726m adicionales al PIB.

Fuente:

Estudio InterVISTAS

AGENDA FOR FREEDOM

Una mayor desregulación traerá beneficios económicos adicionales

Impactos del

2do bilateral

US – UK/Bermuda

Cielos abiertos (CA) solamente:

+1-25% plus para el UK.

CA + OAA:

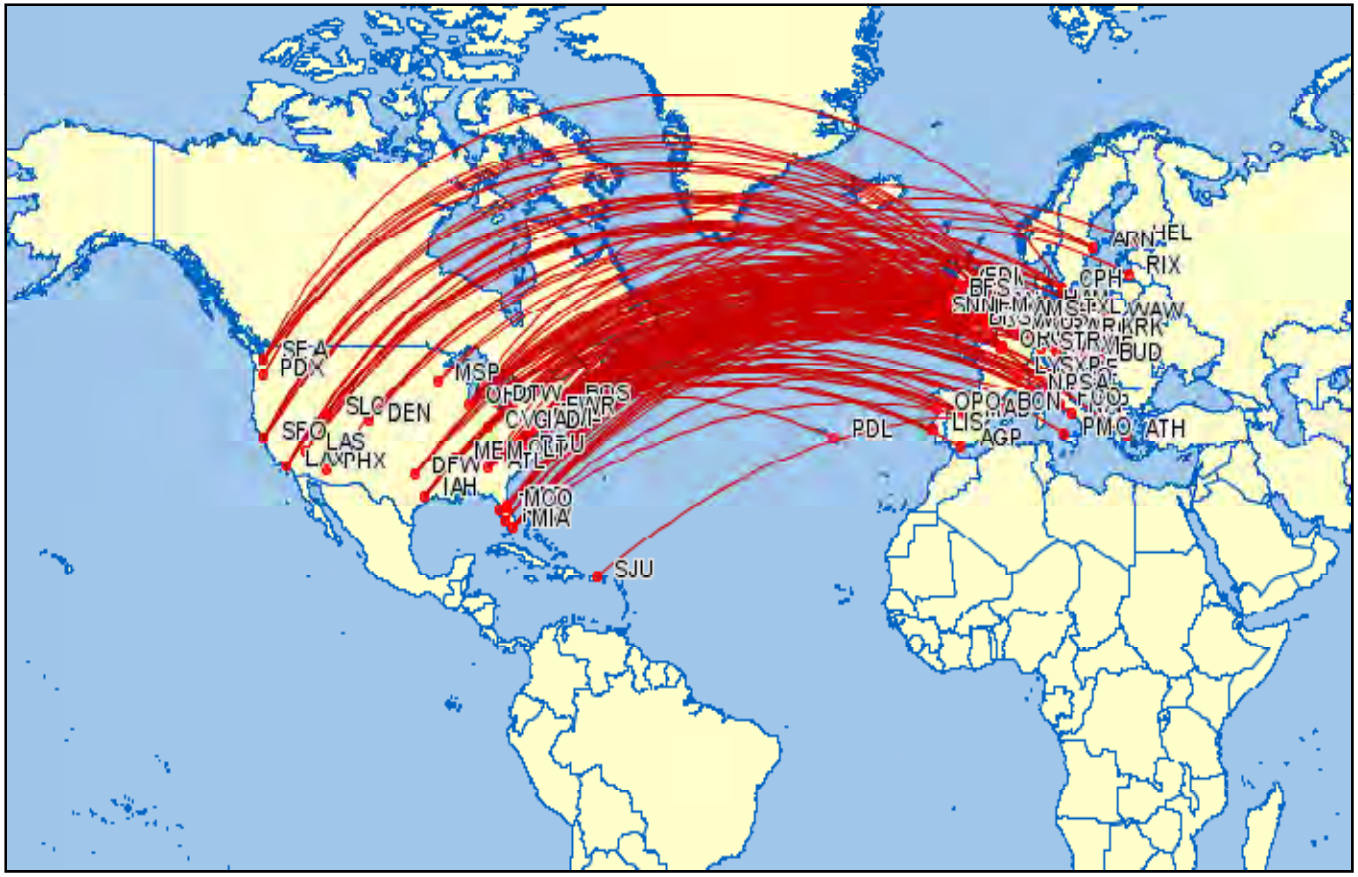
+9-34% plus para el UK..

Fuente:

Estudio UK CAA

AGENDA FOR FREEDOM

Estudios sugieren que los beneficios adicionales serían significativos



Impactos pólitica

Cielos abiertos

US - EU

Pasajeros: +26m

Beneficios económicos: €6-12bn

Empleos: +70,000

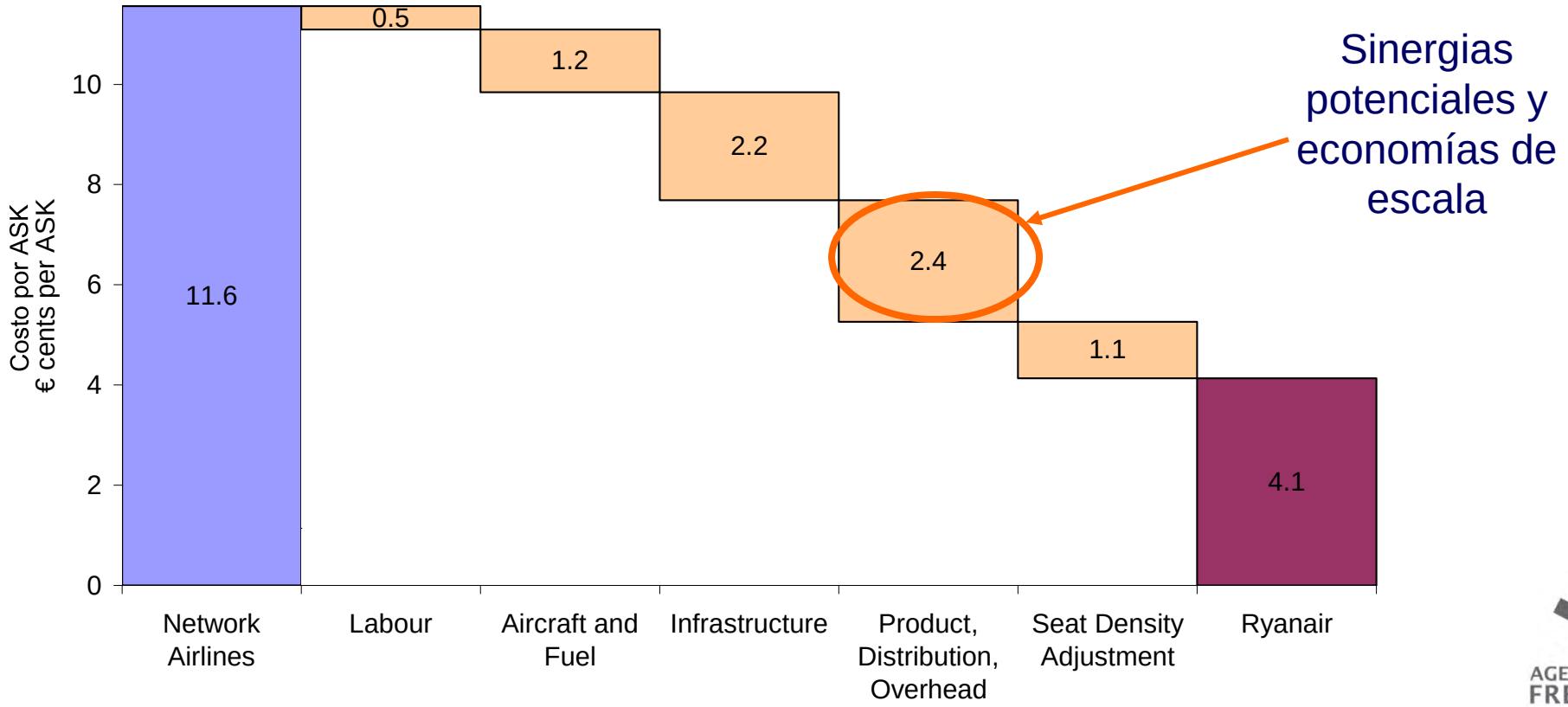
Fuente:

Estudio Booz Allen Hamilton

AGENDA FOR FREEDOM

Eficiencias en costo mayores son posibles a más des-regulación

Network airlines vs lowest cost for within-Europe operations



AGENDA FOR FREEDOM

Conclusiones
La des-regulación comercial se requiere!

→ La crisis bancaria acentúa los problemas fundamentales.

→ La des-regulación trae gran beneficio a los consumidores y la macroeconomía.

→ Pero los bajos retornos de las aerolíneas ocasionan que el capital no sea utilizado adecuadamente:

Conclusiones
La des-regulación comercial se requiere!

→ El consumidor y los beneficios económicos estan en riesgo si la operación de las aerolíneas es insostenible.

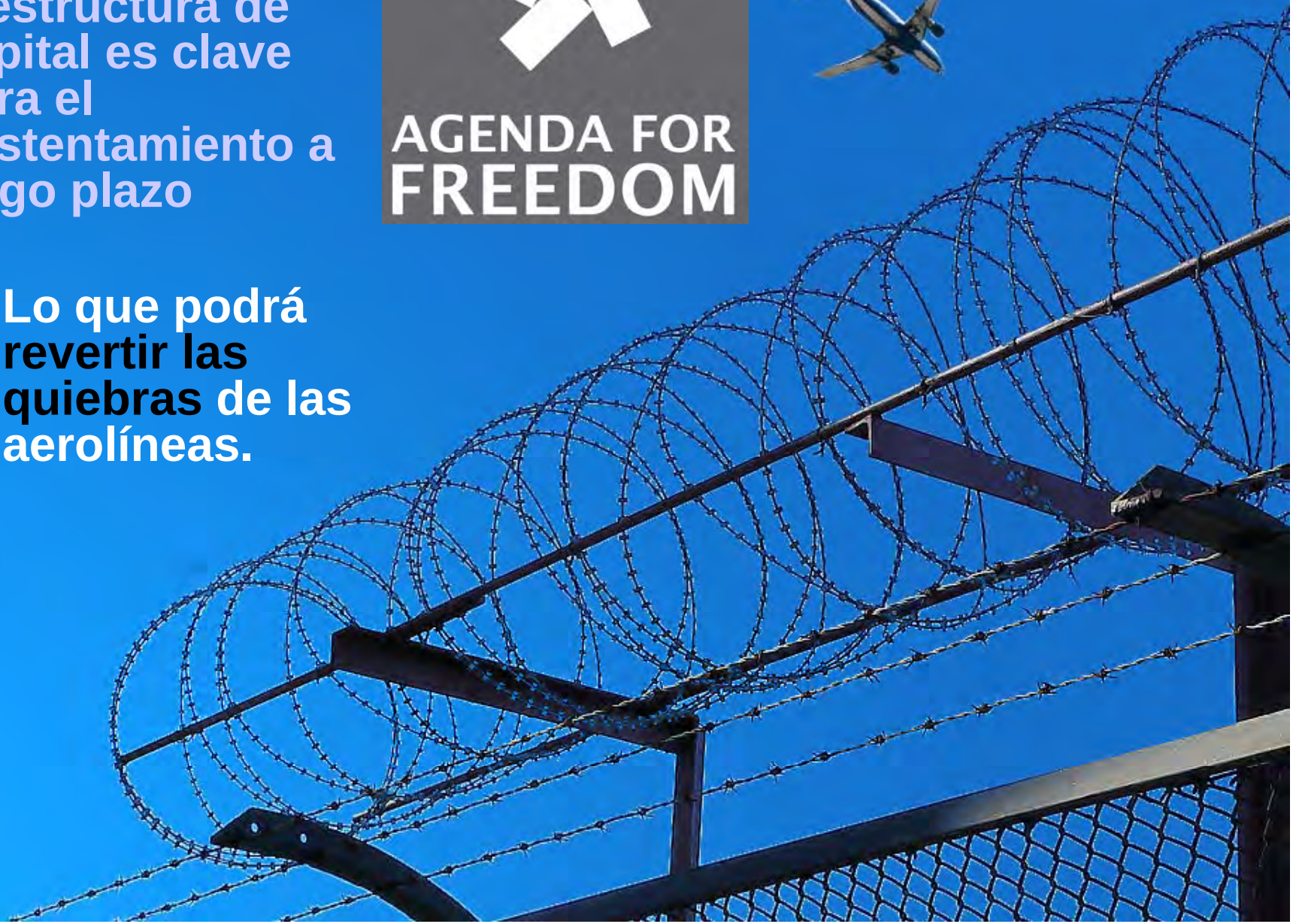
→ Y esto no es por los modelos de negocio.

→ Ni por la geografía de los mercados.

→ Es solamente marginalmente ocasionado por la cadena de valor.

→ Remover **las barreras** para la reestructura de capital es clave para el sustentamiento a largo plazo

AGENDA FOR FREEDOM



- ✓ **Lo que podrá revertir las quiebras de las aerolíneas.**

→ Remover **las barreras** para la reestructura de capital es clave para el sustentamiento a largo plazo

AGENDA FOR FREEDOM

- ✓ **Generando eficiencias en costo, mejorando retornos y reduciendo tarifas.**

→ Remover **las barreras** para la reestructura de capital es clave para el sustentamiento a largo plazo

AGENDA FOR FREEDOM

- ✓ **Logrando mantener los estándares de seguridad y generación de empleos.**

GRACIAS!

Antonio Martínez Salinas
Country Manager México
International Air Transport Association.

Martineza@iata.org

www.iata.org/economics

Seminario **“Transporte y política aérea”**

CLAC/TCB (OACI) – DGAC Guatemala

C. de Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009

“Gestión Aeroportuaria”

AeropuertosArgentina2000

Dirección de Operaciones y Mantenimiento

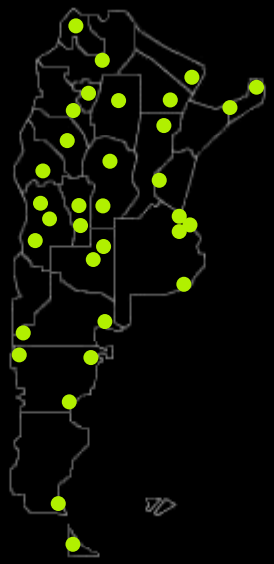
CONTENIDOS DE LA PRESENTACION

1. Generalidades
   a. AA2000
   b. Enfoques
2. Operaciones
   a. Zonas físicas
   b. Operaciones aéreas
   c. Gestión de recursos
3. Seguridad Operacional
   a. Conceptos
   b. Gestión de riesgos
4. Riesgo Aviario
   a. Conceptos
   b. Casos concretos
5. Mantenimiento
   a. Conceptos
   b. Aplicaciones
6. Medio Ambiente
   a. Enfoque
   b. Acciones

Aeropuertos Argentina 2000: Operador aeroportuario del Grupo "A" del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) de la Republica Argentina

1. Generalidades
   a. AA2000
   b. Enfoques
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

AEROPARQUE	AEP
BARILOCHE	BRC
CATAMARCA	CTC
CDRO. RIVADAVIA	CRD
CORDOBA	COR
ESQUEL	EQS
EZEIZA	EZE
FORMOSA	FMA
GENERAL PICO	GPO
IGUAZU	IGR
JUJUY	JUJ
LA RIOJA	IRJ
MALARGUE	LGS
MAR DEL PLATA	MDQ
MENDOZA	MDZ
PARANA	PRA
POSADAS	PSS



PMY	PUERTO MADRYN
RCQ	RECONQUISTA
RES	RESISTENCIA
RCU	RIO CUARTO
RGL	RIO GALLEGOS
RGA	RIO GRANDE
SLA	SALTA
FDO	SAN FERNANDO
UAQ	SAN JUAN
LUQ	SAN LUIS
AFA	SAN RAFAEL
SDE	SGO. DEL ESTERO
RSA	SANTA ROSA
TUC	TUCUMAN
VDM	VIEDMA
VME	VILLA REYNOLDS

ENFOQUES DE LA GESTION AEROPORTUARIA: Premisas fundamentales

1. Generalidades
   a. AA2000
   b. Enfoques
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

1) Reglamentaciones de organismos y autoridades de aplicación
2) Seguridad operacional
3) Seguridad física (“security”)
4) Atención al usuario
   - pasajeros
   - acompañantes
   - compañías aéreas
   - etc.
5) Intereses comerciales

ENFOQUES DE LA GESTION AEROPORTUARIA: Standards

1. Generalidades
   a. AA2000
   b. Enfoques
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Adopción de standards y prácticas recomendadas globales
  - OACI
  - ACI
  - IATA
- Adopción de normativa vigente
  - Autoridad Aeronáutica
  - ORSNA
- Generación de standards internos
  - Continuidad operativa
  - Eficiencia
  - Calidad de servicios (tiempos de atención, recursos/paxs, …)

ENFOQUES DE LA GESTION AEROPORTUARIA: Operaciones aeroportuarias

1. Generalidades
   a. AA2000
   b. Enfoques
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Disponibilidad (continuidad de servicio) y confiabilidad
  - Gestión adecuada de recursos aeroportuarios
  - Procedimientos preestablecidos para prevención y control, para acciones correctivas, y planes de contingencias (simulacros, …)
  - Programación de eventos trascendentes, con consensos de la comunidad aeroportuaria (cierres, trabajos mayores, etc.)
- Operaciones seguras
  - Safety
  - Security
- Control de calidad y eficiencias
  - Mediciones
  - Encuestas

ENFOQUES DE LA GESTION AEROPORTUARIA: Orientación hacia la prestación eficiente de servicios, en busca de la consolidación del equilibrio fundamental

1. Generalidades
   a. AA2000
   b. Enfoques
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Identificación de los diversos clientes, y atención apropiada (superación de standards y expectativas)
  - Pasajeros
  - Otros usuarios (acompañantes, permisionarios, …)
  - Compañías aéreas
  - Organismos (Migraciones, Aduanas, etc.)
  - etc.
- Emisión de disposiciones concordantes con intereses de usuarios
  - Contempla permisionarios y prestadores (concepto "win-win")
- Control permanente de indicadores de calidad de servicio

Equilibrio (facilitación, seguridad, ingresos comerciales)

Un ejemplo de como se pueden conseguir altos beneficios al utilizar herramientas apropiadas lo ofrece la adopción de servicios FIDS de última generación, que en este caso brinda una asistencia a los pasajeros eficaz y eficiente

ENFOQUES DE LA GESTION AEROPORTUARIA: Prestación eficiente de servicios

1. Generalidades
   a. AA2000
   b. Enfoques
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Gestión de Recursos Humanos
  - IT's (Sistemas de Calidad)
  - Capacitación
  - Evaluaciones Anuales de Desempeño
- Incorporación de tecnologías
  - Sistemas operacionales (TAMS, CUTE, etc.)
  - Sistemas funcionales (gestión inteligente de instalaciones)
  - Servicios a pasajeros (FIDS)
- Acuerdos con permisionarios
  - Servicios básicos (servicios públicos, atención a personas con capacidades diferentes, carros, telefonía, etc.)
  - Servicios adicionales (hotelería, gimnasio, etc.)
  - Servicios diferenciadores (branding)

ENFOQUES DE LA GESTION AEROPORTUARIA: Gestión de Recursos Humanos

1. Generalidades
   a. AA2000
   b. Enfoques
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Inducción inicial
- Formación académica
- Capacitación recurrente
  - Acuerdos con Autoridad Aeronáutica por homologación
- Complementaciones alternativas
  - e-learning

ICAI

El Instituto de Capacitación Aeronáutica Internacional es un emprendimiento destinado a resolver las necesidades de instrucción académica, formación y actualización de personal de las comunidades aeroportuarias de la Región

