

## **LXIV REUNIÓN DEL COMITE EJECUTIVO**

**(Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003)**

### **INFORME**

#### **Presidencia, lugar y fecha de la Reunión**

1. Bajo la presidencia del Sr. Ricardo Lloret R., Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se celebró la LXIV Reunión del Comité Ejecutivo, los días 18 y 19 de junio de 2003, en la ciudad de Varadero, Cuba, en el salón “Mayorca” del Hotel Meliá Varadero.

#### **Secretaría y participantes**

2. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 95 delegados representando a 15 Estados miembros, 8 organismos internacionales y 2 industrias aeronáuticas. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

#### **Ceremonia de apertura**

3. El Sr. Ricardo Lloret R., Presidente de la CLAC, dio la bienvenida a las delegaciones participantes. A continuación, el Secretario General de la OACI, señor Renato Claudio Costa Pereira, felicitó a la CLAC y a las Autoridades cubanas por la oportunidad de celebrar una reunión del Comité Ejecutivo en ese país. Seguidamente, el señor Rogelio Acevedo González, Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, inauguró oficialmente la reunión. Los textos de los discursos aparecen como **Adjuntos 2, 3 y 4**, respectivamente.

4. Antes de dar inicio a la reunión, la autoridad aeronáutica de Cuba, en la persona del Sr. Argimiro Ojeda Vives, Vicepresidente del Instituto de Aeronáutica Civil de ese país, rindió un pequeño homenaje al Sr. Renato Claudio Costa Pereira, por el término de sus funciones como Secretario General de la OACI, haciéndole entrega de una placa recordatoria.

#### **Orden del Día**

5. El Comité Ejecutivo adoptó el Orden del Día, tal como se detalla en el **Adjunto 5** del presente informe.

### Sesiones abiertas

#### Cuestión 1 del

#### Orden del Día:

#### Panel sobre “Deficiencias en los servicios de navegación aérea en la región”

#### *Tarea Nro. 17 y 26 del Programa de Trabajo de la CLAC*

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/04 *CORRIGENDUM*

6. La Secretaría presentó una nota de estudio en la que se detallaban los antecedentes y las razones por las cuales el Comité Ejecutivo había aprobado la realización del panel de la referencia. Adicionalmente, recordó que la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) aprobó llevar a cabo seminarios y/o paneles de interés para los Estados miembros durante las reuniones del Comité Ejecutivo, con la finalidad de analizar asuntos técnicos, políticos, económicos y jurídicos que requieran de un impulso o gestión al más alto nivel, tomando en cuenta que a dichas reuniones asisten los Directores de aviación civil y/o transporte aéreo de los Estados miembros.

7. Actuó como moderador el Sr. Argimiro Ojeda Vives, Vicepresidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, quien se encargó de coordinar el desarrollo del Panel, en el que fueron tratados los siguientes temas:

- a) “*Panorama general en Latinoamérica*” a cargo del Sr. José Antonio Díaz de la Serna, Subdirector Regional de la Oficina NACC de la OACI (**Adjunto 6**).
- b) “*Deficiencias regionales y recopilación de información*” a cargo del Sr. Peter Cerdá, Director de Seguridad Operacional e Infraestructura LATAM/CAR de la IATA (**Adjunto 7**).
- c) “*El factor humano y su responsabilidad en la solución de deficiencias*” a cargo del Sr. Luis García, International Appointed Representative de IFALPA (**Adjunto 8**).
- d) “*Responsabilidad económica, jurídica y política de las autoridades aeronáuticas*”, a cargo del Sr. Washington Machado, Director General de Aviación Civil de Brasil (**Adjunto 9**).

8. Durante el período de preguntas y respuestas, los delegados interesaron en diversos temas, especialmente sobre los relacionados con las estrategias para solucionar las deficiencias en los servicios de navegación aérea; las dificultades en la identificación de deficiencias, tales como, la falta de recursos económicos, la recopilación de información, la falta de capacitación de los recursos humanos; y la necesidad de coordinación, cooperación y comunicación entre las autoridades aeronáuticas, los aeropuertos y las líneas aéreas.

9. Por su parte, tanto el Secretario General, así como el Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en representación de ese Organismo, ampliaron la información, particularmente dando a conocer los planes de acción de la OACI para resolver las deficiencias, especialmente a través del IFFAS y las actividades del GREPECAS. De igual manera, el Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI señaló que por directivas del Consejo de la OACI se están identificando las deficiencias y manteniendo un listado de ellas, en el que se incluyen las deficiencias identificadas y la información aportada tanto por IATA como por IFALPA, clasificada en sus diferentes categorías; y concluyó que ese era el listado oficial.

10. Por otro lado, los delegados consideraron conveniente que, en las futuras reuniones de la CLAC, se mantenga este tipo de diálogo, con la finalidad de encontrar soluciones. En ese sentido, los representantes de IATA y ACI/LAC manifestaron que sus organizaciones estaban a disposición de la CLAC, la OACI y de los Estados para la búsqueda de dichas soluciones.