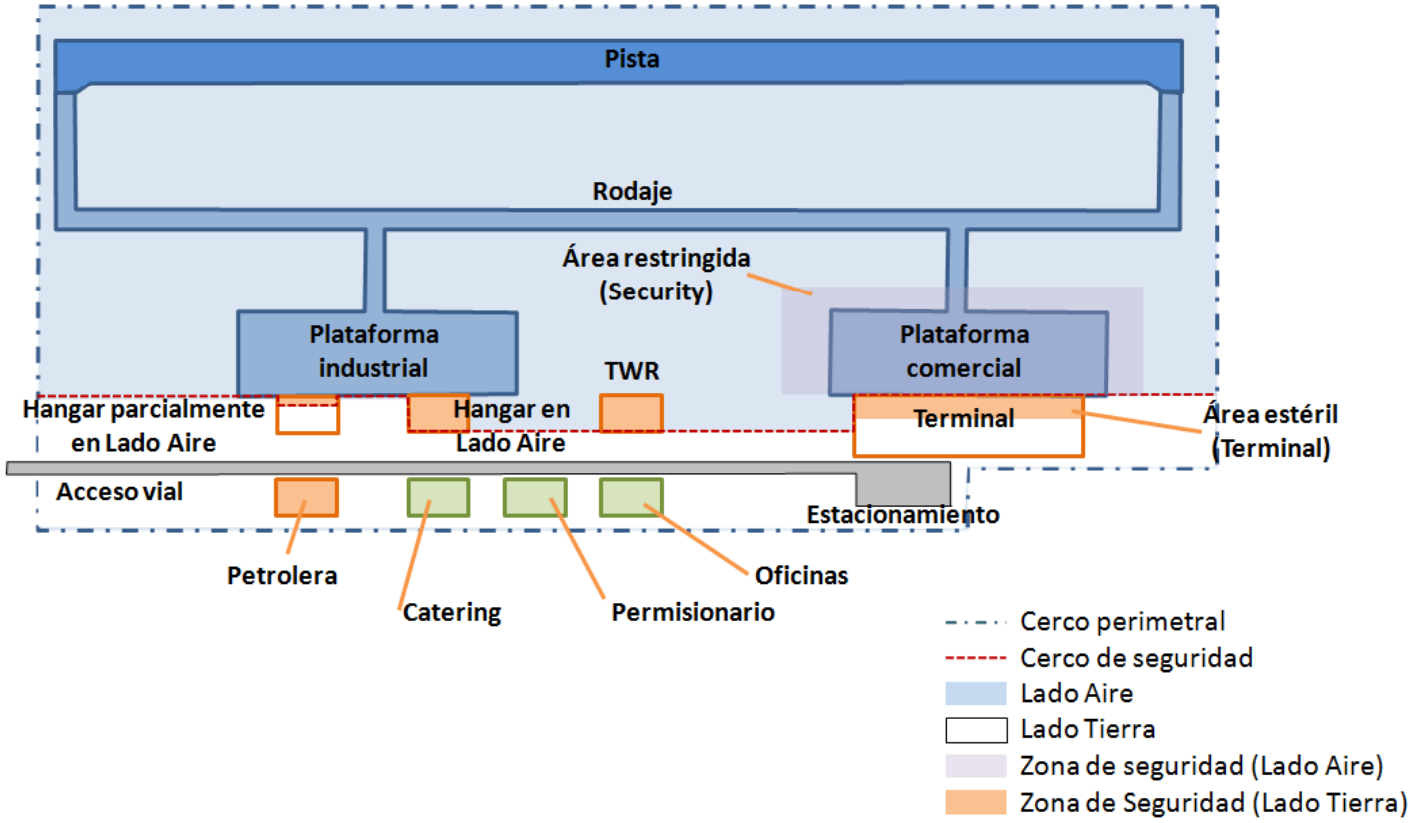
ENFOQUES DE LA GESTION AEROPORTUARIA: Desarrollo comercial

1. Generalidades
   a. AA2000
   b. Enfoques
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Prestación de servicios primarios
  - Competitividad (control de precios)
  - Eficiencia
  - Tecnología
- Oferta amplia de servicios no esenciales o adicionales
- Visión global (negocios aeronáuticos)
- Acuerdos estratégicos de cooperación
  - Prestadores de servicios de telecomunicaciones
- Acuerdos corporativos (retail)
  - Free Shops
  - Gastronomía
- Contribuyente con políticas locales y nacionales
  - Turismo
  - Desarrollo regional
  - Exportaciones

OPERACIONES: Zonas físicas de un aeropuerto, y particularidades de las mismas

1. Generalidades
2. Operaciones
   a. Zonas físicas
   b. Operaciones aéreas
   c. Gestión de recursos
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente



OPERACIONES: Procedimientos

1. Generalidades
2. Operaciones
   a. Zonas físicas
   b. Operaciones aéreas
   c. Gestión de recursos
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Sistemas de Calidad
  - IT's (procedimientos regulares)
  - Actualización de documentación
- Aplicación de normas y standards específicos
  - Planificación de actividades extraordinarias
- Manual Operativo del Aeropuerto
  - Estructuras orgánicas regulares y ante contingencias (emergencias aéreas, naturales, meteorología, etc.)
- Contempla la coordinación de tareas de otras áreas
  - Internas (p. e. de Mantenimiento)
  - Externas (permisionarios, etc.)

OPERACIONES: Control permanente del Lado Aire

1. Generalidades
2. Operaciones
   a. Zonas físicas
   b. Operaciones aéreas
   c. Gestión de recursos
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Contribución a la detección temprana de amenazas externas a las operaciones aeroportuarias (incendios, tormentas)
- Apoyo a controles preventivos
  - movimientos en superficie
  - embarques/desembarcos
- Coordinaciones
  - de trabajos de mantenimiento y de obras
  - con prestadores de servicios (Handlers)
  - con servicios conexos (correos, caudales, grúas, etc.)

OPERACIONES: Área de maniobras

1. Generalidades
2. Operaciones
   a. Zonas físicas
   b. Operaciones aéreas
   c. Gestión de recursos
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Recorridas y controles de rutina (checklists)
  - Disponibilidad de infraestructuras
  - Ausencia de novedades
  - Funcionamiento de AVLs
- Prevención y alerta ante posibles intrusiones

Las operaciones de un aeropuerto deben suceder en las mas estrictas condiciones de seguridad, disponibilidad y eficiencia

OPERACIONES: Asignación de puestos de estacionamiento

1. Generalidades
2. Operaciones
   a. Zonas físicas
   b. Operaciones aéreas
   c. Gestión de recursos
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- Responsabilidad del operador aeroportuario según alcances del contrato de concesión
- Contempla a los tipos de aeronaves
- Mantiene estrecho contacto con el ATS
- Informa a los Operadores Aéreos
- Mantiene escucha de frecuencia (actualizando información sobre las horarios de llegada, aterrizajes y despegues de las aeronaves)
- Debe asegurar que las áreas de plataforma estén limpias y libres de FOD
- Contempla los márgenes de separación entre las aeronaves en los puestos de estacionamiento
- Puede facilitar servicio de señaleros para las maniobras en tierra y vehículo de escolta ("follow me")

OPERACIONES: Gestión de los recursos aeroportuarios

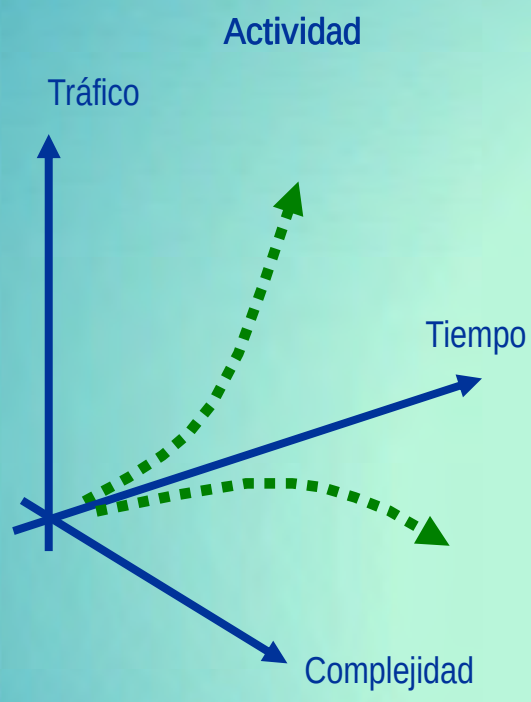
1. Generalidades
2. Operaciones
   a. Zonas físicas
   b. Operaciones aéreas
   c. Gestión de recursos
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

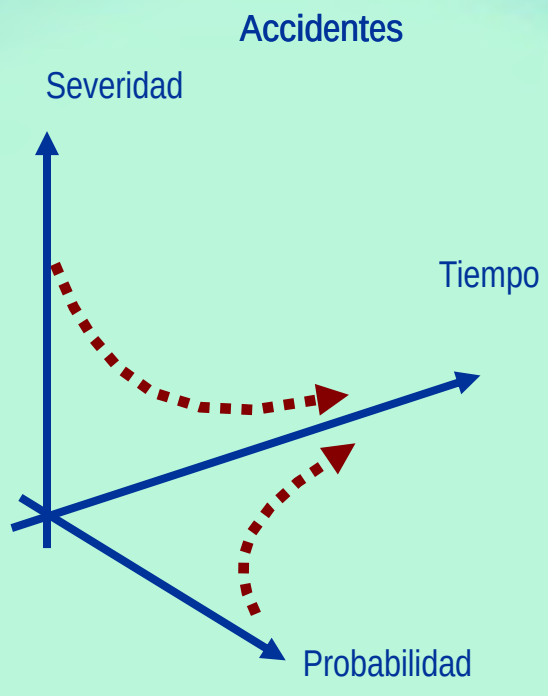
- Posiciones de estacionamiento en plataforma
- Mostradores de check-in y Lost + Found
- Puertas de embarque
- Pasarelas telescópicas para embarque y desembarque
- Entrega de equipaje y asignación de cintas transportadoras
- Información del aeropuerto y al público

La clave para una gestión eficiente de las operaciones de un aeropuerto esta en optimizar las coordinaciones necesarias para maximizar el uso de los recursos disponibles

SEGURIDAD OPERACIONAL: Premisa que distingue a la industria aeronáutica y aeroportuaria desde sus inicios

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
   a. Conceptos
   b. Gestión de riesgos
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente





SEGURIDAD OPERACIONAL: Normas y reglamentaciones de aplicación

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
   a. Conceptos
   b. Gestión de riesgos
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

OACI:

- Anexo 12 “Busqueda y Rescate”
- Anexo 13 “Accidente de Aeronave e Investigación de Accidente”
- Anexo 14 “Aeródromos”
- Doc. 6920-AN/855 “Manual de Investigación de Accidentes de Aviación”
- Doc. 9137-AN/898 “Manual de Servicios de Aeropuertos”
- Doc. 9156 “Manual de Reportes de Accidentes e Incidentes”
- Doc. 9422-AN/923 “Manual de Prevencion de Accidentes”
- Doc. 9683-AN/950 “Manual de Instrucción sobre Factores Humanos”
- Doc. 9735 “Manual sobre Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional”
- Doc. 9756 “Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación”
- Doc. 9806-AN/763 “Manual de orientación sobre factores humanos para las auditorías de la seguridad operacional”
- Doc. 9859-AN/460 “Manual de Gestión de la Seguridad Operacional”

FAA:

- ROA-TAC “Reglamento para la Operación de Aeronaves – Transporte Aero Comercial”
- ROA-GEN “Reglamento para la Operación de Aeronaves – Aviacion General - Aviones”
- ROA-HEL “Reglamento para la Operación de Aeronaves – Helicópteros”

Otras normas y reglamentaciones:

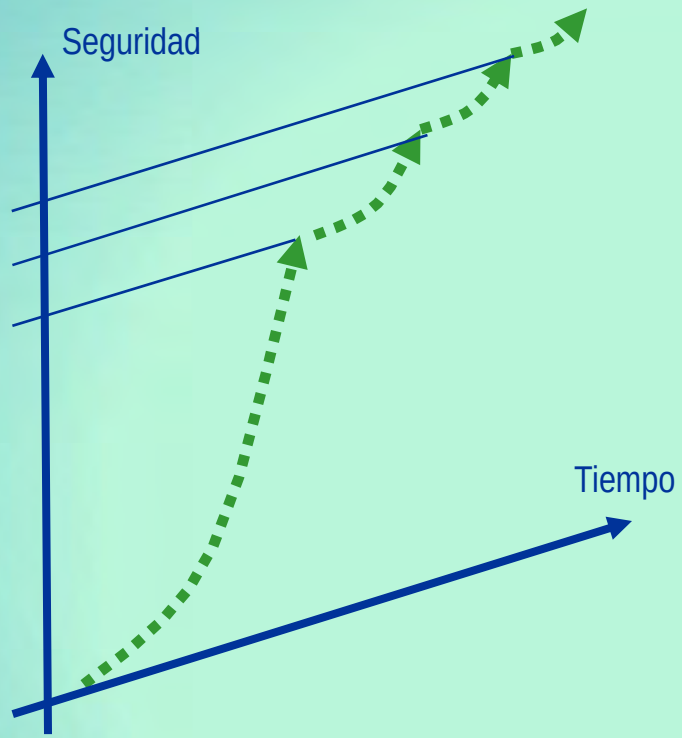
- (Poder Legislativo Nacional) Ley 17285 “Código Aeronáutico de la República Argentina”, y Ley 22390
- (US Federal Aviation Administration) AC 150/5200-37 “Introduction to SMS for Airport Operators”
- (ACI) “Airside Safety Handbook”
- (US NTSB) “Aviation Investigation Manual”
- (US DoD) MIL STD 882 D “Standard Practice for System Safety”

SEGURIDAD OPERACIONAL: Proceso sistémico continuo (SMS)

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
   a. Conceptos
   b. Gestión de riesgos
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

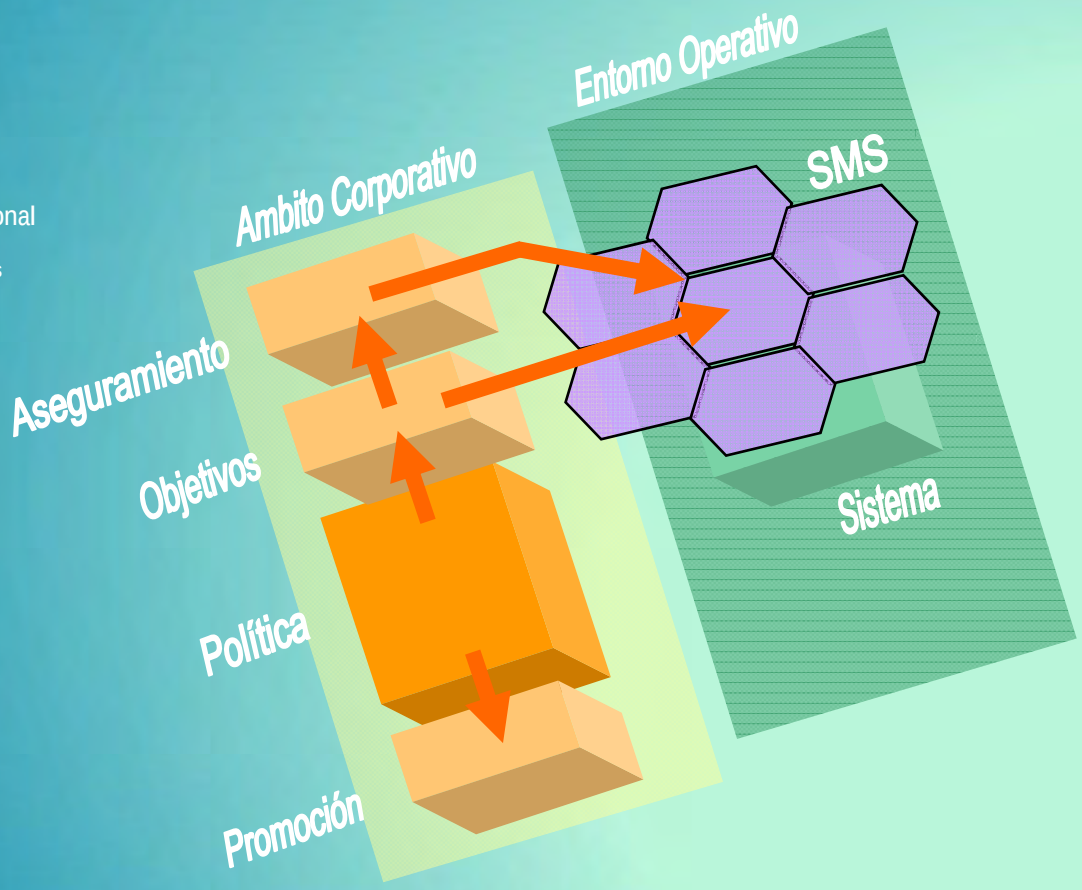
SEGURIDAD OPERACIONAL: Proceso evolutivo

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
   a. Conceptos
   b. Gestión de riesgos
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente



SEGURIDAD OPERACIONAL: Enfoque sistémico integral

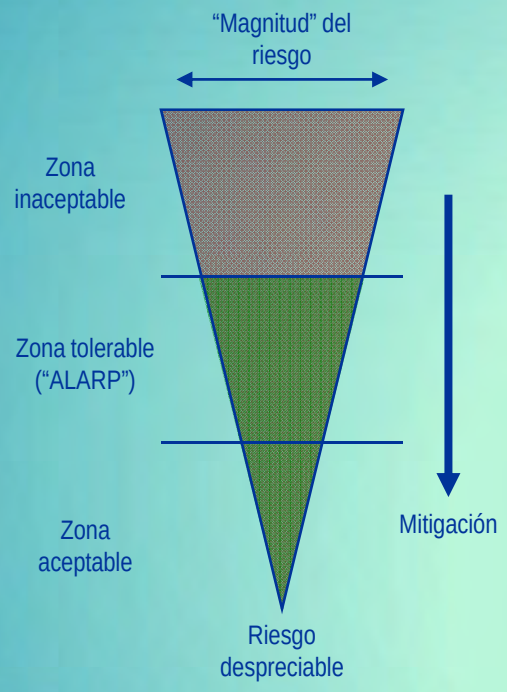
1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
   a. Conceptos
   b. Gestión de riesgos
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente



En el marco de las previsiones del SMS, actividades cotidianas tales como el control de FOD en plataformas promueve la continuidad de las condiciones apropiadas para el nivel de seguridad operacional buscado.