### **Conclusión**

11. El Comité Ejecutivo tomó nota de las exposiciones de los panelistas y de las preguntas efectuadas por los delegados presentes y luego de un interesante debate acordó las siguientes conclusiones:

- a) Las autoridades aeronáuticas, como responsables de la aviación civil en su país, deben continuar trabajando en la identificación de deficiencias y adopción de una estrategia para solucionarlas. Para ello, la OACI ha desarrollado mecanismos y planes de acción, los cuales deben ser aplicados por los Estados, de acuerdo a las características y condiciones de la región, para lograr obtener los recursos financieros necesarios. En ese sentido, se considera que el IFFAS es uno de los mecanismos que puede ayudar a resolver estos problemas.
- b) El listado de deficiencias que desarrolla la OACI debe ser la base de todos los trabajos que se realicen en los Estados, a fin de evitar la duplicación de esfuerzos.
- c) Los Estados son responsables de la supervisión y su trabajo debe estar permanentemente orientado a la corrección de deficiencias, para lo cual, deberían trabajar conjuntamente con los explotadores y proveedores de servicios.
- d) Los Estados también deberían trabajar en la capacitación del personal.

**Cuestión 2 del**  
**Orden del Día:**

**Examen y aprobación de las conclusiones de la Undécima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/11) (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 25 al 27 de febrero de 2003)**

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/03

12. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/64-NE/03 mediante la cual se sometía a consideración del Comité Ejecutivo el Informe de la Undécima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/11) realizada en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, del 25 al 27 de febrero de 2003. El Secretario fue presentando punto por punto los temas discutidos y las conclusiones alcanzadas en la citada reunión.

**Seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros. (Cuestión 1 del Orden del Día). *Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC.***

13. La Secretaría se refirió al análisis presentado durante el GEPEJTA sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros. De igual manera, recordó que dentro de las Resoluciones Estatutarias se encontraba la Resolución que ampliaba el marco geográfico de la CLAC para que se constituya como COPAC, y que han pasado varios años desde su promulgación y todavía no se ha alcanzado el número suficiente de ratificaciones para que entre en vigor.

**Conclusión**

14. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y acordó lo siguiente:
- a) Exhortar a los Estados que aún no hayan respondido la encuesta sobre el marco normativo de la CLAC a que envíen la información requerida lo antes posible. En tal sentido, encargó a la Secretaría que, luego de recibir dicha información, elabore un análisis amplio de la situación regional.
  - b) Encargar a la Secretaría que, en lo referente a las modificaciones estatutarias, solicite a las Autoridades respectivas tomar las medidas necesarias dentro de sus propias administraciones para acelerar los procesos de aprobación y su pronta ratificación.



**Compilación y difusión de acuerdos y negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo (Cuestión 2 del Orden del Día). Tarea Nro. 5 del Programa de Trabajo de la CLAC.**

15. La Secretaría hizo referencia al estado de situación de la recopilación de acuerdos bilaterales, resaltando la importancia de que los Estados envíen los textos de manera electrónica para armonizar el procedimiento. En ese sentido, sometió a consideración un formato tipo que había sido analizado previamente por el GEPEJTA, que permite vislumbrar rápidamente el estado del transporte aéreo en la región y analizar las tendencias de flexibilización y las políticas. Asimismo, señaló la importancia que tiene para los Estados el acceso a esta información, al ser una herramienta de gran utilidad para sus negociaciones bilaterales, por lo que consideró conveniente que aquellos Estados que no han enviado su información lo hagan lo más pronto posible y que utilicen su sitio Web para difundir esta información.

16. Por otro lado, a pedido del Representante de México, el Secretario explicó el trabajo de la OACI en lo concerniente al registro de convenios y el de la CLAC referente a la recopilación de los mismos y su aplicación. Señaló que, a efectos de analizar las tendencias de políticas de tráfico, lo más importante eran sus Anexos, que se refieren a los cuadros de rutas. Señaló también que la idea de la Secretaría era eliminar el proceso de recopilación de los convenios y obtener únicamente la información de derechos de tráfico, es decir, utilizar la tabla que discutieron los Expertos en el GEPEJTA.

17. En es sentido, consideró conveniente que la CLAC únicamente trate de recopilar la información de derechos de tráfico a través del formato propuesto, para tabular la información y hacer un informe sobre la situación del otorgamiento de los derechos de tráfico en la región.

### **Conclusión**

18. El Comité Ejecutivo acogió favorable la propuesta del GEPEJTA y acordó lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados para que envíen a la Secretaría de la CLAC y publiquen en sus respectivas páginas Web los textos de sus convenios bilaterales.
- b) Aprobar la tabla que resume los acuerdos y negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo, que figura como **Adjunto 10** al presente informe.
- c) Encargar a la Secretaría la circulación de la tabla señalada a fin de obtener la mayor cantidad de información de los Estados, de tal forma que permita medir las tendencias a nivel regional en materia de flexibilización del transporte aéreo.

**Seguimiento sobre la aplicación de la Resolución sobre “Servicio al cliente y calidad total” (Sistema de reserva por computadora) (Cuestión 3 del Orden del Día). Tarea No. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC.**

19. La Secretaría se refirió a la nota de estudio analizada durante el GEPEJTA/11, en la que se daba a conocer los antecedentes del seguimiento de la aplicación de la resolución sobre “servicio al cliente y calidad total”. De igual forma, presentó los resultados de la encuesta circulada por la Secretaría sobre los sistemas de reserva por computadora (SRC).