SEGURIDAD OPERACIONAL: Evaluación de riesgos. Severidad y probabilidad

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
   a. Conceptos
   b. Gestión de riesgos
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente



	Catastrófico A	Peligroso B	Importante C	Poco importante D	Insignific. E
Frecuente 1					
Ocasional 2					
Remota 3					
Improbable 4					
Extrem. Improb 5					

SEGURIDAD OPERACIONAL: Acciones

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
   a. Conceptos
   b. Gestión de riesgos
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

Misión:

"PROMOVER LAS CONDICIONES APROPIADAS PARA LA MAXIMIZACION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL PRESENTE EN LOS AEROPUERTOS BAJO CONCESION"

"EVITAR ACCIDENTES (QUE PROBABLEMENTE PODRAN ADQUIRIR LA CONDICION DE CATASTROFES), Y RESGUARDAR VIDAS, BIENES E INSTITUCIONES QUE CONFIAN EN NUESTROS CUIDADOS"

Participación:

TENER PRESENTE Y ACTIVO PERMANENTEMENTE EL CONCEPTO ANTERIOR, ACTUANDO COMPROMETIDA Y PROFESIONALMENTE AL RESPECTO:

SIEMPRE HAY MAS DE UNA COSA QUE CADA UNO PUEDE (DEBE) HACER PARA EVITAR LA OCURRENCIA DE UN INCIDENTE O ACCIDENTE

SEGURIDAD OPERACIONAL: Acciones

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
   a. Conceptos
   b. Gestión de riesgos
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

Acciones: Ciclo de mejora continua desde 3 ámbitos:

Medidas preventivas

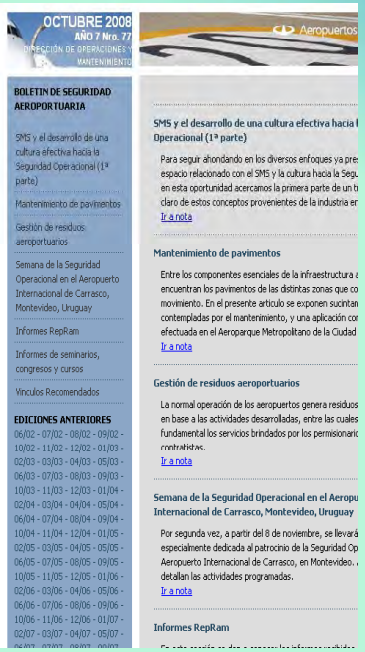
- Supervisión de las políticas y criterios de aplicación referentes a la seguridad operacional aeroportuaria
- Verificación de los procesos y procedimientos vigentes
- Generación de las herramientas de capacitación interna convenientes en la materia

Medidas reactivas

- Investigación y análisis de los incidentes y accidentes ocurridos en el Lado Aire de los Aeropuertos bajo concesión

Enlaces y comunicación externa

- Vinculación permanente con organismos internacionales asociados con la problemática a cargo, a fines de aportar a la Organización las normas y conocimientos desarrollados por estos
- Gestión de herramientas comunicacionales corporativas relacionadas con las incumbencias de la GSO



El Boletín de Seguridad Aeroportuaria es un medio de comunicación que mantiene actualizada a la comunidad aeroportuaria con las novedades registradas en materia de seguridad operacional

RIESGO AVIARIO: Problemática

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
   a. Conceptos
   b. Casos concretos
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- ¿Por qué un Aeropuerto necesita contar con un Programa de Gestión Aviario?
  - A partir del 27 de noviembre de 2003, entraron en vigor las enmiendas 4 y 5 del Anexo 14, Vol. 1 (OACI), capítulo 9.5, relativo al peligro aviario, que serán parte de la auditoría para la certificación OACI a partir de 2004

- ¿Por que hay más fauna en los Aeropuertos ?
  - Espacios verdes circundantes al aeropuerto reducidos
  - Aumento de la protección de especies
  - Programas de conservación
  - Cambios climáticos que afectan las migraciones
  - Avance de las centro urbanos sobres los Aeropuertos
  - Mayor cantidad de concentración de vertederos de basura
  - Incremento del trafico aéreo
  - Cambio tecnológico en las aeronaves, aumento de motores de dos a cuatro.
  - Campos agrícolas lindantes con los Aeropuertos
  - Se están construyendo muchos Aeropuertos en zonas costeras

Los PPPAF deben incluir los procedimientos y recursos necesarios para paliar las amenazas provenientes de cada una de las especies relevadas

RIESGO AVIARIO: Programa de Control Aviario y Fauna

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
   a. Conceptos
   b. Casos concretos
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

- ¿Cómo se elabora un programa de Control Aviario y Fauna?
  1) Relevamiento Biológico de la Fauna del Aeropuerto
  2) Evaluación del relevamiento
  3) Producida la evaluación del mismo se deberá establecer:
     1) Medidas activas de Control
     2) Medidas Pasivas
     3) Procedimientos de trabajo para llevar a cabo el programa
     4) Elevación del Programa a la autoridad de fiscalización para su aprobación
     5) Autorizado el programa se pondrá por el Operador su puesta en marcha
     6) Auditoría del Programa por la Autoridad de Aplicación

Las actividades del PPPAF se efectúan ininterrumpidamente en los aeropuertos

RIESGO AVIARIO: Análisis estadístico

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
   a. Conceptos
   b. Casos concretos
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

•Es de fundamental importancia para el éxito de los programas de gestión aviaria un registro completo y detallado de avistajes e incidentes ocurridos en cada aeropuerto

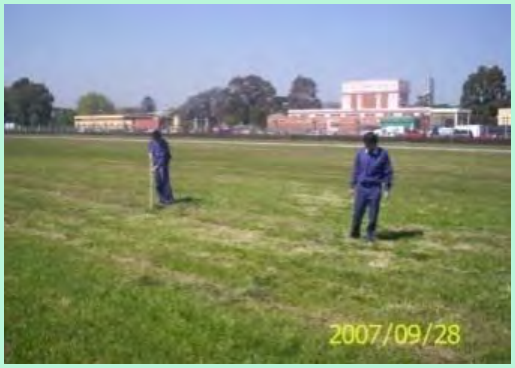
•Esta información sirve de base para el análisis de tendencias, así como para la evaluación de la efectividad de los recursos aplicados

Fase de vuelo	Cantidad de eventos	
Estacionamiento	0	0%
Rodaje	0	0%
Carrera Despegue	12	25%
Ascenso	4	8,33%
En Ruta	0	0%
Descenso	0	0%
Aproximación	12	25%
Carrera de Aterrizaje	17	35,42%
Indeterminada	3	6,25%
TOTAL	48	100%

RIESGO AVIARIO: Algunos métodos pasivos de control aviario

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
   a. Conceptos
   b. Casos concretos
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

1) Corte de áreas verdes
2) Eliminación de semillas alrededor de las balizas
3) Remoción de nidos
4) Control de espejos de agua
5) Remoción de material orgánico en zona operativa



Un cuidado apropiado de las áreas verdes contribuye sustancialmente a remover uno de los principales atractivos de los predios aeroportuarios para las aves, quitándoles lo que de otro modo podría ser un territorio deseable para estas

RIESGO AVIARIO: Algunos métodos activos de control aviario

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
   a. Conceptos
   b. Casos concretos
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente

1) Pirotecnia
2) Rifle sanitario
3) Trampas
4) Medidas sonoras
5) Cetrería

La cetrería ofrece resultados incomparables sobre ciertas especies, tales como las palomas

MANTENIMIENTO: Objetivos

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
   a. Conceptos
   b. Aplicaciones
6. Medio Ambiente

- Actividad aeroportuaria:
  - Basada en la disponibilidad de equipos y sistemas.
  - Sustentada en un eficiente servicio de Mantenimiento.

- Garantizar la seguridad, mediante un mantenimiento adecuado.
- Mantener la disponibilidad del servicio en el tiempo, en las condiciones de diseño
  - Esto significa una constante búsqueda de nuevas formas de incrementar la confiabilidad y vida útil, siempre a través de un control efectivo de costos.
- Actividades realizadas en Equipos, instalaciones y sistemas
- Comprende: Inspección- Servicio/revisión- reparación.
- Mediante Mantenimiento
  - Preventivo
  - Correctivo
  - Predictivo

Fallas detectables a través de sistemas de check lists de control.

MANTENIMIENTO: Instalaciones aeroportuarias

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
   a. Conceptos
   b. Aplicaciones
6. Medio Ambiente

- Operación aeroportuarias = grado de criticidad alto
  - cintas de equipajes, check in desk
  - soporte; producción de energía y distribución
- De confort y comodidad = no criticas
  - climatización

El control del estado de los aceites de transformadores de media tensión es una de las tareas preventivas mas importantes para garantizar la continuidad del servicio de estos componentes críticos

MANTENIMIENTO: Instalaciones aeronáuticas

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
   a. Conceptos
   b. Aplicaciones
6. Medio Ambiente

- Intervienen TWR, ILS, VOR, DME, etc. = grado de criticidad máximo
  - Normas de Seguridad
  - Manual de Diseño de Aeródromos (OACI Doc. 9157)
    - Parte 1 – Pistas
    - Parte 2 – Rodajes y Plataformas
    - Parte 3 – Pavimentos
    - Parte 4 – Ayudas visuales
    - Parte 5 – Sistemas Eléctricos
  - Manual de Servicios de Aeropuertos (OACI Doc. 9137)
    - Parte 9 – Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos
    - Parte 2 – Estado de Superficies de los Pavimentos
  - Diseño y operaciones de aeródromos (OACI Anexo 14)

Las ayudas visuales luminosas son parte de los programas mas exigentes de mantenimeinto, tanto en las fases preventivas y predictivas como en la correctiva (tiempos de respuesta)

MANTENIMIENTO: Instalaciones eléctricas

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
   a. Conceptos
   b. Aplicaciones
6. Medio Ambiente

- Energía Primaria y Secundaria
- Grupos Generadores
- UPS.

- Autonomía de combustible
- Planes de contingencia
- Tiempos máximos de conmutación

Entre las rutinas de mantenimiento preventivo se encuentran las termografías de tableros primarios

MANTENIMIENTO: Pavimentos

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
   a. Conceptos
   b. Aplicaciones
6. Medio Ambiente

- Mantener las superficies en buen estado, maximizando la vida útil entre intervenciones correctivas
- Mantener las condiciones de frenado
- Evitar desprendimientos (FOD)

En este conjunto de actividades se encuentra el monitoreo continuo del estado de la demarcación horizontal

MANTENIMIENTO: Alcances de los programas

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
   a. Conceptos
   b. Aplicaciones
6. Medio Ambiente

- INVENTARIO
  - Equipamiento
  - Codificación
  - Sistemas y subsistemas
- ACTIVIDADES
  - Normas de seguridad
  - Procedimientos de inicio de actividades
  - Actividad de mantenimiento
  - Cierre del trabajo
  - Prueba de funcionalidad
- FRECUENCIAS (definición para cada actividad de mantenimiento)
  - Manual del fabricante;
  - Criticidad;
  - Condiciones de emplazamiento;
  - Normativa vigente;
  - Frecuencia en función de la operación del Aeropuerto: PVR, trabajos sujeto a tránsito, etc.
- HISTORIAL

MEDIO AMBIENTE: Compromiso esencial

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente
   a. Enfoque
   b. Acciones

•De integración con el desarrollo sostenible, aportando a la sociedad contribuciones más allá de lo que constituye el objetivo básico de la empresa (Responsabilidad Social Empresaria)

•De dedicación de esfuerzos para salvaguardar los recursos naturales, como una de las mejores inversiones que se pueden hacer, ya que garantiza la competitividad y la sostenibilidad de nuestros negocios y actividades

•De incorporación de técnicas y procedimientos que tiendan al uso eficiente de los recursos naturales, que integren aspectos ambientales y que combinen las mejoras de esta índole con la innovación y la reducción de costos

MEDIO AMBIENTE: Aspectos a cuidar

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente
   a. Enfoque
   b. Acciones

- Recursos energéticos y naturales (agua)
  - operación aeroportuaria
  - iluminación
  - climatización
- Creación de espacios verdes naturales
- Control de efluentes
- Contaminación sonora
- Reducción/reciclado de residuos
- Reutilización de aguas pluviales (riego por goteo)

MEDIO AMBIENTE: Acciones específicas

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente
   a. Enfoque
   b. Acciones

- Redefinición de procesos asociados al uso y mantenimiento de instalaciones
  - Consumos
  - Vidas útiles
  - Insumos utilizados (p. e., anticongelantes)
  - Residuos (logro: ZWM)
- Contención de problemas ante eventualidades
  - Derrames de combustibles
  - Extinción de incendios (tratamientos posteriores)

MEDIO AMBIENTE: Acciones específicas (cont.)

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente
   a. Enfoque
   b. Acciones

- Control de parámetros
  - Análisis fisicoquímicos
  - Seguimiento de tratamientos y disposiciones finales de elementos peligrosos
  - Control de permisionarios
  - Evolución de volúmenes (consumos, residuos, etc.)

MEDIO AMBIENTE: Acciones de cara al futuro

1. Generalidades
2. Operaciones
3. Seguridad Operacional
4. Riesgo Aviario
5. Mantenimiento
6. Medio Ambiente
   a. Enfoque
   b. Acciones

- Sobrestancia ambiental en obras
  - Coordinaciones
  - Procedimientos
  - Objetivos
  - Controles, auditorías, manifiestos
- Monitoreos de calidad de aire
  - Permisionarios
  - Prestadores de servicios (control de emisiones)
  - Zonas industriales

↓

Inventario de emisiones

↓

Adquisición de bonos de carbono para la actividad aeroportuaria

Seminario **“Transporte y política aérea”**

CLAC/TCB (OACI) – DGAC Guatemala

C. de Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009

Muchas gracias por su atención

AeropuertosArgentina2000

Dirección de Operaciones y Mantenimiento

Seminario **“Transporte y política aérea”**

CLAC/TCB (OACI) – DGAC Guatemala

C. de Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009

“Facilitación y Seguridad”

AeropuertosArgentina2000

Dirección de Operaciones y Mantenimiento

CONTENIDOS DE LA PRESENTACION

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Acciones ante contingencias

FACILITACION: Enfoque conceptual

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

SEGURIDAD

"El contexto mas seguro es con los aviones en tierra, las personas en sus casas, las mercancías en sus depósitos, y los aeropuertos vacios"

FACILITACION

Aviones y aeropuertos operando en régimen, y personas -y bienes- transportadas de manera segura, aun en las condiciones de stress típicamente asociadas con el vuelo

OBJETIVOS: de promoción local/nacional/regional, turísticos, económicos, de desarrollo social, etc.

FACILITACION: Bases

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

- OACI
  - Convenio Chicago (art. 22, 23, 37 y otros)
  - Anexo 9 (en proceso de enmiendas)
- Normativa nacional al respecto
  - Reglamentación operativa
  - AVSEC
  - Policial
  - De Fronteras (INT)
    - Migratoria
    - Aduanera
    - Salud Pública
    - Regímenes veterinarios
    - Controles fitosanitarios
    - Control de estupefacientes

FACILITACION: Principios a aplicar por Estados y operadores

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) (Controles) Minimización de
   - Tiempos
   - Inconvenientes
2) (Disponibilidad de información de intercambio) Maximización
   - e/Estados
   - e/explotadores
   - e/aeropuertos
3) Respeto del contexto normativo
   - Legal
   - Funcional
   - Cultural
4) Resguardo de la seguridad

La facilitación permite cumplir con los requerimientos funcionales en un aeropuerto de la manera mas eficaz y confortable posible

FACILITACION: Herramientas para la implementación

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1)Tecnología
- Eficacia
- Eficiencias y optimizaciones
- Trazabilidad
- Previsiones
- Indicadores y standards

2)Procedimientos
- Información disponible en avance
- Coordinaciones

3)Gestión de riesgos
- Profiling, screening, etc.

El control minucioso y permanente de los indicadores de gestión por parte del operador aeroportuario posibilita el mantenimiento de los standards establecidos

La tecnología es una herramienta esencial a la hora de conseguir los standards de facilitación establecidos (p. e., los sistemas FIDS –OACI An.9, 6.12-)

FACILITACION: Movimiento doméstico de aeronaves

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Gestión de slots
2) Disponibilidad de recursos aeroportuarios (para todas las aeronaves previstas a operar)
   - Posiciones de estacionamiento
   - Pasarelas telescópicas
   - etc.
3) Procesos entre arribo y partida ("turn around")
   - Controles operativos
   - Controles AVSEC
   - Asistencias en tierra (handling, combustible, etc.)
   - Pago de derechos

En el ámbito de la facilitación aeroportuaria hacia la operación de aeronaves, la disponibilidad de recursos en el Lado Aire se maximiza por una gestión eficiente y planificada de los mismos, tales como en la asignación de posiciones de estacionamiento

FACILITACION: Movimiento internacional de aeronaves. Procedimientos adicionales

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Resguardos (OACI An. 9, Cap. 2, apart. B a E)
   - Documentación
   - Desinsectaciones
   - Desinfecciones
2) (Av. Gral y No regular) Coordinaciones específicas
   - Autorizaciones
   - Avisos
   - Permanencia y despacho
3) Controles y tramites en arribo y partida ($t_{máx(OK)}$: 60 min)
   - Controles de Fronteras (Migraciones, Aduanas, Sanidad, etc.)

Los equipos y recursos especiales, como en este caso para anti-icing brindan un incremento en la facilitación aeroportuaria al aumentar los índices de disponibilidad y seguridad operacional

FACILITACION: Movimiento de personas. Partidas ($t_{máx(OK)}$: 60 min)

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Aceptación de pasajeros/Despacho de equipajes (BHS)
2) Pagos de tasas
3) Controles AVSEC
4) Controles policiales
5) Controles de Fronteras (INT)

Orden según contexto local
DVLM exclusivamente, antes del 01/04/10

Las instalaciones de preembarques son una de las áreas mas criticas en cuanto a la capacidad de facilitación que deben brindar, al tener que atender simultáneamente los requerimientos de esterilidad y largos tiempos de permanencia junto a la diversidad de servicios que los pasajeros demandan en ellas

FACILITACION: Movimiento de personas. Arribos ($t_{máx(OK)}$: 45 min)

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Controles policiales
2) Controles de Fronteras (INT)

Orden según contexto local
DVLM exclusivamente, antes del 01/04/10

Entre las posiciones que requieren una especial atención para asegurar la facilitación en los términos de los standards establecidos se encuentran aquellos con mayores factores de acumulación de personas, en una forma análoga a como sucede respecto de p. e. los planes de evacuación

FACILITACION: Movimiento de personas. Facilidades aeroportuarias

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Instalaciones aeroportuarias (Flexibles y modulares)
   - Flujos simples y no congestionados (baggage drop)
   - Asistidos (jetways, people movers, FIDS, …)
   - Complementación adecuada (estacionamientos, accesos)
   - Servicios de apoyo (monitores BHS, teléfonos operativos en plataformas, …)
2) Servicios aeroportuarios
   - Básicos (carritos, teléfonos de atención al cliente, casas de cambio de divisas)
   - Diferenciadores (hotelería)
3) Otras facilidades
   - Vías y medios de comunicación
   - Transportes

Las facilidades destinadas al estacionamiento vehicular requieren que la facilitación sea una premisa básica, como por ejemplo en el caso de las consideraciones aplicadas en los programas de mantenimiento preventivo y correctivo

FACILITACION: Movimiento de personas. Procedimientos

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Indicadores (definición de objetivos y control de gestión)
   - t_{proc} medios para cada tramo, de cada flujo
   - t para primer/última pieza de equipaje
2) Complementarios a las limitaciones y a la tecnologías existentes
3) Casos particulares (p. e., charters)

Las pasarelas telescópicas son, además de un componente aeroportuario especialmente dedicado a la facilitación, un elemento trascendental en la prevención de accidentes en las plataformas

FACILITACION: Movimiento de personas. Consideraciones particulares durante la estadía en el aeropuerto

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

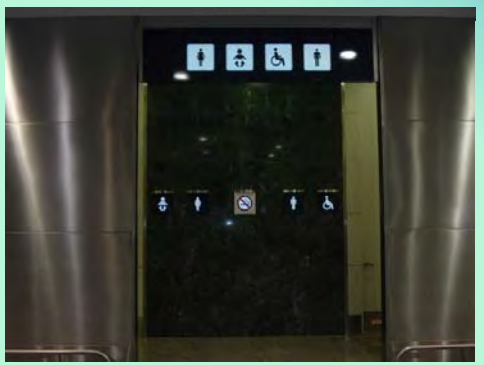
1) Pasajeros no admitidos
   - Controles preventivos para evitar su existencia en destino
   - Cooperación estado/explotador para una evaluación apropiada de documentación durante la aceptación de pasajeros
   - Responsabilidades y requerimientos durante su custodia y retorno
2) Pasajeros con posibles riesgos de transmisión de enfermedades contagiosas
3) Recintos para eventuales controles minuciosos
4) Espacios para equipajes rezagados (Lost + Found)

Las áreas estériles suelen tener mayores exigencias de infraestructuras y procedimientos para mantener el nivel de facilitación general de un aeropuerto

FACILITACION: Movimiento de personas. Personas con capacidades diferentes

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Accesos
2) Movilidad dentro de edificios (horizontal y vertical)
3) Movilidad hacia/desde la aeronave
4) Servicios públicos (baños, cambiadores de bebes, teléfonos, señalización)
5) Asistencias especiales (problemas o limitaciones cognitivas, sensoriales, motrices, …)



Cada lugar plantea una oportunidad para que el aeropuerto pueda ser "friendly" con todo el espectro de usuarios

FACILITACION: Movimiento de cargas. Infraestructuras

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Lado Aire
   - Posiciones de estacionamiento convenientes a tal fin
   - Áreas de servicios y de apoyo (contenedores, vehículos)
2) Edificios (tecnologías de movimiento)
   - Áreas de consolidación y desconsolidación
   - Áreas de inspección y control (AVSEC, de Fronteras, …)
   - Áreas de almacenamiento regular
   - Zonas Francas y Depósitos Fiscales
   - Áreas de despacho
   - Oficinas gubernamentales
   - Otras oficinas operativas

Una determinación clara de las áreas destinadas al procesamiento de la carga aérea permite un manejo eficiente de esta

FACILITACION: Movimiento de cargas. Infraestructuras (cont.)