20. De igual manera, manifestó que, en la reunión del GEPEJTA, algunos Expertos dieron a conocer las acciones emprendidas en sus respectivos Estados en materia de servicio al cliente, calidad total y atención a los usuarios.

**Conclusión**

21. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y acordó lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados miembros a promover la protección y compensación al usuario tanto de los servicios aeronáuticos como del aeropuerto, en aplicación de la Resolución A15-7 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.
- b) Exhortar a aquellos Estados que aún no han respondido, completen la encuesta sobre los sistemas de reserva por computadora – SRC y la envíen a la Secretaría lo más pronto posible, a fin de que esta última pueda realizar un análisis más profundo.
- c) Exhortar a los Estados implementar el Código de Conducta de la OACI en lo referente al sistema de reservas por computadora.

**Estudio del problema de fletamento e intercambio de aeronaves en la región (Cuestión 4 del Orden del Día). Tarea No. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC**

22. Dentro de este punto del Orden del Día, el Secretario sometió a consideración la encuesta preparada por la Secretaría y revisada por el GEPEJTA/11, la misma que incluía todas las sugerencias vertidas por los Expertos en dicha oportunidad y que permitiría evaluar el problema del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región latinoamericana.

23. Durante el debate, los Delegados sugirieron algunos cambios de forma, así como la incorporación de algunas preguntas, especialmente relacionadas a las condiciones financieras de los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves; es decir, plazos, cuotas de pago, tasas de interés, etc.; los mismos que fueron acogidos favorablemente por el Comité Ejecutivo.

24. De igual manera, los delegados consideraron conveniente que la Secretaría también solicite a los Estados la legislación pertinente o que informen el sitio web en el que se puede obtener dicha información.

### **Conclusión**

25. Luego de tomar conocimiento de la información presentada, el Comité Ejecutivo acordó encargar a la Secretaría que incorpore las sugerencias vertidas durante el debate y circular la encuesta sobre “arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región” entre los Estados (**Adjunto 11**) a fin de discutir este tema en una próxima reunión. De igual manera, que en la carta adjunta con que se envíe la encuesta se requiera la legislación pertinente a los Estados.

### **Evaluación del precio del combustible de aviación en la región (Cuestión 5 del Orden del Día). *Tarea Nro. 13 del Programa de Trabajo de la CLAC***

26. La Secretaría se refirió a la nota de estudio presentada por Chile durante el GEPEJTA/11, la misma que incluía información sobre el precio de combustible de aviación, recopilado mediante una tabla circulada por la Secretaría, señalando que en dicha oportunidad, algunos expertos habían considerado necesario puntualizar la fecha de la información debido a la fluctuación de las cifras incorporadas a la tabla; así como la necesidad de diferenciar el tráfico nacional del internacional, ya que existen cargas tributarias diferenciadas. De igual manera, resaltó que este tema debería ser tratado con mayor celeridad con el objetivo de presentarlo a consideración de la próxima Asamblea de la CLAC y proyectar una estrategia en el ámbito de cada Estado, junto con los Comités Locales.

27. Se refirió además, a la nota de estudio presentada por el Representante de la IATA en dicha oportunidad, la misma que incluía información recopilada sobre los cargos y tasas que gravan al combustible, pero que la información referente a los Estados Unidos de Norteamérica no estaba completa, por lo que ésta sería presentada en una próxima reunión.

### **Conclusión**

28. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:

- a) Solicitar a la IATA que, en la próxima reunión, presente una tabla que contenga datos referentes a Europa y Estados Unidos en comparación con los que se aplican en la región latinoamericana.
- b) Encargar a la Secretaría que continúe con el seguimiento de la tarea sobre la evaluación del precio del combustible de aviación en la región, instando a los Estados que sigan enviando la información requerida.

**Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Cuestión 6 del Orden del Día). Tarea Nro. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC**

29. La Secretaría sometió a consideración del Comité Ejecutivo la encuesta sobre el “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”, la misma que, por encargo del GEPEJTA, había sido consolidada con la encuesta que se presentaría en el punto posterior.

30. En ese sentido, los delegados consideraron conveniente que, así como en la encuesta sobre arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves presentada anteriormente, se solicite a los Estados la inclusión de la legislación pertinente.

**Conclusión**

31. Luego de algunos cambios de forma en la encuesta, el Comité Ejecutivo tomó nota de las sugerencias vertidas y acordó lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría que circule la encuesta sobre “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” entre los Estados (**Adjunto 12**) a fin de presentar el análisis pertinente en una próxima reunión. De igual manera, que en la carta con que se envíe la encuesta se requiera la legislación relativa a dicha materia.
- b) Encargar a la Secretaría el seguimiento de la implementación de la Resolución A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea”.