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

3) Lado Tierra
   - Áreas de retiro y conmutación multimodal, acorde a las dimensiones de los vehículos involucrados
   - Oficinas administrativas
   - Oficinas de atención al publico
   - Bancos

Las tecnologías de movimiento tanto en plataformas como dentro de las áreas destinadas al procesamiento de la carga favorecen la a facilitación y la seguridad (laboral y criminal)

FACILITACION: Movimiento de cargas. Procesos

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Regulares
   - Exportación
   - Importación
   - Domésticos (Envíos y arribos)
   - Controles
2) Extraordinarios
   - Cargas especiales (caudales, ...)
   - Mercaderías en abandono
   - Seres vivos
   - Perecederos
   - Servicios fúnebres
   - Materiales peligrosos

Ya sea para cumplir con la normativa legal vigente como para promover las mejores condiciones de facilitación, los procedimientos cuidadosamente diseñados y rigurosamente controlados son una excelente complementación a la tecnología de movimiento y control disponibles

FACILITACION: Apoyo a demás componentes aeroportuarios

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Servicios de Extinción de Incendios
2) Aeroplantas
3) Áreas de mantenimiento de aeronaves
4) Plantas de catering
5) Plantas de procesamiento de residuos y efluentes

Asistencia infraestructural a los requerimientos funcionales de cada usuario

FACILITACION: Cooperación ínter jurisdiccional

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Comités FAL locales y nacionales, concordantes con los Programas Nacionales de Facilitación y de Seguridad en el Transporte Aéreo)
2) Acuerdos de cooperación (controles aduaneros, de estupefacientes, etc.) entre estados; y entre autoridades, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios (p. e., información de vuelos)
   - Procedimientos
   - Espacios
   - Coordinaciones
   - Standards

"La facilitación es, como la seguridad, una preocupación en la que todos los componentes pueden y deben aportar su compromiso y acción"

La cooperación inter jurisdiccional es el mejor camino hacia un elevado nivel de facilitación

FACILITACION: Aspectos de mayor potencial de desarrollo en la actualidad

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) DVLM
2) Biometría
3) Seguridad
4) Fraudes, Inmigración ilegal
5) Intercambio de información en avance
6) Cooperación interestatal para controles en avance
7) sanidad y asistencia ante emergencias aéreas y aeroportuarias

La agilización de los controles requeridos mediante la incorporación de tecnologías biométricas y DVLM permiten un procesamiento mas eficaz y confortable, permitiéndole al pasajero disponer de su tiempo de manera mas amena en el resto de las comodidades del aeropuerto

FACILITACION: Otros ámbitos de facilitación

1. Facilitación
   a. Generalidades
   b. Movimiento de aeronaves
   c. Movimiento de personas
   d. Movimiento de cargas
   e. Otras consideraciones
2. Seguridad

1) Búsqueda y Salvamento (OACI An. 12)
2) Investigación de accidentes e incidentes de aviación (OACI An. 13)
3) Víctimas y familiares de accidentes aéreos
4) Catástrofes naturales
5) Otras situaciones de extrema gravedad

SEGURIDAD: Bases

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

- OACI
  - Convenio Chicago (art. 37 y otros)
  - Anexo 17 (y An. 2, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, y 18)
  - Doc. 9284 (y Doc. 4444, y 8168)
  - Doc. 8973
- Normativa nacional al respecto
  - Reglamentación operativa (Programas, Planes, …)
  - AVSEC
  - Policial
  - De Fronteras (INT)
    - Migratoria
    - Aduanera
    - Salud Publica
    - Regímenes veterinarios
    - Controles fitosanitarios
    - Control de estupefacientes

SEGURIDAD: Definición (“Security”) (AVSEC)

“Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita”

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

Colapso del sistema

Acto de interferencia ilícita

-apoderamiento ilícito de aeronaves
-toma de rehenes
-intrusión por la fuerza abordo
-introducción de armas abordo
-interferencia en comunicaciones
-etc.

SEGURIDAD: Principios generales

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

1) Seguridad como objetivo primario
   - Prevención de ingresos no autorizados de mercancías y artefactos peligrosos en aeronaves, que pueden patrocinar interferencia ilícita
   - Apoderamientos ilícitos
   - Interferencias
2) Cooperación inter jurisdiccional
   - Información
   - Medios
   - Procedimientos
3) Tecnologías evolutivas
4) Consideración especial a factores humanos

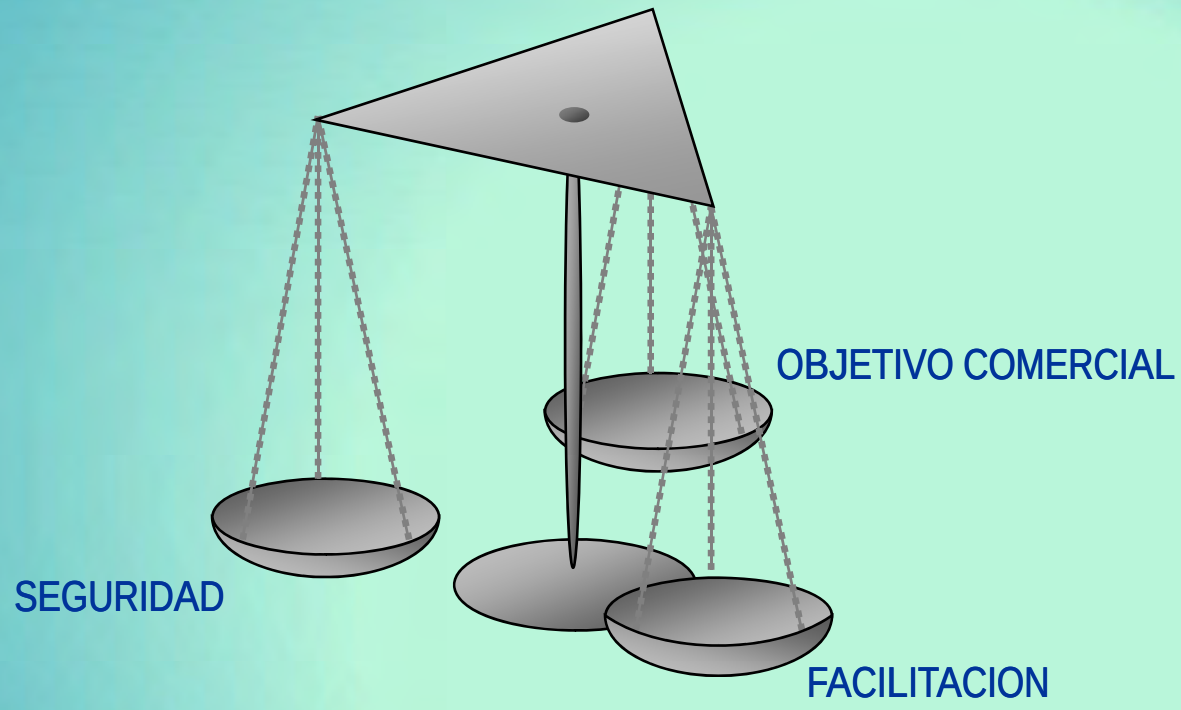
SEGURIDAD: Dinámica general

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

1) Evaluación permanente de riesgos (Doc. 8973)
2) Determinación del nivel de amenazas
3) Aplicación de procedimientos consecuentes (gestión)
4) Monitoreo de desempeños y novedades en el sistema ("Vigilancia continua")
5) Controles de calidad

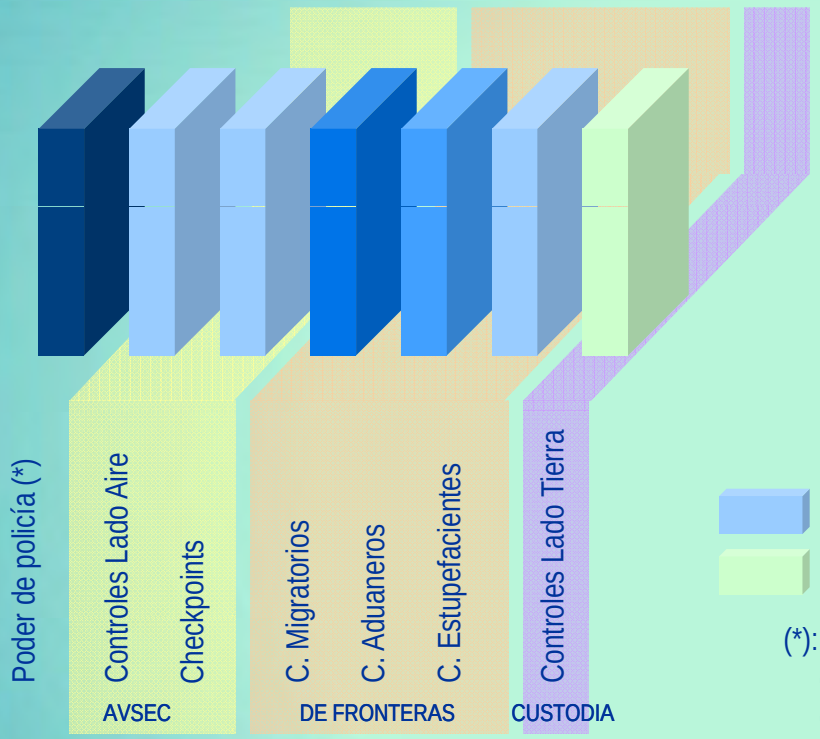
SEGURIDAD: Equilibrio fundamental (inestable)

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias



SEGURIDAD: Modelos de gestión de la seguridad

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias



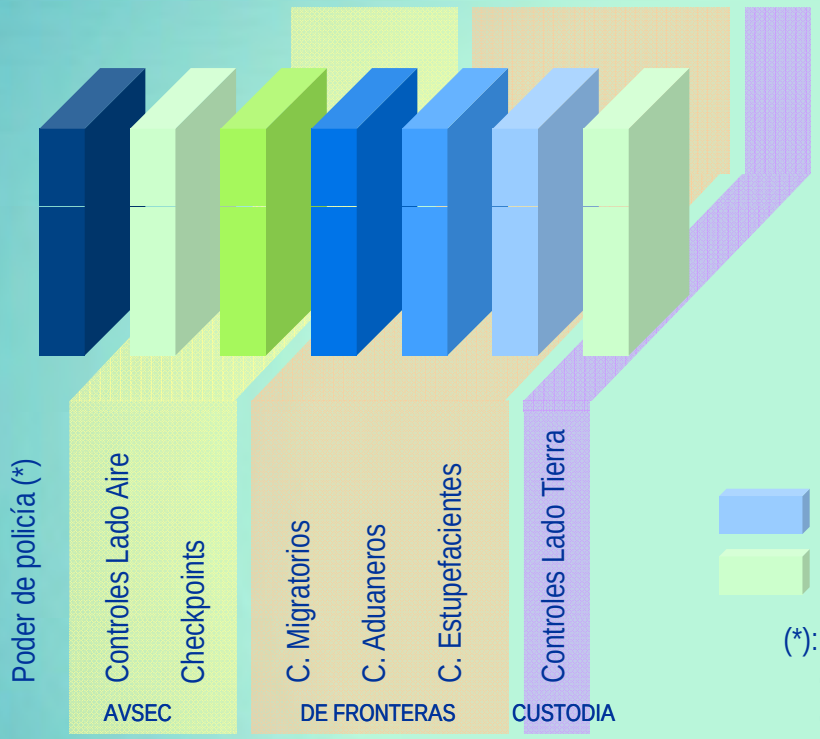
Estado

Operador Aeroportuario

(*): Incluye control de tránsito, búsqueda de explosivos, restablecimiento del orden público, etc.

SEGURIDAD: Modelos de gestión de la seguridad (cont.)

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias



Estado

Operador Aeroportuario

(*): Incluye control de tránsito, búsqueda de explosivos, restablecimiento del orden público, etc.

SEGURIDAD: Prevención. Áreas restringidas

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

1) Determinación de las áreas aeroportuarias restringidas
   - Cercos
   - Puertas
   - Cerramientos
2) Accesos a áreas estériles debidamente controlados
   - Autorizaciones
   - Artículos transportados
3) Identificación de personas y vehículos que deban circular allí
   - Función
   - Antecedentes
   - Vigencia limitada
4) Control de accesos a aeronaves

Los perímetros de las zonas restringidas deben estar asegurados permanentemente, tanto por consideraciones preventivas en materia de seguridad operacional como para ofrecer las condiciones mas elementales de control en cuanto a security.

SEGURIDAD: Prevención en instalaciones críticas

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

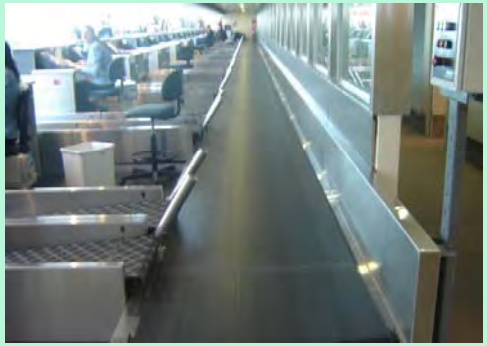
- Eléctricas
  - Usinas
  - Generadores
  - transformadores
- Plantas de combustibles
- Equipamiento de apoyo y protección al vuelo
  - Radares
  - ILS

Las instalaciones críticas son especialmente atractivas como blancos para actos de interferencia ilícita, y por tanto deben contar con extremas medidas de seguridad que las proteja

SEGURIDAD: Prevención. Aeronaves

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

1) Verificaciones de seguridad según nivel de amenazas y gestión de riesgos
2) Control de elementos abordo no acompañados
3) Control de ingresos a cockpit (en fase de vuelo)
4) Controles especiales durante permanencia en áreas no restringidas



Los procedimientos standard establecen el retiro de bodega de todo equipaje que hubiera sido despachado si el pasajero finalmente no emprende el vuelo

SEGURIDAD: Prevención. Pasajeros y equipajes

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

1) Control previo al ingreso a áreas restringidas
2) Pasajeros en tránsito
3) Esterilidad entre controles y embarques

El ingreso a las áreas restringidas de forma controlada mejora las condiciones de seguridad de las áreas estériles

SEGURIDAD: Prevención. Equipaje despachado

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

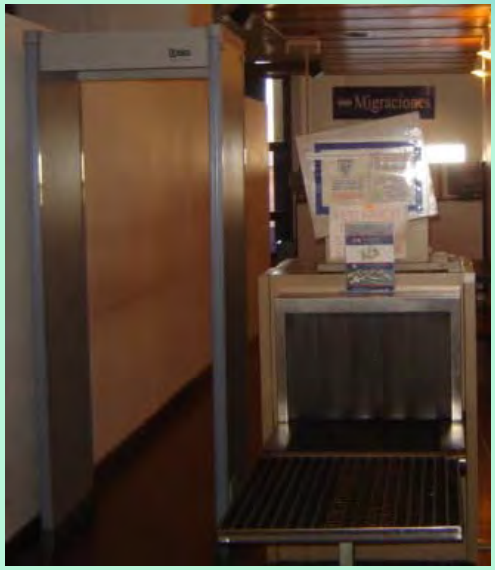
1) Identificación de equipajes
2) Inspección previa a ingreso a aeronave
   - Screening por niveles de riesgos
3) Esterilidad entre controles y embarque
4) Remoción de equipajes no acompañados a último momento
5) Equipaje en tránsito

Los avances tecnológicos en sistemas BHS incluyen prestaciones de procesamientos automáticos (p. e. RFID) y scanners multiniveles

SEGURIDAD: Prevención. Carga y correo

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

1) Controles previos a embarques (combi)
2) Esterilidad entre controles y embarques
3) Proceso de admisión de agentes autorizados para el control de cargas
4) Transporte exclusivo de mercancías debidamente controlada (combi)
5) Control análogo para insumos y repuestos



Los puntos de inspección ("checkpoints") son la frontera de las áreas estériles de una Terminal, incluso para los flujos de cargas.

SEGURIDAD: Prevención. Otros aspectos a considerar

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

1) Pasajeros disruptivos
2) Traslados especiales (convictos)
3) Marshalls
4) Transporte de armas

Procedimientos
Información al comandante

SEGURIDAD: Comités de Seguridad

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

1) Comités nacionales
   - Coordinaciones inter agencias, explotadores, operadores
   - Acuerdos marco y políticas generales
   - Acuerdos diplomáticos
   - Definición de capacitaciones y skills requeridos
2) Comités locales
   - Atención de problemáticas especificas
   - Coordinación de controles y procedimientos
   - Revisión de aspectos contemplados en el Plan de Seguridad Aeroportuario, de eventos registrados, y de nuevos requerimientos
   - Revisión de evaluaciones y simulacros

Los comités de seguridad de los aeropuertos deben reunirse como mínimo trimestralmente, a fin de evacuar satidfactoriamente las diversas problemáticas que se van presentando

SEGURIDAD: Emergencias: Situaciones desencadenadas imprevistamente, pero debidamente previstas

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

Tipos de Emergencias

- En las que están implicadas aeronaves
  - Accidentes de aeronaves en el aeropuerto
  - Accidentes de aeronaves fuera del aeropuerto
    - En tierra
    - En agua
  - Incidentes de aeronaves en vuelo
    - Fuerte turbulencia
    - Descompresión
    - Falla estructural
  - Incidentes de aeronaves en tierra
  - Incidentes de sabotaje, incluso de amenaza de bombas
  - Incidentes de apoderamiento ilícito
- En las que no están implicadas aeronaves
  - Incendios en edificios
  - Sabotaje, incluso amenaza de bombas
  - Catástrofes naturales
  - Mercancías peligrosas
  - Emergencias medicas
- Emergencias mixtas
  - Aeronaves/edificios
  - Aeronaves/instalaciones de reabastecimiento de combustibles
  - Aeronave/aeronave

SEGURIDAD: Acciones ante contingencias

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

Elaboración
Difusión. Roles
Simulacros
Evaluaciones y actualizaciones

1) Funcionamiento normal del Aeropuerto
2) Declaración de la amenaza
3) Constitución del COE
4) Evaluación de la situación
5) Aplicación del Plan de Emergencia del Aeropuerto
   - Convocatoria a entidades/medios extra aeroportuarios
6) Mitigación del riesgo. Tareas posteriores
7) Restablecimiento a las condiciones normales de operación
8) Actividades posteriores a la culminación del PEA

Durante una contingencia, los servicios medicos propios del Aeropuerto deben complementarse con los acuerdos suscriptos con los centros hospitalarios …

SEGURIDAD: Constitución del COE

1. Facilitación
2. Seguridad
   a. Generalidades
   b. Medidas preventivas
   c. Contingencias

1)Jefe de Aeropuerto (Autoridad Aeronáutica –Estado-)
2)Administrador de Aeropuerto (Autoridad Aeroportuaria -Operador-)
3)Jefe/s policial/es
4)Jefe del SEI
5)Gerente de escala de Línea/s Aérea/s
6)Gerente/s de GHA/s
7)Responsable/s de otro/s componente/s aeroportuario/s
8)Responsable/s de servicios médicos
9)Autoridades externas
10)Responsables de instituciones externas contribuyentes al PEA

El COE es un órgano conductor durante la crisis, que permite la intervención rápida y eficaz de cada uno de los actores intervinientes, y dirigido por la autoridad a cargo del mismo (p. e. Jefe de Aeropuerto)

Seminario **“Transporte y política aérea”**

CLAC/TCB (OACI) – DGAC Guatemala

C. de Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009

Muchas gracias por su atención

AeropuertosArgentina2000

Dirección de Operaciones y Mantenimiento

Seminario/Taller "Transporte y Política Aérea"
CLAC/TCB (OACI) - DGAC GUATEMALA

Sistema de Costos Institucional
S.C.I.