**Procesos de concesión de aeropuertos (Cuestión 7 del Orden del Día). Tarea Nro. 18 del Programa de Trabajo de la CLAC**

32. La Secretaría informó que la encuesta que había sido presentada en el punto anterior, había sido fusionada con la encuesta sobre procesos de concesión de aeropuertos, tal como lo había acordado el GEPEJTA/11.

**Conclusión**

33. Sin mayores comentarios, el Comité Ejecutivo tomó nota de lo acordado por el GEPEJTA/11 y encargó a la Secretaría el seguimiento de la implementación de la Resolución A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias”.

**Compilación y difusión de la legislación aeronáutica internacional (Cuestión 8 del Orden del Día). Tarea Nro. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC**

34. En este punto del Orden del Día, la Secretaría hizo referencia a la nota de estudio en la que se había sometido a consideración del GEPEJTA/11 la información relacionada a la compilación y difusión de la legislación aeronáutica internacional. De igual manera, que en dicha oportunidad algunos de los expertos habían suministrado nueva información acerca de los sitios Web de sus respectivas administraciones aeronáuticas y que otros expertos habían informado que sus páginas Web estaban en proceso de modificación o actualización y que la harían llegar a la Secretaría de la CLAC oportunamente.

35. En ese sentido, consideró conveniente que los Estados revisen la lista preparada por la Secretaría y hagan llegar sus comentarios y/o modificaciones a la Secretaría para poderla circular con las enmiendas pertinentes.

**Conclusión**

36. El Comité tomó nota de la información presentada y acordó lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados miembros actualizar la información acerca de la legislación aeronáutica internacional y enviarla a la Secretaría de la CLAC, de preferencia, en forma electrónica.
- b) Solicitar a los Estados miembros los sitios Web correspondientes a sus administraciones de aviación civil, en especial aquellos que están en proceso de modificación o actualización y enviar dicha información a la Secretaría.

**Seguimiento de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional (Cuestión 9 del Orden del Día). Tarea Nro. 21 del Programa de Trabajo de la CLAC**

37. La Secretaría se refirió a la nota de estudio presentada durante el GEPEJTA/11 en la que se había sometido a consideración del Grupo de Expertos los antecedentes del seguimiento de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, incluyendo la tabla donde se detallan los convenios firmados y sus ratificaciones. De igual manera, señaló los comentarios vertidos por los Expertos, en dicha oportunidad, acerca de esta materia.

**Conclusión**

38. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría de la CLAC que continúe con la labor de seguimiento del estado de aprobación y ratificación de los instrumentos internacionales por parte de los Estados miembros.

**Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales (Cuestión 10 del Orden del Día). Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC**

39. La Secretaría informó sobre el seguimiento de los procesos de integración mundial y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo, particularmente sobre los últimos acontecimientos con respecto a la XII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno (Bávaro, República Dominicana, 15 y 16 de noviembre de 2002); Acuerdo de Complementación Económica entre la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) (Brasilia, Brasil, 6 de diciembre de 2002); Séptima Reunión de Ministros de Comercio del Hemisferio (Quito, Ecuador, 1 de noviembre de 2002); Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); Asociación de Estados del Caribe (AEC); XI Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas - Acuerdo de Fortaleza (Lima, Perú, 17 de septiembre de 2002); la Comunidad Andina (CAN); y, el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

**Conclusión**

40. Luego de tomar nota de la información proporcionada, el Comité Ejecutivo acordó encargar a la Secretaría:

- a) Continuar con el seguimiento y evaluación de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo, con miras a fortalecer la integración regional y subregional.
- b) Continuar recopilando la información necesaria de los organismos subregionales en los que el transporte aéreo es parte de sus acuerdos, utilizando la más vía directa, y a través de los Estados miembros cuando los acuerdos de los organismos no incluyan este sector.
- c) Mantener informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo sobre los diferentes procesos subregionales, regionales y mundiales.
- d) Continuar con la tarea de seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional.

**Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas. (Cuestión 11 del Orden del Día). Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC.**

41. La Secretaría dio a conocer la información presentada en la nota de estudio pertinente con respecto a los antecedentes del tema de capacitación profesional del personal de aviación civil y líneas aéreas, y un recuento del programa de capacitación del Brasil y las becas

ofrecidas por la Academia de Aviación de Singapur dentro del Memorándum de Entendimiento firmado con la CLAC.

42. De igual manera, se consideró que, en el ámbito mundial, era más fácil acceder a cursos en el área técnica de la aviación civil pero no así en el caso de cursos en derecho aeronáutico, economía del transporte aéreo y planeamiento; por lo que el GEPEJTA había considerado conveniente tomar las medidas necesarias para promover acercamientos a las autoridades aeronáuticas con miras a re-instaurar, en algunas de las universidades de la región, el dictado de estos cursos. Asimismo, que las administraciones de los Estados miembros den a conocer, con suficiente antelación, la posibilidad de dictar cursos de derecho aeronáutico, y otros; y, en el caso necesiten el co-patrocinio de la CLAC, lo den a conocer con miras a apoyar e impulsar estas iniciativas.

### **Conclusión**

43. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría que solicite a las Administraciones de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC información sobre sus posibilidades de dictar cursos de derecho aeronáutico, economía del transporte aéreo, planeamiento, etc.
- b) Instar a los Estados miembros que disponen de centros de instrucción, que envíen los programas de sus cursos a la Secretaría, con la debida antelación, para facilitar su circulación oportuna.
- c) Encargar a la Secretaría continúe informando sobre los cursos que se dictan en la región.

### **Implantación de los sistemas CNS/ATM. Informe de la Undécima reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) (Manaos, Brasil, 3 al 7 de diciembre de 2002) (Cuestión 12 del Orden del Día). Tarea Nro. 25 del Programa de Trabajo de la CLAC**

44. La Secretaría se refirió al informe de la Undécima reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) celebrada en Manaos, del 3 al 7 de diciembre de 2002 presentado por el delegado de Brasil durante el GEPEJTA/11, en el que, entre otras cosas, señaló la creación del Comité AVSEC dentro del GREPECAS y a la invitación para que un representante de la CLAC asista a sus reuniones. En ese sentido, el GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo que cuando la CLAC invite a los Estados para designar el representante que asista a estas reuniones, éste sea un delegado de los países miembros del Grupo AVSEC de la CLAC, sugerencia que fue sometida a consideración del Grupo AVSEC en su Sexta reunión (Río de Janeiro, Brasil, 10 y 11 de marzo de 2003).

45. Señaló además que, para armonizar los trabajos se había acordado hacer reuniones continuas en un mismo foro y armonizar los Términos de Referencia y el Programa de Trabajo, de manera que se evite la duplicación de esfuerzos.

46. Por su parte, el delegado de México señaló que durante la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2003), la delegación de México en esa oportunidad había manifestado algunas reservas en cuanto a la creación de varios grupos AVSEC, donde aparentemente los representantes eran los mismos en los diferentes grupos, lo cual, era preocupante pues representaba gastos adicionales para los Estados y se podría caer en un problema de duplicidad de esfuerzos.

47. Al respecto, el Secretario señaló que en el último punto del Orden del Día se presentaría una información amplia de este tema, que ya se había entablado comunicaciones con el Comité AVSEC del GREPECAS para evitar la duplicidad de esfuerzos, y que se está tratando de trabajar conjuntamente; y que, cuando se revise el informe del Grupo AVSEC el Comité Ejecutivo podría tomar la decisión más apropiada.

### **Conclusión**

48. Luego de tomar nota de las opiniones vertidas por los delegados, el Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:

- a) Esperar la presentación del Informe de la Sexta reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (punto 14 del Orden del Día) para tomar una decisión respecto a la designación de un representante entre los miembros del Grupo AVSEC para que, en el futuro, participe en las reuniones convocadas por el Comité AVSEC del GREPECAS; y,
- b) Encargar a la Secretaría que, en el futuro, se continúe solicitando al Estado pertinente la designación de un funcionario de alto nivel que represente a la CLAC en las reuniones del GREPECAS, especialmente en los asuntos concernientes a los temas CNS/ATM.

### **Otros asuntos.**

49. Dentro de este punto del Orden del Día, la Secretaría hizo referencia a la información que había presentado el Experto de la FAA de los Estados Unidos durante el GEPEJTA/11, referente a la posibilidad de celebrar una reunión regional específica para expertos en normas de vuelo y operaciones, y que próximamente se enviaría una invitación a los DGACS de América Latina y el Caribe para un seminario sobre normas de vuelo para estas regiones en San José de Costa Rica, co-auspiciado por la DGAC de Costa Rica y la FAA de los EEUU y para el 3er Congreso de Incursión de Pistas, auspiciado por la región sur de la FAA (Miami-Florida, EE.UU., 21 y 22 de mayo de 2003).



## Conclusión

50. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada.

### Cuestión 3 del

#### Orden del Día:

**Estudio sobre la posibilidad de implementar una política intrarregional más flexible armonizando las diferentes tendencias.**

***Tarea Nro. 8 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/05

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/20

51. La Secretaría presentó la Nota de Estudio CLAC/CE/64-NE/05, en la que daba a conocer la tarea de la CLAC como organismo especializado de aviación civil, con relación al fortalecimiento de la interrelación de las políticas económicas con los aspectos técnicos, impulsando decisiones políticas que satisfagan el interés de los consumidores y tengan como objetivo permanente la seguridad de este modo de transporte. De igual manera, se refirió a la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, promulgada durante la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002).

52. Asimismo, se refirió a las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico que continúan avanzando impulsados por autoridades aeronáuticas y de comercio, como es el caso del Acuerdo de Fortaleza, las Decisiones de la Comunidad Andina (CAN), y el trabajo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC).

53. Dentro de esta misma Nota de Estudio, presentó las conclusiones y la Declaración aprobadas por la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y Oportunidades de la liberalización (Montreal, Canadá, 24 al 29 de marzo de 2003) (ATConf/5) e informó sobre las coordinaciones realizadas por la CLAC y la posición presentada en esa oportunidad.