Ciudad de Guatemala Junio 2009

CONCEPTO DE COSTOS
EN EL CONTEXTO DE GLOBALIZACION

INTEGRACION REGIONAL

INICIATIVAS PRIVADAS

BARRERAS DE ENTRADA

- Costos del Transporte
- Impuestos Industria
- Restricciones administrativas
- Normativa Interna

POLITICAS PUBLICAS

S.C.I.

- Sistema de Costos Totales: Las unidades operativas absorben el total de los costos administrativos, a través de Bases de Asignación y Funciones de Producción.

- Recomendado por la CLAC (desde el año 2001).

- Sistemático, Integrado y Permanente.

- Patentado por Dirección General de Aeronáutica Civil - Chile (Propiedad Intelectual).

OBJETIVOS PRINCIPALES DEL S.C.I.

- Determinar el costo de los distintos niveles jerárquicos de la institución.
- Determinar los costos de operación.
- Determinar el costo de los servicios prestados.
- Generar información permanente y oportuna para fijar políticas, apoyar estrategias de gestión, análisis de inversiones y validación de presupuestos.

CENTROS DE RESPONSABILIDAD O CENTRO DE COSTOS

- Unidad de la organización que puede generar un producto o un servicio y emplea recursos.
- Tiene un responsable que posee un determinado grado de autoridad y autonomía.
- No es necesario que cuente con Presupuesto.
- No importa el nivel jerárquico de la unidad que se quiera costear.

TIPOS DE CENTROS DE RESPONSABILIDAD

- CORPORATIVOS:

  Apoyan a la totalidad de la organización.

- RELACIONADOS:

  Prestan servicios a unidades operativas específicas.

- OPERATIVOS:

  Son los responsables de prestar los servicios finales a los usuarios y absorben la totalidad de los costos.

FUENTES DE INFORMACIÓN

- SISTEMA DE REMUNERACIONES (RRHH).
- SISTEMA DE ACTIVO FIJO (LOGISTICA).
- SISTEMA DE CONTABILIDAD (FINANZAS).
- SISTEMA DE ABASTECIMIENTO (LOGISTICA).

UNIDADES DE MEDIDA

- S.A.C.; C.O.P.A.E.; A.L.V.I., OTROS.(*)

ESQUEMA FUNCIONAL DEL S.C.I.

1. SE RECIBE INFORMACIÓN DE COSTOS DESDE LAS DISTINTAS FUENTES DE ENTRADA, DISTRIBUIDOS POR CENTROS DE RESPONSABILIDAD O CENTROS DE COSTOS.
2. VALIDACIÓN DE DATOS.
3. CARGA DE DATOS
4. PROCESO AUTOMÁTICO DE DISTRIBUCIONES Y CÁLCULOS.
5. EMISIÓN DE INFORMES.

CICLO DE VIDA

RECIBE INFORMACION

Sistema de Remuneraciones

Sistema Contable

Sistema de Abastecimiento

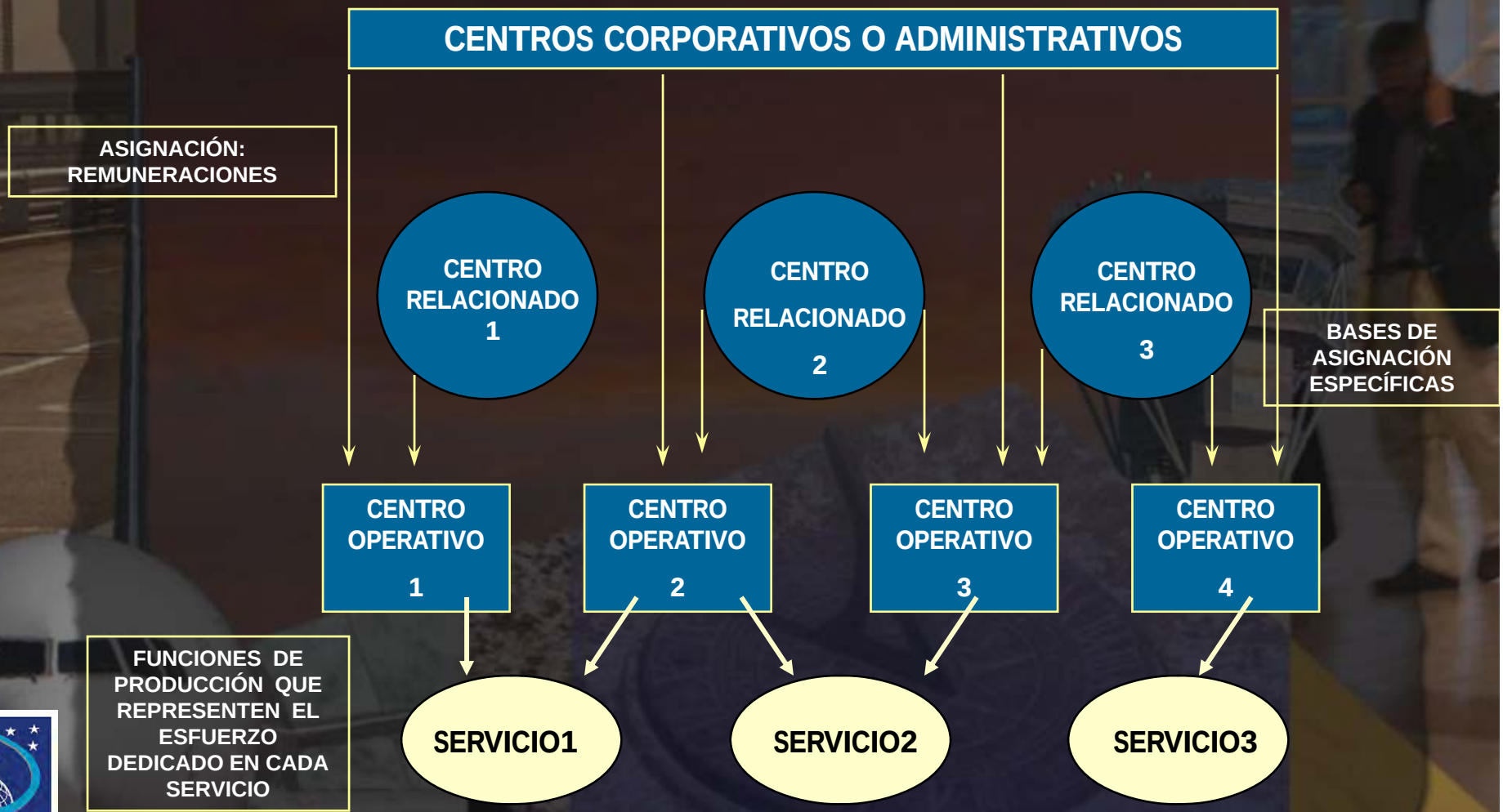
Sistema de Activo Fijo

Proceso de validación de datos

SISTEMA DE COSTOS

Consolidar y emitir informes

DISTRIBUCIÓN DE COSTOS A LOS SERVICIOS



EJEMPLO DE UNA FUNCIONA DE PRODUCCION

SERVICIO AVSEC AP. CHACALLUTA - CUIDAD DE ARICA		
SERVICIO DE ATERRIZAJE.	CONTROL DE ACCESO	3%
	CONTROL DE CREDENCIALES	3%
		6%
SERVICIO S.E.I.	FASES 1-2-3.	1%
		1%
SERVICIO DE ESTACCIONAMIENTO.	CONTROL DE CREDENCIALES	2%
	REVISION DE AERONAVES	0%
	PASES DE VEHICULOS	2%
		4%
SERVICIO AVSEC.	REVISION DE PASAJEROS	28%
	REVISION DE EQUIPAJE DE MANO	22%
	REVISION DE EQUIPAJE FACTURADO	0%
	REVISION DE EQUIPAJE PASAJEROS EN TRANSITO	2%
	CONTROL DE PASAJEROS INSUBORDINADOS	1%
	CHEQUEO PERIMETRAL	1%
	ACREDITACION DE AGENCIA DE CARGA	2%
	OTORGAMIENTOS DE CREDENCIALES	3%
	OTORGAMIENTO DE PASES DE ACCESO	3%
	CERTIFICACION DE EMBALAJES	2%
	CERTIFICACION DE GUARDIAS DE SEG.PRIVADA	1%
	REVISION DE AERONAVES BAJO AMENAZA DE BOMBA	0%
	CONTROLES DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA	3%
	SEGURIDAD DE AUTORIDADES VARIAS	1%
		69%
SERVICIO TERMINAL NACIONAL	CHEQUEO POR LA SALA DE EMBARQUE	2%
	CONTROL DE CREDENCIALES	2%
	CONTROL DE ACCESO	3%
		7%
SERVICIO TERMINAL INTERNACIONAL	CHEQUEO POR LA SALA DE EMBARQUE	1%
	CONTROL DE CREDENCIALES	2%
	CONTROL DEACCESO	1%
		4%
SERVICIO TERMINAL DE CARGA	CONTROL DE ACCESO	0%
	CONTROL DE CREDENCIALES	2%
	CONTROL DE PASES DE ACCESO	1%
	REVISION DE CARGA Y CORREO	0%
	INSPECCION DE BODEGAS DE CARGA	1%
	CONTROL E INSPECCION DE MERCANCIAS PELIGROSAS	2%
		6%
SERVICIO PUENTE DE EMBABARQUE	REVICION DE SEGURIDAD	1%
	CONTROL DE CREDENCIALES	2%
		3%
	TOTAL PORCENTAJE	100%

GRAFICO DE TORTA DE LOS COSTOS INSTITUCIONALES POR RUBRO

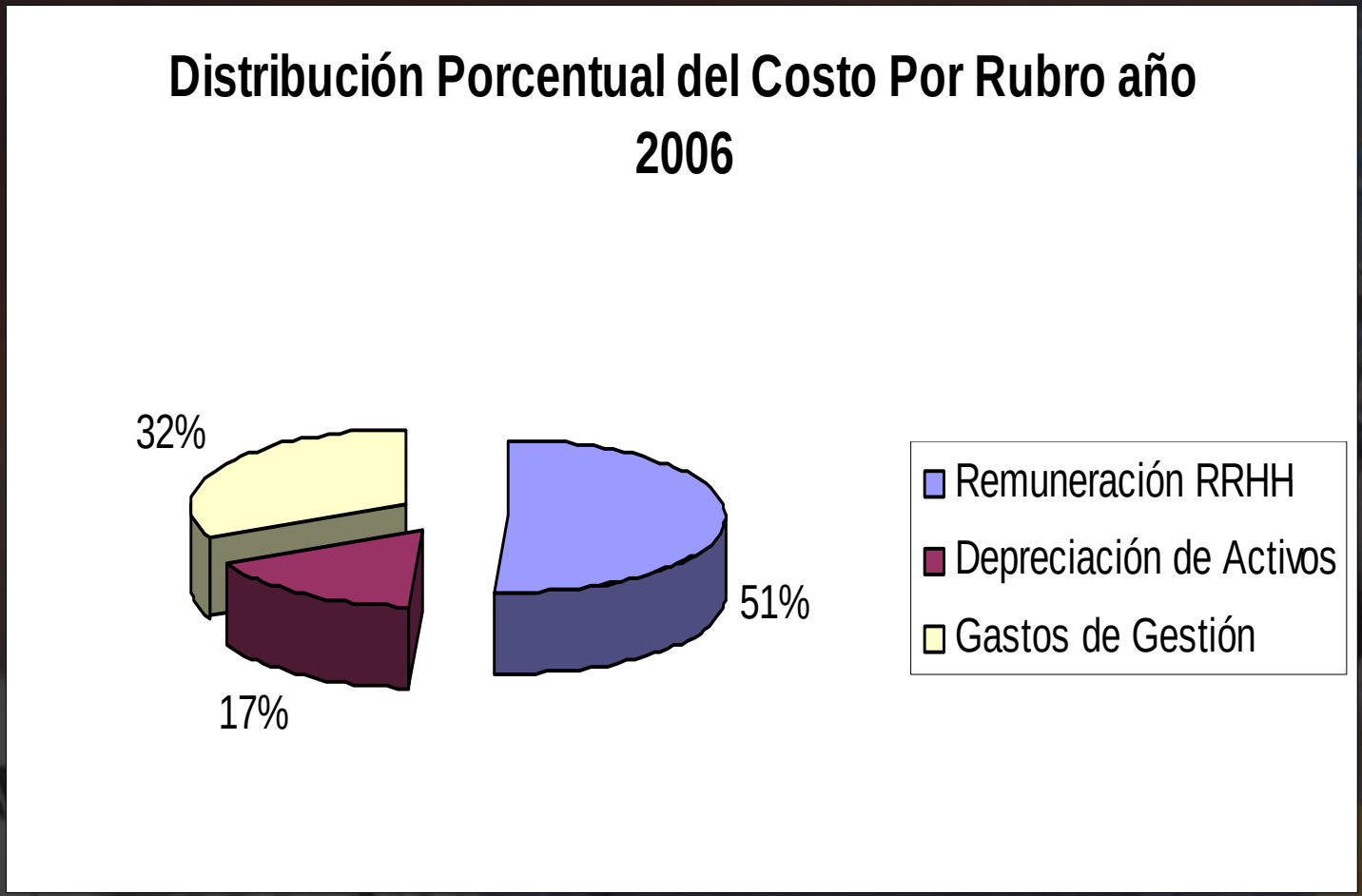


GRAFICO DE TORTA DE LOS COSTOS INSTITUCIONALES POR SERVICIOS

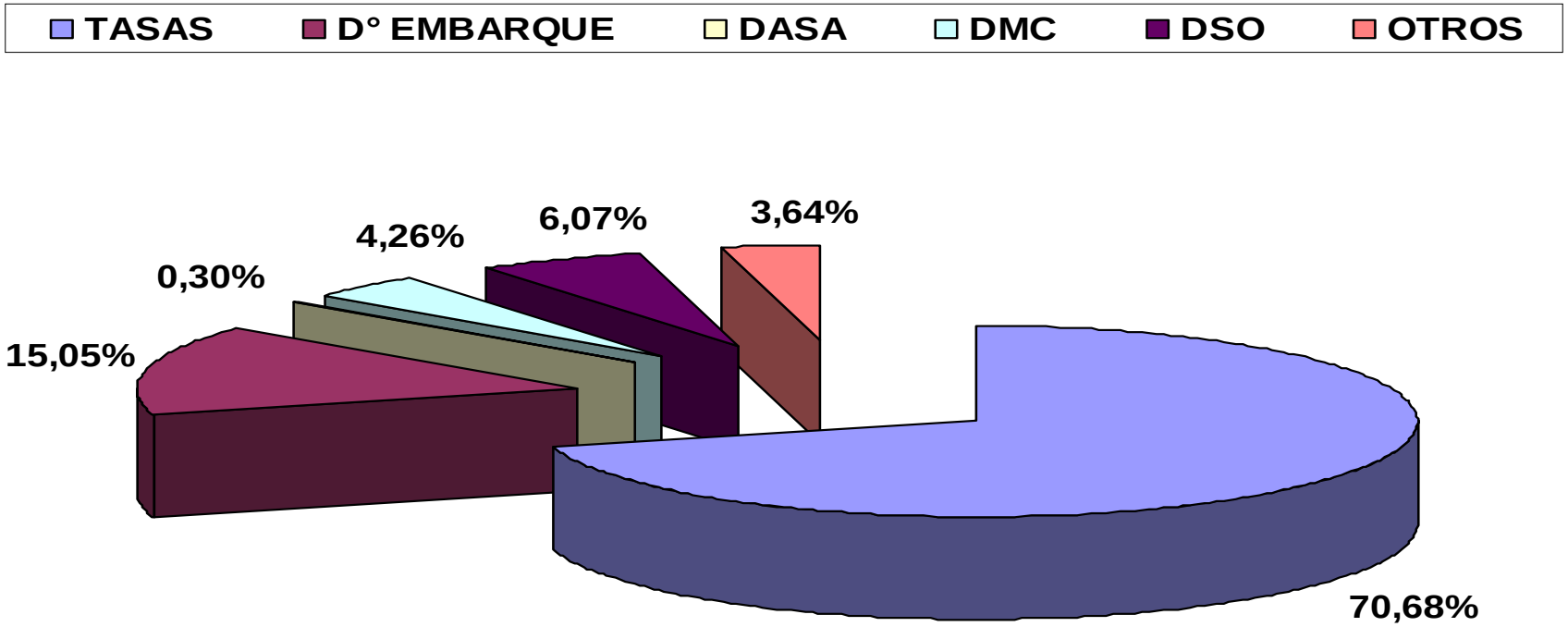
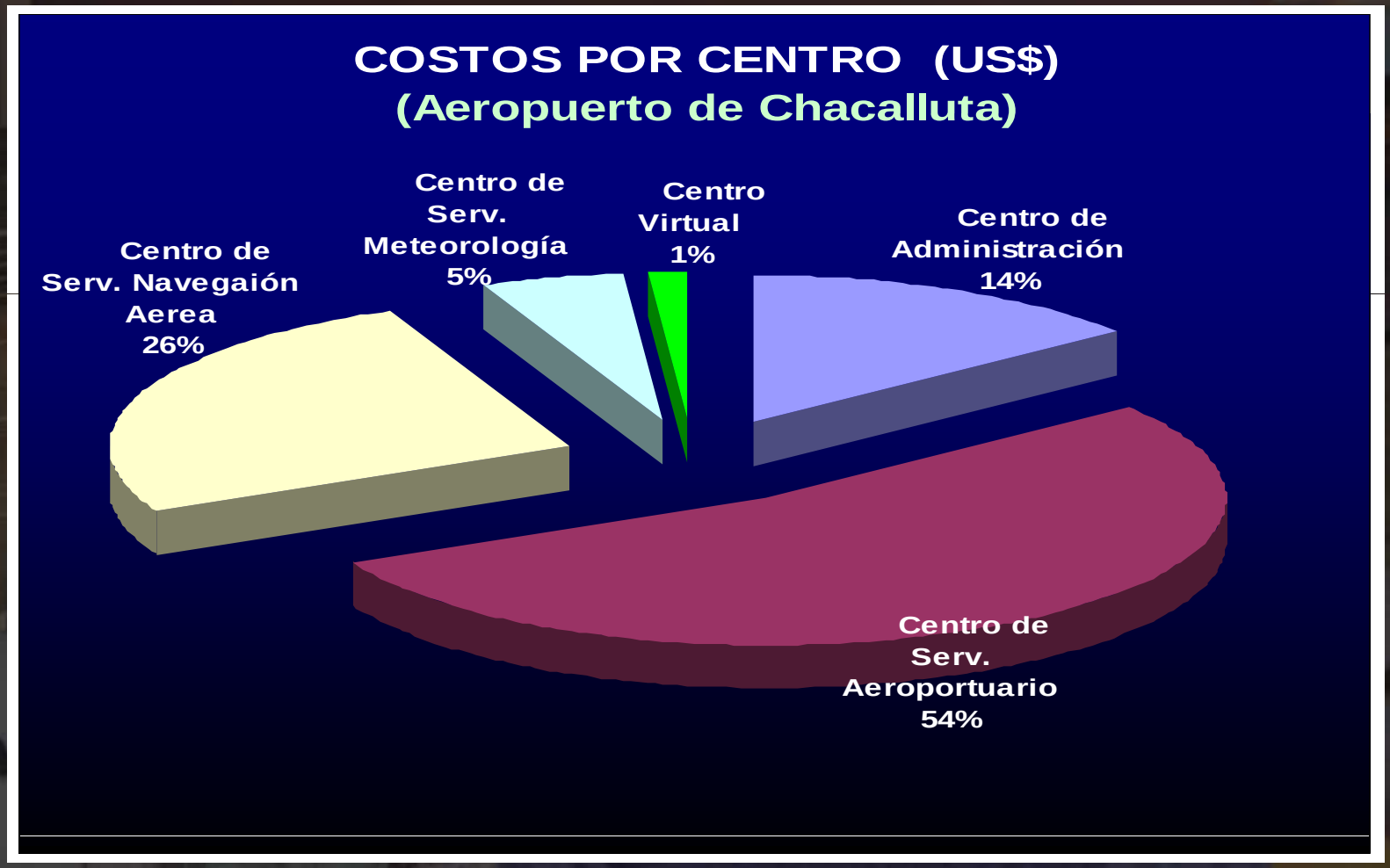


GRAFICO DE TORTA DE LOS COSTOS DEL AP. CHACALLUTA POR CENTRO DE COSTO



COSTOS DEL SERVICIO DE ATERRIZAJE EN EL AD. DIEGO ARACANE - IQUIQUE

COSTOS POR SERVICIO (US$)

Servicio de Aterrizaje - Aeropuerto Diego Aracena

COSTO TOTAL

= 1.385.714

$$\frac{1.385.714}{\text{(toneladas aterrizadas)}} = 5,45 \text{ (US\$/ton)}$$

ORIGEN DEL COSTO UNITARIO DEL DERECHO DE EMBARQUE

AP. CHACALLUTA AÑO 2005	Remuneraciones	Activos	Gastos	Total
Centro Aeroportuario	772.570.564	250.999.957	345.591.791	***1.369.162.312***
Centro Meteorologico	49.293.706	6.743.191	18.381.584	74.418.481
Centro Navegacion Aerea	517.180.195	88.517.674	275.573.287	881.271.156
COSTO TOTAL AÑO 2005	**1.339.044.465**	**346.260.822**	**639.546.662**	**2.324.851.949**

Unidad Centro de Serv. Aerop. Ap. Chacalluta	Remuneraciones	Activos	Gastos	Total
Servicio de Aterrizaje Ap. Chacalluta	154.514.113	168.169.971	58.750.604	381.434.688
SEI. Ap. Chacalluta	270.399.697	47.689.992	48.382.851	366.472.540
Servicio de Estacionamiento Ap. Chacalluta	61.805.645	15.059.997	3.455.918	80.321.560
AVSEC. Ap. Chacalluta	216.319.758	7.529.999	10.367.754	234.217.511
Terminal Nacional Ap. Chacalluta	23.177.117	12.549.998	217.722.828	253.449.943
Terminal Internacional Ap. Chacalluta	23.177.117	0	6.911.836	30.088.953
Terminal de Carga Ap. Chacalluta	23.177.117	0	0	23.177.117
Total por Centro de Responsabilidad	**772.570.564**	**250.999.957**	**345.591.791**	**1.369.162.312**

Servicios asociados al Dº Embarque	Costo Total
AVSEC. Ap. Chacalluta	234.217.511
Terminal Nacional Ap. Chacalluta	253.449.943
Terminal Internacional Ap. Chacalluta	30.088.953
Total por Servicio	**517.756.407**

Total Pax Embarcados año 2005 Ap. Chacalluta	**126.186 PAX**
Total Costo Servicio Dº Embarque año 2005	**$ 517.756.407**
Costo Unitario Dº Embarque Ap. Chacalluta	**$ 4.103 por PAX**

Valor Dº Embarque actual 1ª Categoria	**$ 4.855**

GARANTIAS DE LA PLATAFORMA WEB

- Permite que todas las unidades del país, conozcan sus costos (restricciones de uso).
- Complementa la información contable de las unidades, respecto a la ejecución presupuestaria.
- Permitirá que los encargados de las unidades controlen o conozcan el detalle de cómo se han gastado sus recursos.
- Permite a los administradores tener una visión mas amplia de los costos de su unidad.

IMPLEMENTACIÓN SISTEMA DE COSTOS

1º Estudio de Factibilidad (20 días hábiles aproximadamente).

2º Diseño Lógico del Sistema (3 meses)

3º Diseño Físico del Sistema (2meses)

4º Puesta en Marcha del Sistema (1 meses)

Tiempo Total 6 MESES APROXIMADAMENTE.

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCION

CLAC

SEMINARIO / TALLER SOBRE "TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA
(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 – 12 junio 2009)

MEDIO AMBIENTE "GESTIÓN INTERNACIONAL (OACI/CLAC)"

CLAC

GRUPO DE REPRESENTANTES GUBERNAMENTALES PARA EL CAMBIO CLIMÀTICO Y LA AVIACIÒN

EL GIACC HA ELABORADO UN PLAN DE ACCIÒN ENÈRGICO PARA EL PERFECCIONAMIENTO SIGNIFICATIVO DEL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE DE LAS AERONAVES DE LA AVIACIÒN CIVIL INTERNACIONAL

CLAC

GIACC / PLAN DE ACCIÓN

OBJETIVO MUNDIAL

- 2% DE MEJORA ANUAL EN EL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE DE LA FLOTA EN SERVICIO.

MEJORA ACUMULATIVA

- 13% - 2010 A 2012
- 26% - 2013 a 2020
- 60% - 2021 - 2050

(*) En comparación con el nivel de base de 2008.

CLAC

GIACC / PLAN DE ACCIÓN

ESTE PLAN REFLEJA EL COMPROMISO QUE DEBERÀN ASUMIR LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA OACI PARA IMPLEMENTAR LAS MEDIDAS ESPECÌFICAS QUE SE REQUIERAN PARA OCUPARSE, CON URGENCIA, EN EL PROBLEMA DEL CAMBIO CLIMÀTICO

CLAC

GIACC / PLAN DE ACCIÓN

¿QUE SE TOMA EN CUENTA?

- **Los principios y disposiciones relativos a responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)**
- **Los principios de no discriminación y de oportunidades equitativas y justas para el desarrollo de la aviación civil internacional que figuran en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional***

CLAC

GIACC / PLAN DE ACCIÓN

MEDIDAS PROPUESTAS:

- Desarrollo de tecnología relacionada con aeronaves (diseño de aeronaves y producciòn de biocombustibles complementarios para reemplazar a los combustibles fósiles)
- Mejoras en la gestión del tránsito aéreo y en la utilización de infraestructura aeronàutica
- Operaciones más eficientes
- Medidas económicas y basadas en criterios de mercado
- Medidas de reglamentación

CLAC

GIACC / PLAN DE ACCIÓN

¿COORDINACIÓN?

- Considerando los pareceres divergentes sobre la aplicaciòn de las medidas basadas en criterios de mercado entre los distintos paises, el GIACC recomienda que el Consejo de la OACI establezca un proceso para elaborar, con prontitud, un marco para dichas medidas, sobre la base de los resultados de la Reuniòn de alto nivel de la OACI (7 al 9 de octubre de 2009)
- Se deberà tambièn tener en cuenta los resultados de la Conferencia de las Partes (COP-15) de la CMNUCC en Copenhague, diciembre de 2009

CLAC

GIACC / PLAN DE ACCIÓN

EN RESUMEN:

CADA ESTADO CONSERVARÌA LA AUTORIDAD FINAL PARA SELECCIONAR EL PORTAFOLIO DE MEDIDAS ADECUADAS A SUS CIRCUNSTANCIAS, EN CONCORDANCIA CON LOS OBJETIVOS MUNDIALES A LOS QUE SE ASPIRA, Y SE LE ALENTARÀ A ELABORAR Y REGISTRAR EN LA OACI SUS RESPECTIVOS PLANES DE ACCIÒN, A EFECTOS DE COORDINACIÒN Y ASISTENCIA, DE SER NECESARIO

CLAC

GIACC / PLAN DE ACCIÓN

PARA ASEGURAR LA IMPLANTACIÒN EFECTIVA DEL PLAN MUNDIAL, EL GIACC PIDE A LA OACI LLEVE A CABO UNA MAYOR FUNCIÒN DE COORDINACIÒN MUNDIAL , ACORDE A SUS RESPONSABILIDADES, Y COHERENTE CON EL PROTOCOLO DE KYOTO PARA LA GESTIÒN DE LAS EMISIONES PROCEDENTES DE LA AVIACIÒN CIVIL. EL GIACC RECOMIENDA:

- **Desarrollo de norma relativa a CO_2 para nuevos tipos de aeronaves**
- **Facilitación de notificación de tráfico y consumo de combustibles por los Estados, mediante asistencia técnica, especialmente a países en desarrollo**
- **Vigilancia del progreso de objetivos e informe trienal a la Asamblea de la OACI**
- **Establezca arreglos para tareas ulteriores a modo preparativo de asamblea 2010**

CLAC

PAGINA WEB CLAC:

http://clacsec.lima.icao.int

CLAC

CLAC

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

-EIA-

Arq. Manola Aguirre

Seminario/Taller sobre Transporte y Política Aérea
Guatemala, 9-12 de junio de 2009

NORMATIVAS

- INTERNACIONALES
  - OACI
    - Anexo 16: “Protección del Medio Ambiente”
      - Volumen I: Ruido de las aeronaves
      - Volumen II: Emisiones de los motores de las Aeronaves.
      - Manual Guía de Protección Ambiental para Aeropuertos
  - ISO 14001
- NACIONALES.
  - SISTEMA DE GESTION MEDIOAMBIENTAL
  - Plan Estratégico
  - Programa
  - Política Medioambiental
  - Leyes y Reglamentos para protección medioambiental
  - Regulaciones Autoridad Aeronáutica

Sistema de Gestión Medioambiental

En una herramienta que capacita a una organización para:

- **Establecer una política medioambiental**
- **Identificar requisitos legales**
- **Definir responsabilidades en materia medioambiental**
- **Identificar aspectos e impactos medioambientales**
- **Identificar prioridades y fijar objetivos y metas**
- **Establecer un cronograma de cumplimiento**
- **Facilitar la planificación, control, seguimiento**
- **Llevar a cabo acciones preventivas y correctoras**
- **Realizar auditorías y revisiones periódicas**

Implantación de un SGMA en una organización

Se entiende por Sistema de Gestión Medioambiental aquella parte del Sistema General de Gestión de una Organización que comprende:

- **la estructura organizativa**
- **las responsabilidades**
- **las prácticas**
- **los procedimientos**
- **los procesos y**
- **los recursos**

Para desarrollar, controlar y asegurar el cumplimiento de la Política Medioambiental

Política Medioambiental

- **Llevar a cabo el programa establecido en el Plan Estratégico en materia medioambiental.**

- **Asegurar el cumplimiento de las obligaciones legales en materia medioambiental.**

- **Distribuir responsabilidades y recursos asociados a la gestión medioambiental.**

EIA

- Identifica, describe y valora de manera apropiada, los efectos previsibles que la realización de un proyecto aeroportuario, produciría sobre los distintos aspectos ambientales

IDENTIFICACION DE LOS FACTORES QUE PODRIAN SER AFECTADOS

- ETAPA DE CONSTRUCCION
- ETAPA DE OPERACIÓN (ampliaciones)
- ETAPA DE ABANDONO

ISO 14001
conceptos generales

- **Es una norma de aplicación voluntaria, aplicable a cualquier organización**
- **Involucra a todos los integrantes de la organización**
- **Especifica cuáles son los requisitos de un SGMA**
- **Aporta una sistemática para conocer todos los aspectos medioambientales de la organización**
- **Sus objetivos son la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación**

CONTENIDO DEL EIA

- **Descripción del proyecto y sus acciones.**
- **Evaluación de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada.**
- **Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves.**
- **Identificación y valoración de impactos, tanto en la solución propuesta como en sus alternativas.**
- **Establecimiento de medidas protectoras y correctivas.**
- **Programa de vigilancia ambiental.**
- **Documento de síntesis.**

ZONA DE INFLUENCIA
sitio seleccionado

AREA DE INFLUENCIA

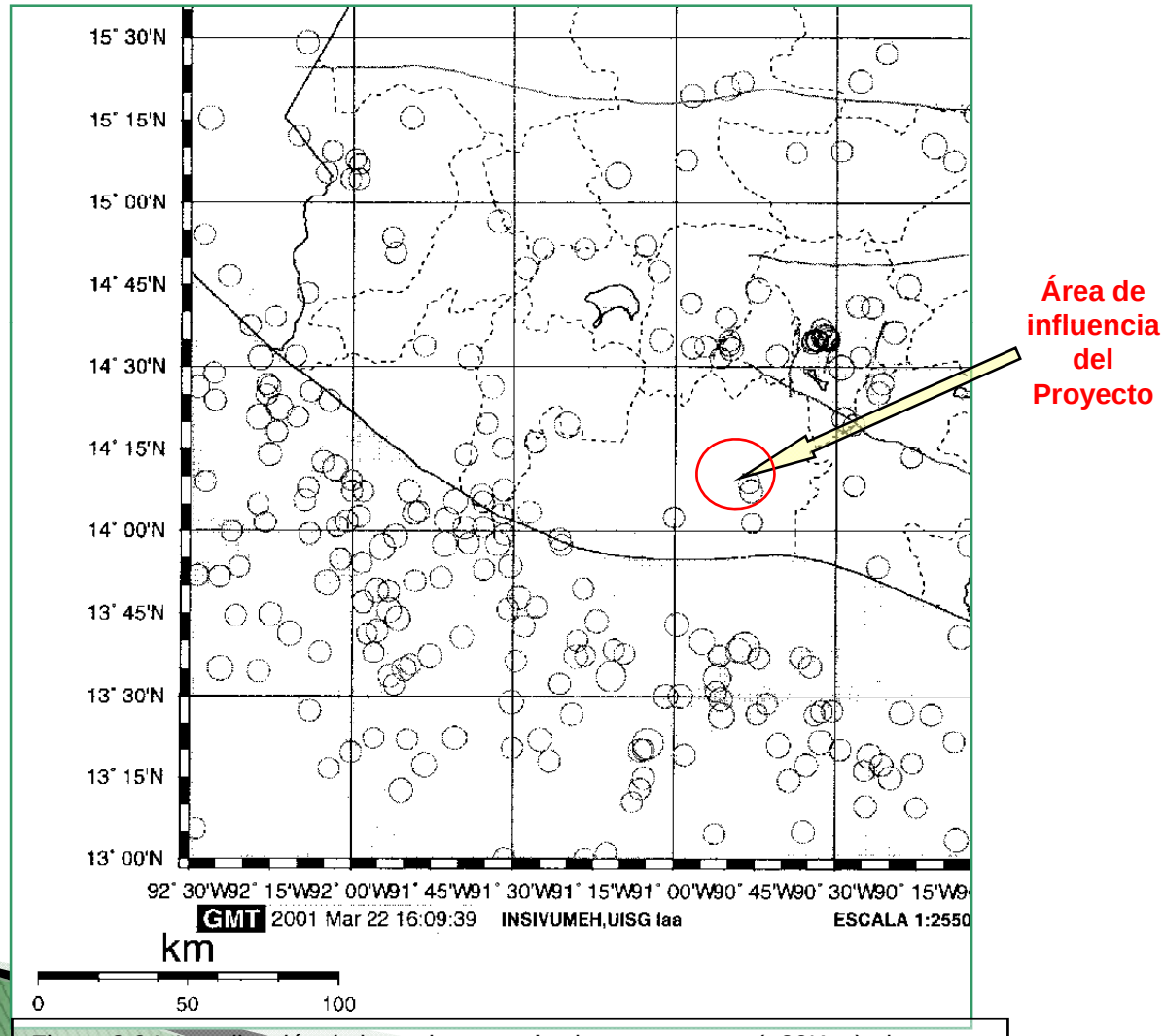


Figura 8.24 Localización de los epicentros de sismos someros (<30Km.), de magnitudes >= 4.0 grados en escala de Richter. Fuente: INSIVUMEH, 2003.