54. Tomando en cuenta que el objetivo de la región es llegar a una flexibilización de manera paulatina, bajo los principios de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, consideró necesario que la CLAC continúe trabajando en la armonización y búsqueda de sinergias que permitan la integración de las políticas subregionales; por lo sugirió que el Grupo específico de política aérea continúe evaluando la situación de los procesos de liberalización en la región y sus perspectivas a futuro, buscando puntos de coincidencia entre los acuerdos subregionales; buscando la cooperación intersubregional en materia de transporte aéreo, propugnando la integración de los Acuerdos de Fortaleza, de la Comunidad Andina (CAN) y de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), con el objetivo de alcanzar en el futuro un acuerdo de flexibilización regional; y, actualizando la Res A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” a la luz de los resultados de la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y Oportunidades de la liberalización (ATConf/5).

55. Por otro lado, presentó la Nota de Estudio CLAC/CE/64-NE/20 sobre las nuevas políticas de negociación de la Comunidad Europea en materia de transporte aéreo, junto con un documento en el que detalla los acuerdos del Consejo de Transportes de la Comisión Europea para negociar un espacio abierto de aviación con los Estados Unidos de Norteamérica; se autoriza a la Comisión a iniciar negociaciones con terceros países sobre la sustitución de determinadas posiciones de los acuerdos bilaterales vigentes por un acuerdo comunitario; y se propone un Reglamento del Parlamento Europeo y el Consejo sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países.

56. En ese sentido, señaló que parecería que en un futuro cercano los Estados Latinoamericanos se verían obligados a renegociar los convenios bilaterales que tienen suscritos con países europeos, para incorporarlos a la nueva política de negociación multilateral de la Comunidad Europea, lo que traería serias complicaciones en la explotación de los tráfico y acceso a los mercados, así como en la designación de los transportistas aéreos; motivo por el cual, consideró conveniente discutirlo en el seno de la CLAC con la urgencia que el caso amerita, a fin de que los Estados adopten las medidas necesarias tanto individual como regionalmente.

57. Al respecto, el Secretario General de la OACI puso en conocimiento de la reunión que los países de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) habían empezado, con carácter de urgencia, negociaciones para crear entre ellos un acuerdo multilateral de transporte aéreo con el objetivo de prepararse para las negociaciones con la Comunidad Europea. También señaló que tan pronto culminen las negociaciones con Estados Unidos de Norteamérica continuarían con Latinoamérica, por lo que consideró necesario que la región se prepare con anterioridad y debatir este tema con mayor profundidad.

58. En ese sentido, los delegados coincidieron en la necesidad de constituir un Grupo al más alto nivel, con la finalidad de que, con carácter de urgencia, evalúe, haga el seguimiento y cuantifique las incidencias de las señaladas negociaciones en el futuro, con el apoyo del Grupo específico de política aérea. Manifestaron también que dicho Grupo lo podrían conformar todos aquellos Estados que tienen acuerdos con Europa y que en su reunión elaboren una propuesta para establecer una posición común entre los países de la CLAC para las negociaciones con Europa. De igual manera, sugirieron que el Grupo de política aérea actúe como asesor y que mantenga una reunión previa a la de este Grupo a fin de elaborar algunas propuestas sobre la materia.

59. Por otro lado, el Comité también coincidió en que, mientras no se haya establecido alguna posición o decisión por parte de la CLAC, sería conveniente que los Estados procuraran no establecer reunión o acuerdo alguno con la Comunidad Europea y, en caso no logre una negociación en grupo, se negocie entonces individualmente pero con posiciones comunes.

## Conclusión

60. Luego de un amplio debate, el Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:

- a) Crear un grupo al más alto nivel, el cual, con el apoyo del Grupo específico de política aérea, trabajará en el establecimiento de una política regional para llevar a cabo las negociaciones futuras con los países miembros de la Comunidad Europea. Este Grupo realizará su primera sesión dentro del marco de la Duodécima reunión del GEPEJTA, en septiembre del presente año.
- b) Los países miembros de la CLAC procurarán no realizar ninguna reunión, acuerdo o negociación con los países miembros de la Comunidad Europea hasta que se adopte una posición regional sobre la materia.
- c) Encargar a la Secretaría el envío de una comunicación a los Estados miembros invitando a las máximas autoridades de aviación civil a formar parte del citado Grupo.

### **Cuestión 4 del Orden del Día:**

**Memorándum de Entendimiento entre la Comisión Latinoamericana  
de Aviación Civil (CLAC) y la Comunidad Andina (CAN).**  
*Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC*

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/06

61. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/64-NE/06, recordando los antecedentes de este tema y en la que sometía a consideración el Proyecto de Memorándum entre la CLAC y la CAN, elaborado en base a los Memorándums de Entendimiento que la CLAC tiene firmados con otros Organismos Regionales.

## Conclusión

62. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente el texto del citado Proyecto y encargó a la Secretaría realizar las modificaciones de forma necesarias y hacer las coordinaciones pertinentes para su firma.

### **Cuestión 5 del Orden del Día:**

**Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y  
subregional) y relación con otros organismos internacionales**  
*Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC*

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/07

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/07 ADDENDUM

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/22

63. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/07, informando sobre los últimos acontecimientos respecto a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la Comunidad Andina (CAN); la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA); la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO); y, la Cámara Interamericana de Transportes (CIT). Seguidamente, presentó la Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/07 *ADDENDUM*, en la que se acompañaba copia del Acta de la Décima Reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas, convocada por la Secretaría General de la CAN (Bogotá, Colombia, 30 de abril de 2003).