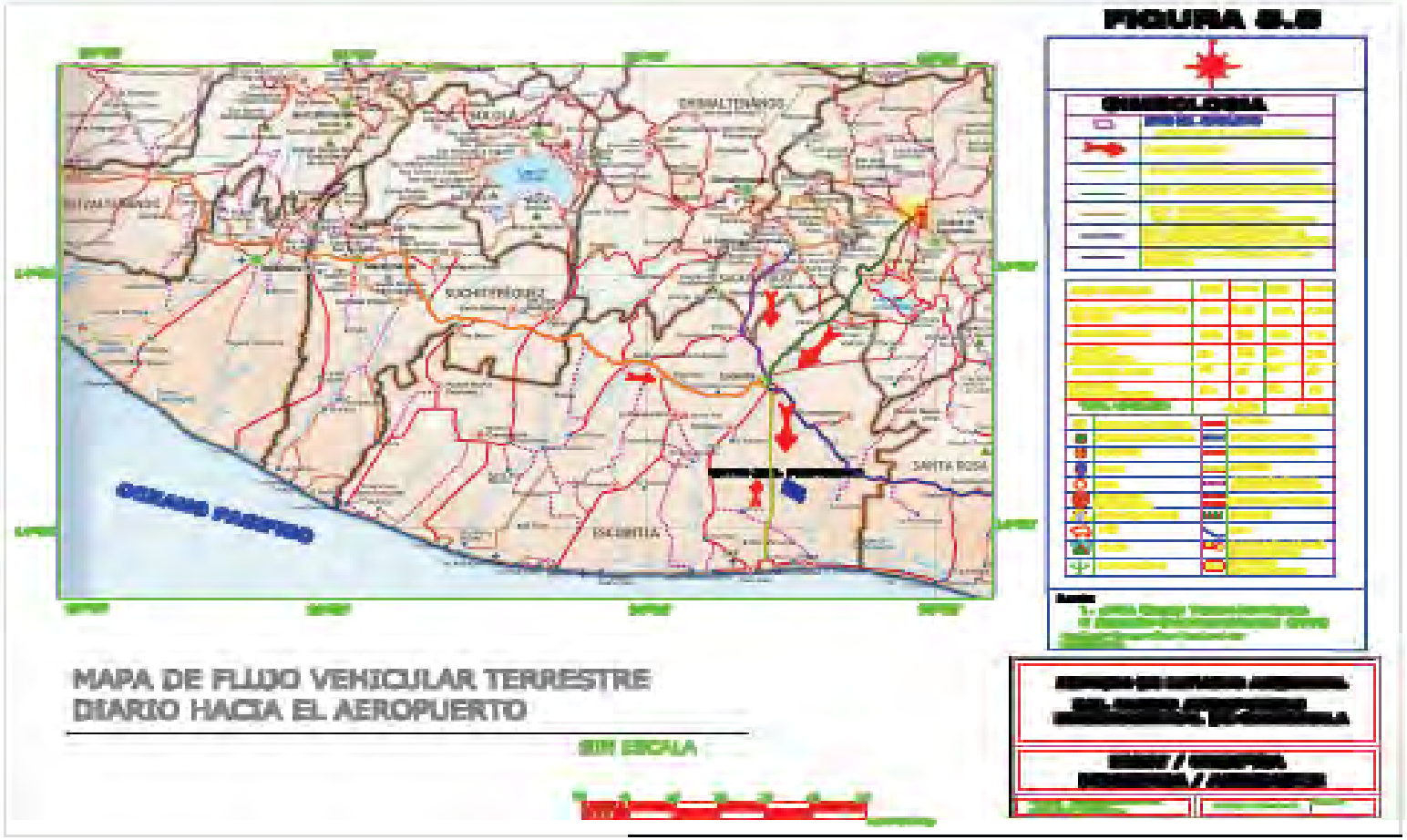


FIGURA 3.3
SIMBOLOGIA
OCEANO PACIFICO
SANTA ROSA
ESCUINTLA
MAPA DE FLUJO VEHICULAR TERRESTRE
DIARIO HACIA EL AEROPUERTO
SIN ESCALA

ANALISIS DE ALTERNATIVAS

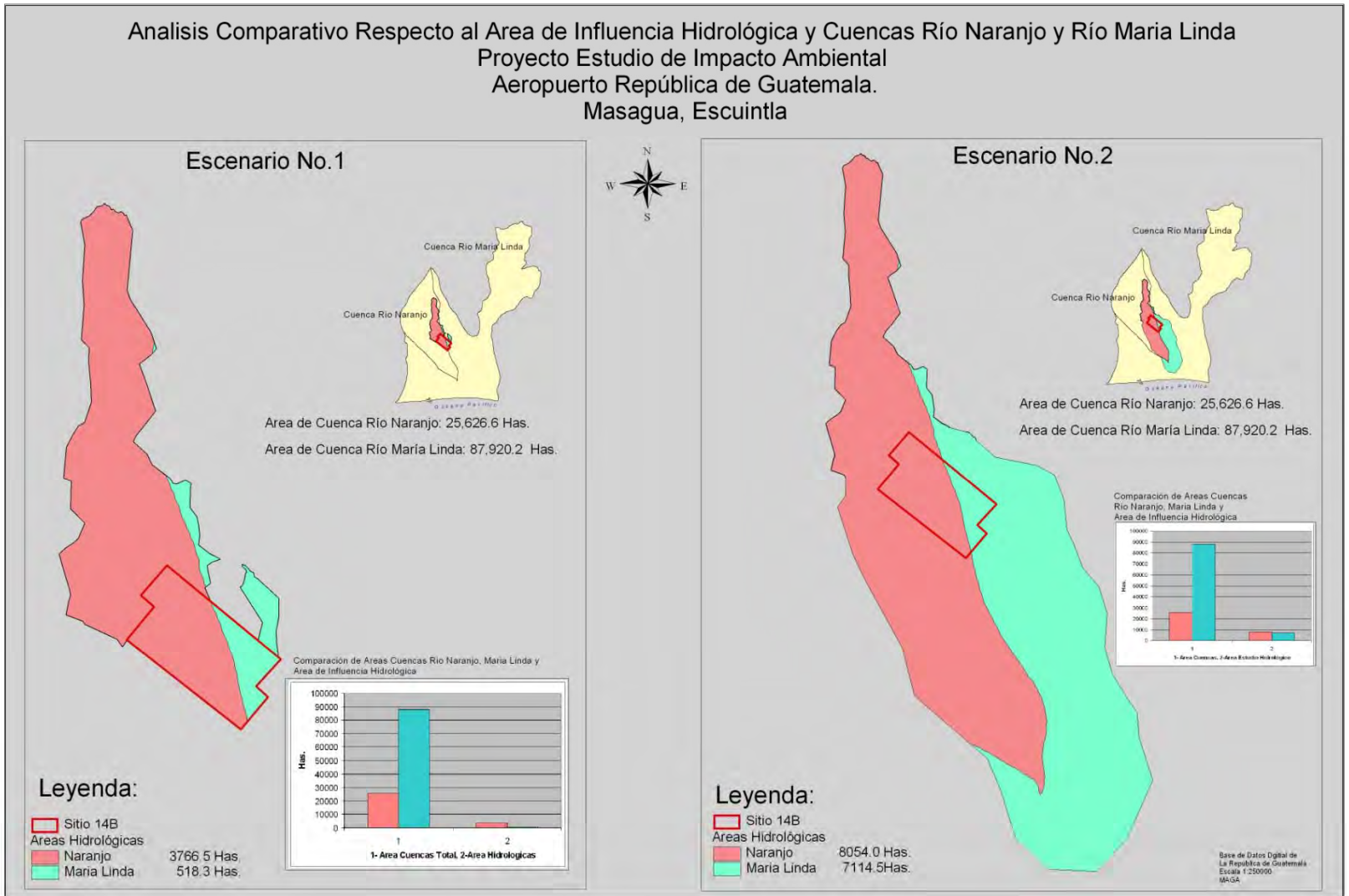


Figura 8.10 Comparación de las Áreas de las Cuencas, escenario 1 y 2

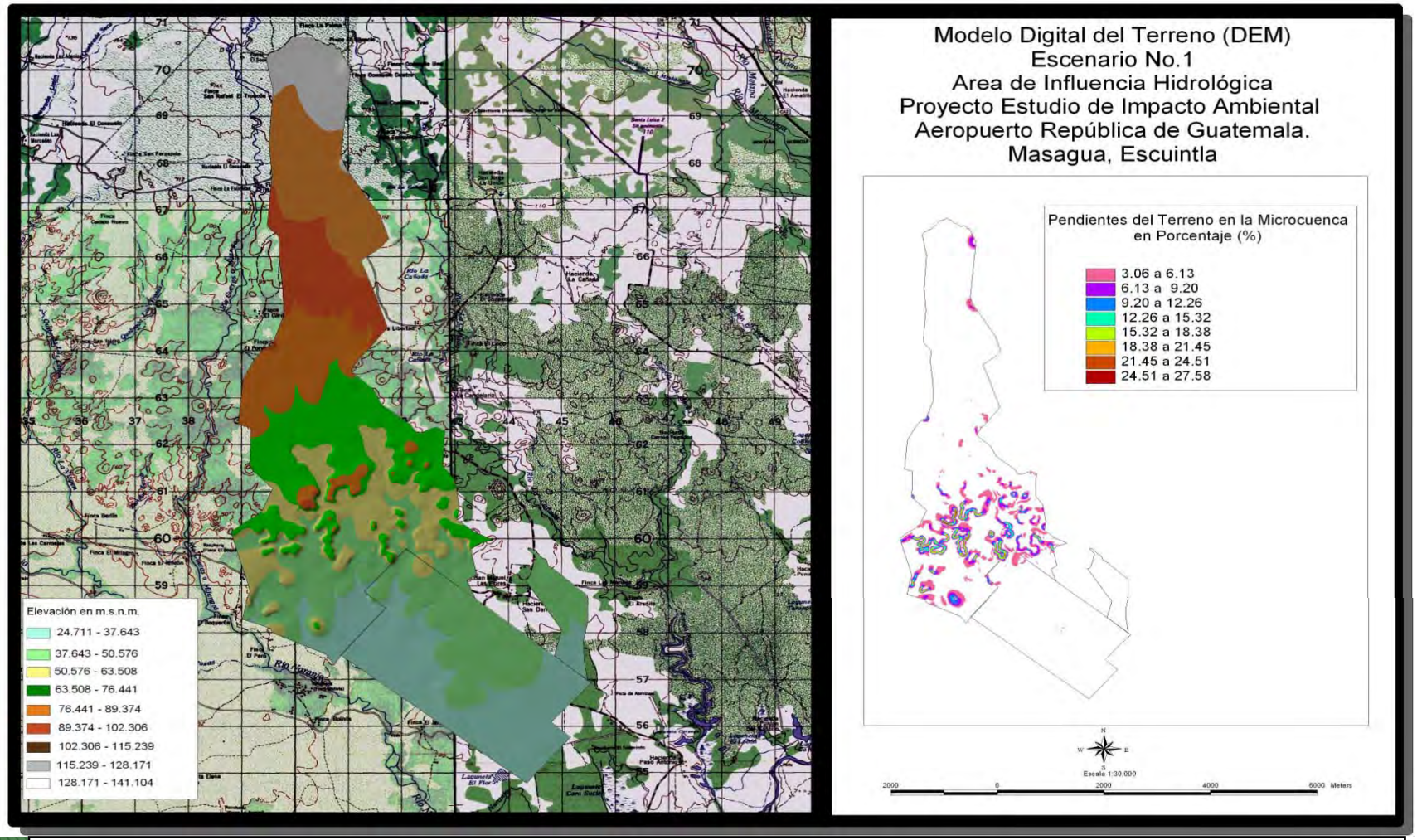
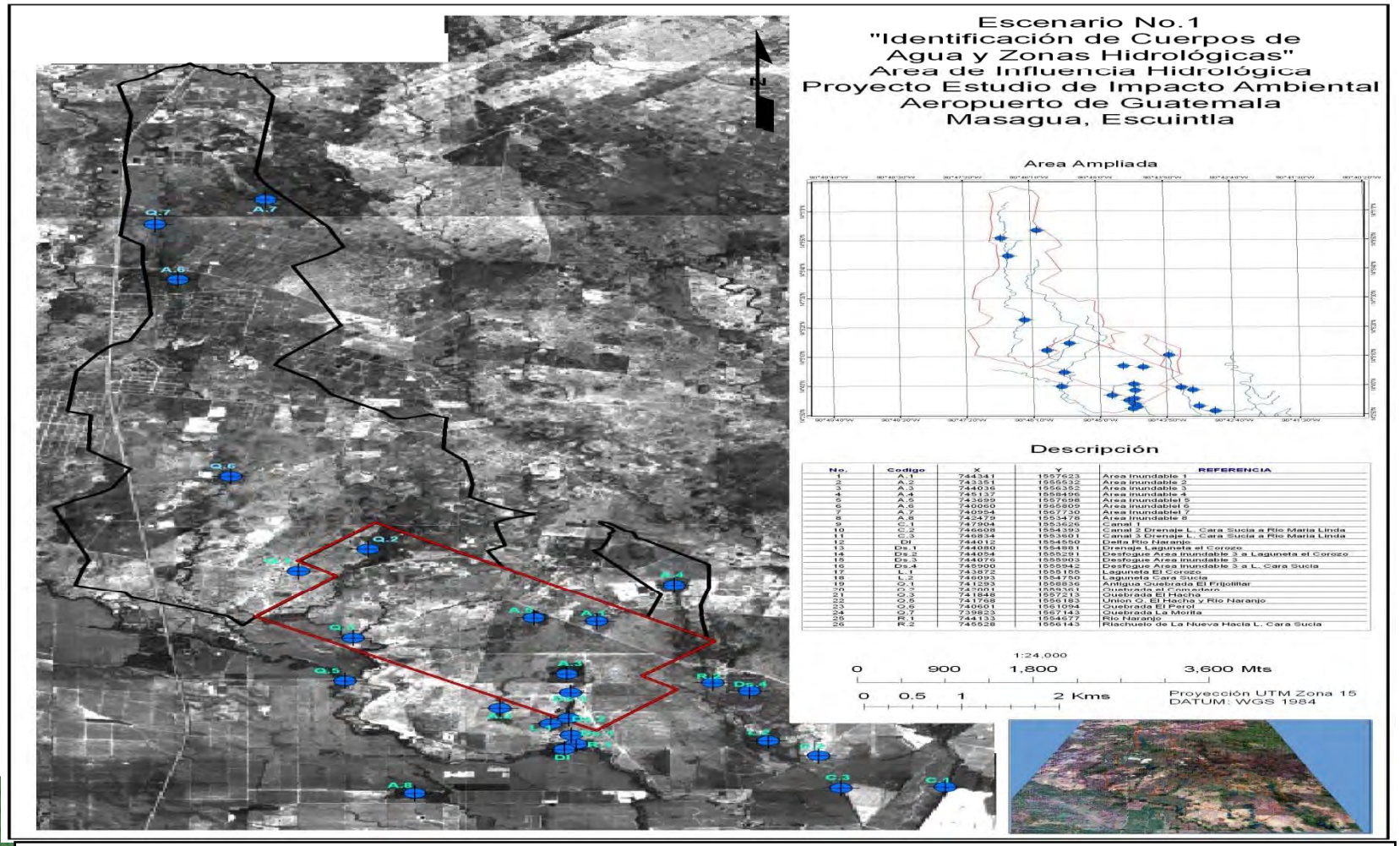


Figura 8.11 Modelo de Elevación Digital de la cuenca del escenario 1

CUENCAS DE AGUA



No.	Codigo	X	Y	REFERENCIA
1	A.1	744341	1557623	Area Inundable 1
2	A.2	743351	1555532	Area Inundable 2
3	A.3	744036	1556352	Area Inundable 3
4	A.4	745137	1558496	Area Inundable 4
5	A.5	743699	1557698	Area Inundable 5
6	A.6	740060	1565809	Area Inundable 6
7	A.7	740954	1567730	Area Inundable 7
8	A.8	742479	1553478	Area Inundable 8
9	C.1	747904	1553626	Canal 1
10	C.2	746608	1554393	Canal 2 Drenaje L. Cara Sucia a Rio Maria Linda
11	C.3	746834	1553601	Canal 3 Drenaje L. Cara Sucia a Rio Maria Linda
12	DI	744012	1554550	Delta Rio Naranjo
13	Ds.1	744080	1554881	Drenaje Laguneta el Corozo
14	Ds.2	744054	1555291	Desfogue Area Inundable 3 a Laguneta el Corozo
15	Ds.3	744076	1555903	Desfogue Area Inundable 3
16	Ds.4	745900	1555942	Desfogue Area Inundable 3 a L. Cara Sucia
17	L.1	743872	1555155	Laguneta El Corozo
18	L.2	746093	1554750	Laguneta Cara Sucia
19	Q.1	741293	1558836	Antigua Quebrada El Frijolillar
20	Q.2	741601	1559361	Quebrada el Comedero
21	Q.3	741848	1557213	Quebrada El Hacha
22	Q.4	741768	1556183	Union Q. El Hacha y Rio Naranjo
23	Q.5	740601	1561094	Quebrada El Perol
24	Q.7	739823	1567143	Quebrada La Morita
25	R.1	744133	1554677	Rio Naranjo
26	R.2	745528	1556143	Riachuelo de La Nueva Hacia L. Cara Sucia

Figura 8.13 Identificación de Cuerpos de Agua y Zonas Hidrológicas, escenario 1

NIVEL FREATICO

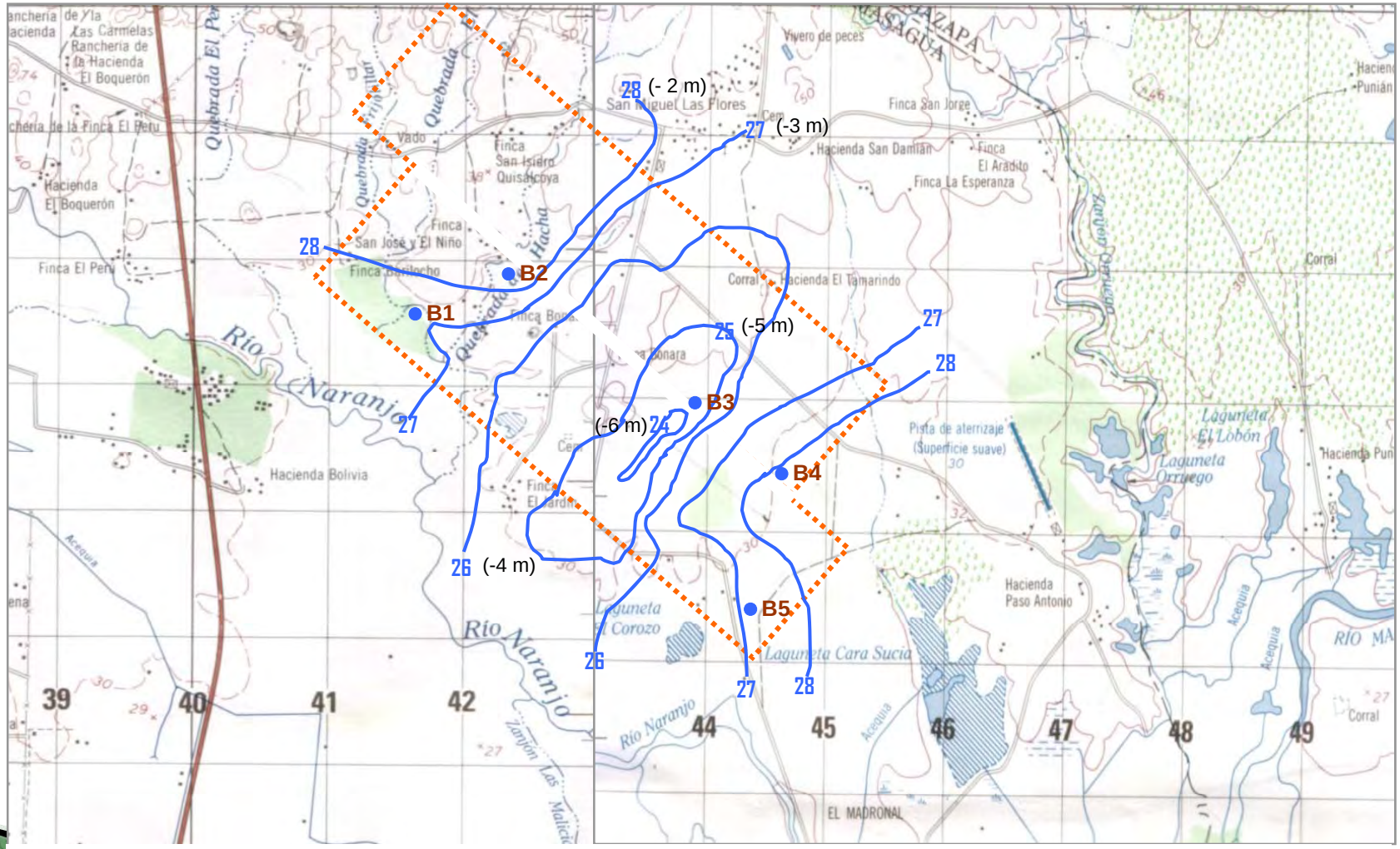


Figura 8.21 Curvas de nivel freático en msnm.