64. Por su parte, el representante de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/22, en la que se hacía referencia al Acuerdo Multilateral sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC y la posición y reservas de su país frente a dicho Acuerdo.

### **Conclusión**

65. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y acordó encargar a la Secretaría que:

- a) Continúe impulsando una política de fortalecimiento de la integración regional y subregional en materia de transporte aéreo.
- b) Continúe con la tarea de seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional.
- c) Mantenga informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo sobre los diferentes procesos subregionales, regionales y mundiales.

### **Cuestión 6 del Orden del Día:**

#### **Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas**

#### ***Tarea No. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/08

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/08 *ADDENDUM*

Nota informativa CLAC/CE/64-NI/03

66. La Secretaría presentó las notas de estudio CLAC/CE/64-NE/08 y CLAC/CE/64-NE/08 *ADDENDUM* informando sobre los cursos y becas ofrecidas por la Academia de Aviación de Singapur; los cursos ofrecidos por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) a través de su centro de instrucción, el “Instituto

Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE)”; y los cursos ofrecidos por los diferentes centros de capacitación en la región, como el caso del Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE) en Argentina, el Centro de Formación de Recursos Humanos en Transportes (CEFTRU) de la Universidad de Brasilia, el Instituto do AR de la Universidad Estácio de Sá y la Sociedad Brasileira de Direito Aeroespacial de Brasil, la Academia de Ciencias Aeronáuticas de la Universidad Técnica Federico Santa María de Chile, Programas de Pre-grado, Post-grado y Universitarios a distancia en Colombia, el Centro de Capacitación Aeronáutica (CCA) de la Corporación de la Aviación Cubana S.A. (CACSA) de Cuba, el Instituto Superior de Aviación Civil de Ecuador y los Centros de Instrucción y Escuelas de Aviación de Perú.

67. Por su parte, el delegado de la IATA presentó la Nota informativa CLAC/CE/64-NI/03 sobre los programas de cursos que ofrece el Instituto de Formación y Desarrollo Aeronáutico de IATA (ATDI). Invitó al próximo curso sobre “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional” (SMS), requisito para la obtención del Diploma IATA en Gerencia de la Seguridad Operacional, a llevarse a cabo en Montreal, Canadá, del 7 al 11 de julio de 2003 y ofreció dos becas para ser utilizadas por los Estados miembros de la CLAC.

68. Asimismo, se circuló entre las delegaciones presentes un folleto sobre el Seminario Internacional Garantía de Calidad ATS, convocado por la Oficina de Control y Seguridad Aérea del Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA) de Colombia, a llevarse a cabo en la ciudad de Bogotá, del 21 al 23 de julio de 2003. De igual manera, se circuló otro folleto sobre el Nuevo Diploma en Gerencia de la Seguridad Operacional que IATA pone a disposición de las autoridades de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC.

69. Durante el debate, uno de los delegados señaló que dentro del Programa de Capacitación ha habido una serie de cursos que la Academia de Aviación de Singapur ha ampliado a otras áreas técnicas, por lo que planteó la posibilidad de que la Secretaría entre en contacto con la dicha Academia para que solicitarles que traigan a la región cursos o seminarios que faciliten el acceso a todas las áreas de la aviación.

## **Conclusión**

70. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información recibida y acordó:

- a) Encargar a la Secretaría que continúe con la tarea de difusión de los cursos apoyados por la CLAC.
- b) Exhortar a los Estados a enviar la mayor cantidad posible de cursantes a los mismos.
- c) Encargar a la Secretaría la búsqueda de alternativas viables para que la Academia de Aviación de Singapur pueda dictar cursos en la región sobre materias que no se hayan dictado antes.

**Cuestión 7 del**

**Orden del Día:**

**Informe de la Octava Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (Varadero, Cuba, 17 de junio de 2003).**  
**Tarea Nro. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC**

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/18

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/19

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/14

71. El coordinador de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional presentó la nota de estudio CLAC/CE/64-NE/18, mediante la cual informaba sobre los acuerdos alcanzados en su octava reunión, efectuada el día 17 de junio de 2003 en la misma ciudad de Varadero, Cuba.

72. En cuanto a la situación de las adhesiones de los Estados al Sistema, informó que, hasta esa fecha, habían firmado el Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay y Perú; así como las empresas fabricantes de aeronaves Airbus Industrie y Embraer como observadores. Asimismo, que los Estados que deseen incorporarse al Sistema y que lo hagan antes del año 2005, contribuirían con los costos compartidos desde el año de adhesión al Sistema y, los Estados que se adhieran posterior a 2005, contribuirían con los costos compartidos desde el año de adhesión al Sistema más un porcentaje proporcional al costo de las actividades que ya han sido realizadas.

73. De igual manera, dio a conocer la situación de los depósitos de las contribuciones de costos compartidos y las gestiones que están realizando los Estados y Observadores para el depósito de sus contribuciones pendientes.