DESCRIPCION DEL AMBIENTE BIOTICO

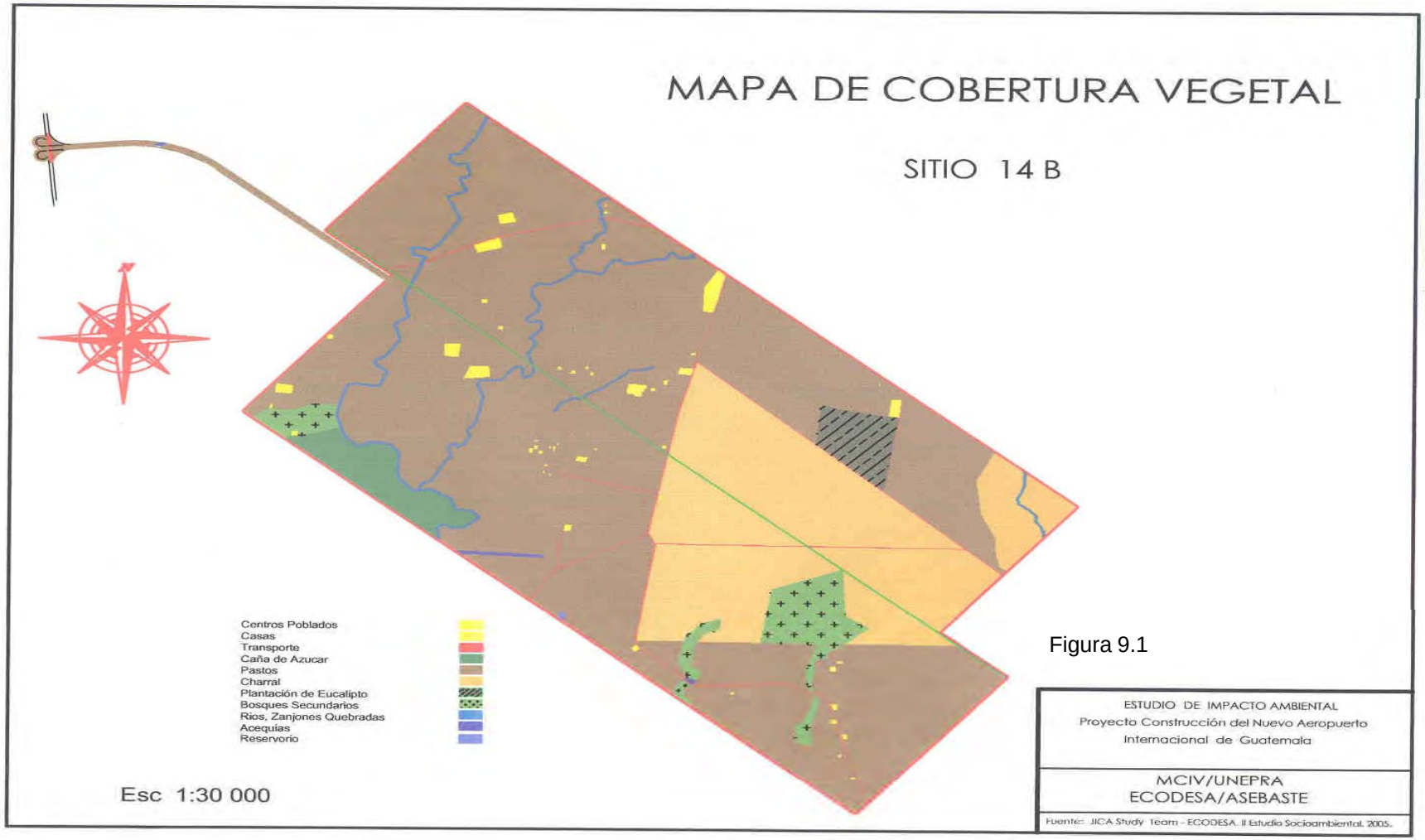


Figura 9.1

RUTAS MIGRACION DE AVES

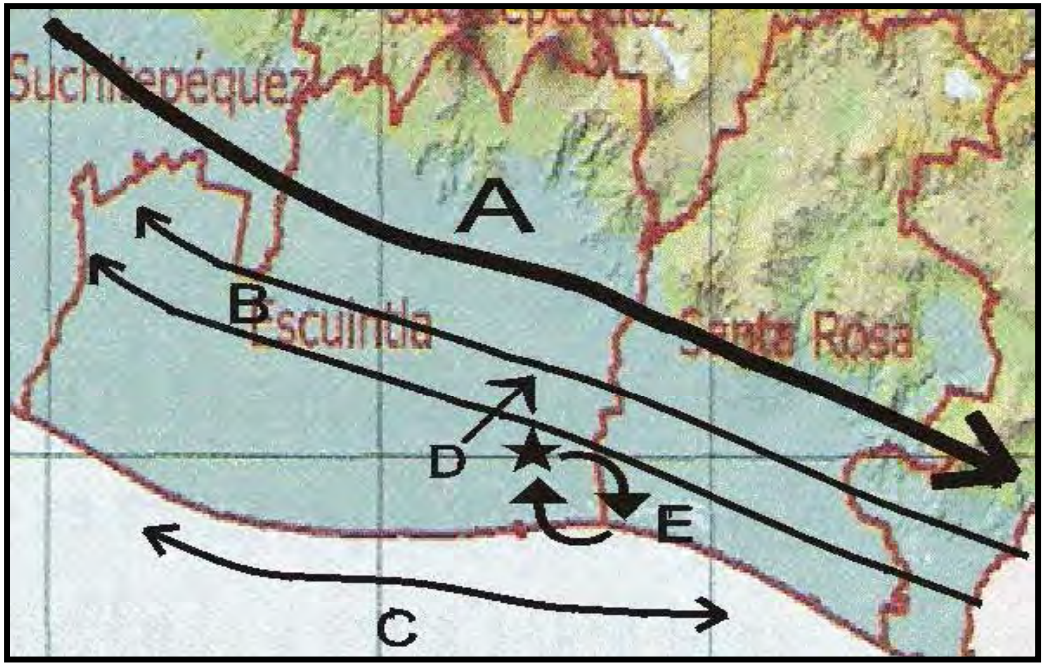
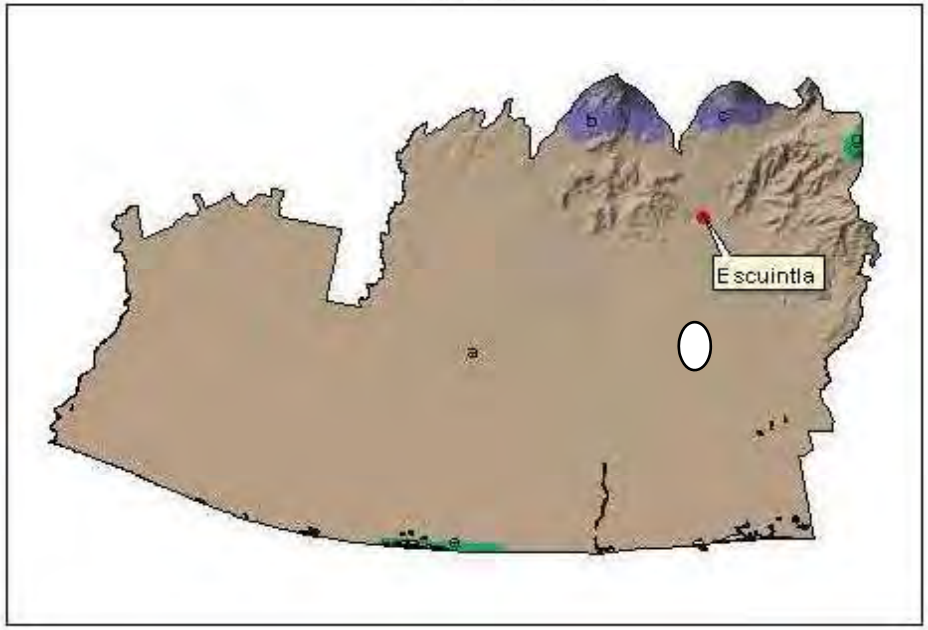


Figura. 9.3 Rutas de migración regional y movimientos de aves en el área de construcción del aeropuerto (indicado por una estrella). La ruta principal ocurre durante la migración masiva de rapaces en otoño desde Norte América, con una mayor cantidad de individuos concentrados cerca de la bocacosta (A). En la migración de primavera al parecer las rutas de retorno se dispersan en la planicie costera (B). Otro tipo de movimiento ocurre a lo largo de la línea costera (C), entre la planicie y la zona montañosa (D) y probablemente entre áreas de mangle en la costa y las lagunetas de interior aledañas al sitio (E).

AREAS PROTEGIDAS

Escuintla



Escuintla		
Nombre de Area Protegida	**Area (ha)**	**Area (%)**
(b) Zona de Amortiguamiento Volcán Fuego	5,063.76	1.12
(c) Zona de Amortiguamiento Volcán Agua	2,870.99	0.63
(d) Zona de Veda Definitiva Volcán Fuego	2,069.24	0.46
(e) Parque Nacional Sipacate-Naranjo	1,789.54	0.40
(f) Zona de Veda Definitiva Volcán Agua	1,381.03	0.31
(g) Parque Nacional Volcán Pacaya	848.19	0.19
Total Area Protegida	**14,022.74**	**3.10**
(a) Total Area sin Protección	**438,719.18**	**96.90**
Total	**452,741.93**	**100.00**

Figura 9.4 Areas protegidas en el departamento de Escuintla.

CALIDAD DEL AIRE

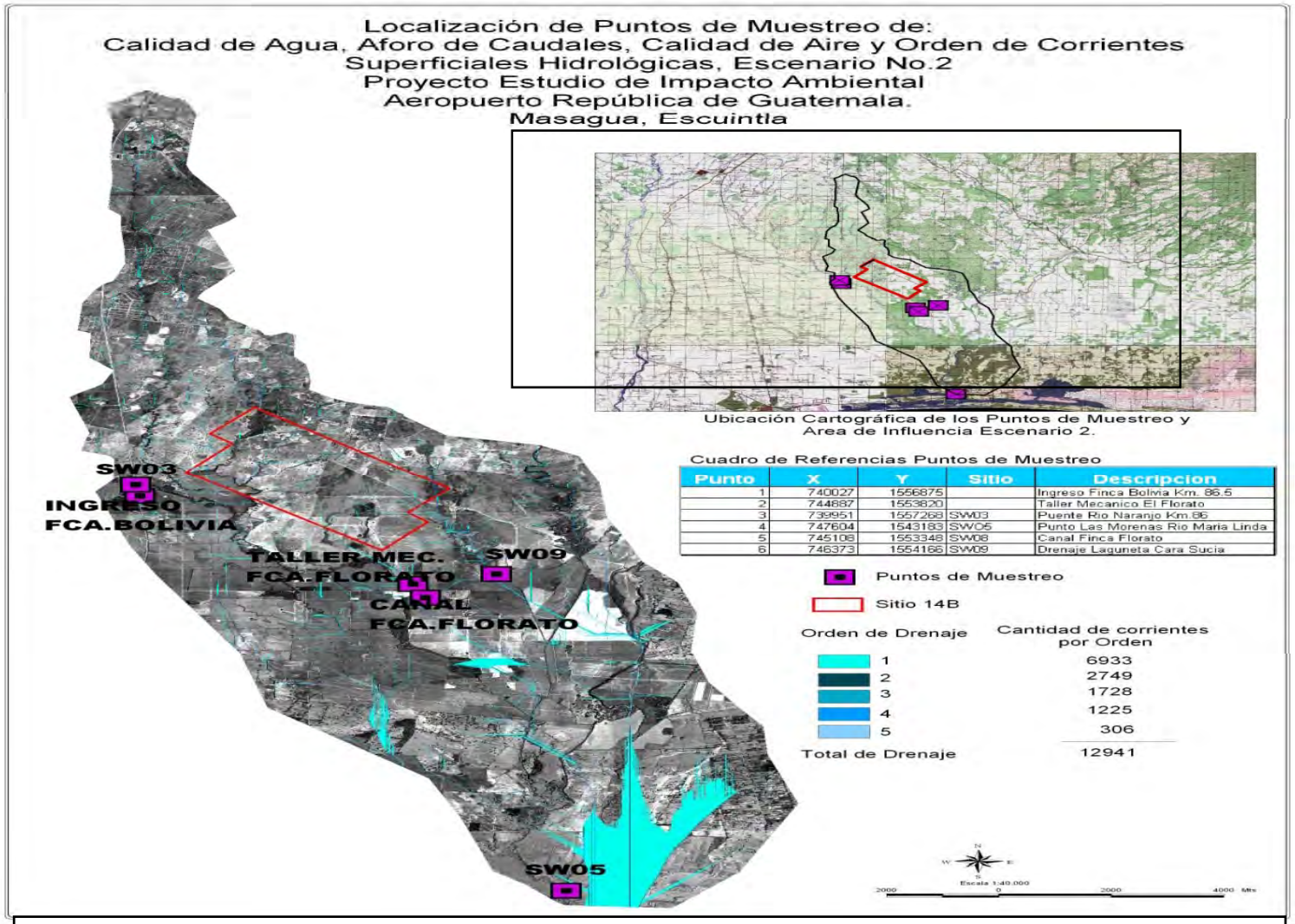


Figura 8.17 Ubicación de Puntos de Muestreo y Orden de Corrientes, escenario 2.

Factores del Medio Ambiente que podrían ser afectados ETAPA DE CONSTRUCCION	Actividades Impactantes del Proyecto durante la etapa de construcción
i. Ruido	Ruido generado por los motores de los vehículos que transportarán materiales de construcción;
	Ruido generado por los motores del equipo y maquinaria que hará la preparación del terreno, el movimiento de tierra y la construcción de los edificios;
	Ruido generado por los motores del quipo y maquinaria que hará la pavimentación de las pistas y de los caminos de acceso; y
	Ruido generado por la operación de las plantas de trituración, concreto y de asfalto.
ii. Calidad del Aire	Emanación de gases a la atmósfera por el equipo y maquinaria de construcción, y las plantas de concreto y asfalto; y
	Polvo levantado en la preparación del terreno y el movimiento de tierras, así como por la circulación de los camiones que transporten los materiales en caminos existentes o nuevos de terracería y por la planta trituradora.
iii. Agua Superficiales y Subterráneas	Sólidos transportados durante los procesos de precipitación-escorrentía, provenientes de la preparación del terreno y del movimiento de tierra, sino fuesen adecuadamente conformados en los sitios de botaderos o sin las medidas de mitigación para evitar su erosión.
	Residuos líquidos y sólidos si éstos no fuesen adecuadamente tratados o manejados;
	Derrames de residuos de hidrocarburos por negligencia o accidentes; y
	Aguas del lavado de la planta de concreto y del lavado del material agregado proveniente de la planta de trituración.
iv. Suelo y Subsuelo	Remoción de la capa superficial durante la preparación del terreno y luego de la capa sub superficial durante el movimiento de tierras;
	Erosión del suelo durante los procesos de precipitación-escorrentía;
	Impermeabilización producto de la construcción de los edificios, pistas, vías de acceso y área de estacionamiento;
	Inadecuada disposición de los residuos líquidos y sólidos y los eventuales derrames de residuos de hidrocarburos al suelo; y
	Inadecuada disposición de las aguas del lavado de la planta de concreto y del lavado del material agregado proveniente de la planta de trituración.
v. Flora, Fauna y Biotopos Acuáticos y Terrestres	Corte de los árboles y arbustos remanentes (hábitat de la fauna), durante la preparación del terreno y movimiento de tierras;
	Traslado de la fauna y creación de nuevos hábitat;
	El ruido y polvo que se generará en las distintas actividades que se llevarán a cabo; y
	Transporte de sólidos por la escorrentía que pudiese azolvar los cuerpos de agua y eventualmente la laguneta Cara Sucia y afectar de esa manera a los organismos acuáticos existentes.
vi. Recursos Culturales e Históricos	Ninguna, ya que en el área del proyecto no existen recursos culturales e históricos.
vii. Paisaje	Ninguna, ya que en el área del proyecto, no existen recursos estéticos significativos entorno al mismo.
viii. Seguridad e Higiene	Riesgos que los trabajadores sufran accidentes laborales; y

AEROPUERTO EN OPERACION

Aspectos medioambientales mas significativos en los aeropuertos

- **Consumo de recursos naturales:**
  - ✓ **Combustibles, Energía eléctrica, Agua, etc.**
- **Emisiones atmosféricas:**
  - ✓ **Ruidos, CO_2, SO_2, NO_x, etc.**
- **Contaminación de suelos, aguas, etc.**
  - ✓ **Hidrocarburos, Aceites y Grasas, Etilen Glicol, etc.**
- **Vertidos sólidos y líquidos**
  - ✓ **Aguas residuales, aguas de sentinas de aeronaves, etc**
- **Generación de residuos**

Actuaciones Ambientales

Observación de los efectos

Medidas correctoras/mitigadoras

- Recuperación de zonas contaminadas
- Actuaciones para reducir los impactos medioambientales producidos

Estudio de las causas

Medidas preventivas

- Reducir en su origen la contaminación
- Integración de la variable ambiental en la planificación
- Formación ambiental

AGUA

- Barreras para protección de causes de ríos
- Recoger las aguas residuales/entubados
- Recoger el anticongelante/evitar contaminación del agua y el suelo
- Separador de grasas (disminuir grasas)
- Eliminación de hidrocarburos que puedan contaminar las aguas
- Vigilancia y control de la calidad del agua
- Depurar las aguas residuales mediante protección natural.
- Utilizar aguas recicladas para riego.

ATMOSFERA

- Reducción de Emisiones
- Verificar la calidad del aire
- Utilización de vehículos menos contaminantes
- Racionalización del consumo de energía
- Utilizar gases para refrigeración que no dañen la capa de ozono

FAUNA Y FLORA

- Regeneración de ríos
- Evitar la erosión y mejorar el paisaje
- Construir pantallas visuales con arboles y arbustos.
- Mantenimiento de zonas forestales
- Control de fauna mediante aves rapaces.

RESIDUOS

- Facilitar la gestión de los residuos que genera el AP
- Fomentar el reciclaje
- Gestión adecuada de residuos tóxicos y peligrosos
- Gestión de residuos urbanos

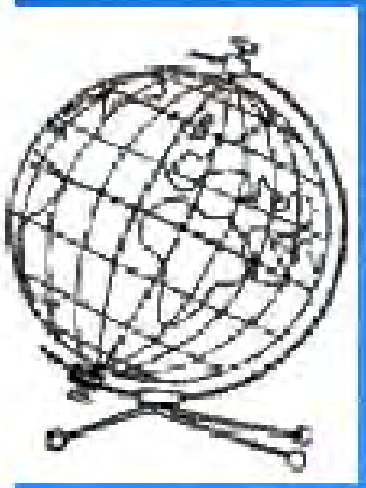
RUIDO

- Restricción de vuelos en función del tipo de aeronaves
- Reducir el impacto acústico sobre poblaciones.
- Establecimiento de nuevas rutas
- Instalar pantallas acústicas/operaciones en tierra.
- Aislamiento acústico en viviendas y edificios
- Control y medición de ruidos
- Delimitar zonas para prueba de motores

CONCLUSIONES

- **Concientización y Compromiso**
- **Trabajar en armonía con las autoridades del entorno**
- **Compromiso para alcanzar y mantener el desarrollo sostenible**
- **Planificar a tiempo para evitar problemas medioambientales en el futuro**
- **Los aspectos medioambientales pueden condicionar el futuro de la industria del transporte aéreo.**

PREGUNTAS?



MUCHAS GRACIAS

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A19-X

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 cumplimento 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 cumplimento 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.