74. Seguidamente, se refirió a la aprobación del programa de trabajo establecido por la Junta General para el año 2003 y al apoyo de los Estados al Sistema con recursos humanos. Se refirió además a la incorporación de la figura del punto focal en la estructura del Sistema, para lo cual se le había encargado al Coordinador General hacer los arreglos necesarios para incorporar una enmienda al reglamento del Sistema, de forma tal que se incluya la figura del punto focal. Finalmente, informó que la Junta había convenido en celebrar su próxima reunión ordinaria coincidiendo con la LXV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC que se llevará a cabo en Buenos Aires, Argentina, en octubre de 2003.

75. Dentro de este mismo punto del Orden del Día, la Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/64-NE/19 sobre las enmiendas propuestas al Presidente del Consejo de la OACI y los comentarios recibidos como respuesta por parte de la OACI. En ese sentido, consideró conveniente que, como en oportunidades anteriores, este asunto sea revisado por el Grupo *ad hoc* de abogados de la CLAC con la coparticipación de la Secretaría de la CLAC y el

Coordinador del Sistema Regional para que posteriormente el Presidente de la CLAC envíe al Presidente del Consejo de la OACI la propuesta definitiva. Asimismo, que este mismo Grupo analice la enmienda propuesta durante la Octava reunión de la Junta.

76. Por otro lado, el Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/14 referida a la participación de los Estados miembros de la CLAC en el IFFAS y en el Órgano Rector que dirige el mismo y solicitó el apoyo de los representantes en el Consejo de la OACI presentes en la reunión para que adicionen información sobre la situación actual en que se encuentra este tema y qué Estados de la región latinoamericana están o estarían participando en el Órgano Rector del IFFAS.

77. A manera de actualización, el Secretario General de la OACI informó que el Consejo había autorizado al Presidente a realizar la primera Junta del IFFAS y que en muy breve se daría a conocer cuáles son los ocho primeros miembros que van a componer la Junta. Manifestó además que, de acuerdo a la decisión del Consejo, tres asientos habían quedado reservados con miras a una posible participación de la industria. De igual manera, señaló que espera que el IFFAS empiece a caminar en el corto plazo, para eliminar las deficiencias en seguridad operacional, por lo que consideró muy importante la participación en el IFFAS por parte de los Estados miembros de la CLAC y también en Órgano Rector que dirige el mismo.

78. Por su parte, el delegado de México agregó que la 34 Asamblea de la OACI había aprobado que una tercera parte de los pagos atrasados que asciende a más de un millón de dólares para el IFFAS, por única vez, se inviertan en las subregiones donde se beneficie al mayor número de Estados; por lo que consideró que a nivel de subregiones se envíen a la OACI solicitudes de apoyo.

79. El Secretario General de la OACI añadió que otro aspecto a tomar en consideración es que no se podía empezar ninguna tarea de asistencia con los fondos que ya tiene el IFFAS antes que la Junta esté operando; y que a través del IFFAS, los Estados en desarrollo podrán alcanzar los mismos niveles de implementación de los Anexos de la OACI que los Estados desarrollados en materia de seguridad operacional.

## **Conclusión**

80. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y acordó lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados, que aun no se habían adherido al Sistema Regional para la vigilancia de la seguridad operacional, a que lo hagan lo antes posible.
- b) Aprobar la sugerencia de la Secretaría y encargar al Grupo *ad hoc* de abogados de la CLAC con la coparticipación de la Secretaría de la CLAC y el Coordinador del Sistema Regional la revisión de las enmiendas propuestas por la OACI, así como la referida a la incorporación del punto focal dentro

de la estructura del Sistema, para que posteriormente el Presidente de la CLAC envíe al Presidente del Consejo de la OACI la propuesta definitiva.

- c) Exhortar a los Estados miembros que hagan o continúen haciendo contribuciones voluntarias al IFFAS a fin de que la implantación del mecanismo del IFFAS pueda comenzar sin demora y apoyar los proyectos relacionados con la seguridad aeronáutica mediante la financiación. De igual manera, exhortar a los Estados miembros a participar en el Órgano Rector del IFFAS.

**Cuestión 8 del**  
**Orden del Día:**

**Presentación del Grupo de Expertos sobre seguridad, protección y asistencia en materia de aviación (GESPAA) – Iniciativa del Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO).**

81. Dentro de este punto del Orden del Día, el Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia dio a conocer al Comité Ejecutivo los antecedentes de la creación del Grupo de Expertos sobre seguridad, protección y asistencia en materia de aviación (GESPAA) bajo los auspicios de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) a través de una presentación, que fue distribuido a los asistentes, la misma que se acompaña al presente informe como **Adjunto 13**.

82. En dicha presentación se señala que el papel de GESPAA es “proponer un plan de acción que tendrá en cuenta una mejora de condiciones de seguridad de aviación en todos sus aspectos y en las regiones CAR/SAM, incluyendo la identificación de programas y fuentes de financiamiento”. De igual manera, dentro del GESPAA se deberá enfocar a ayudar al desarrollo de propuestas, madurarlas y conformar proyectos que afectarán positiva y verdaderamente la seguridad y la protección de la aviación civil en el hemisferio. Se indica además que el GESPAA es un mecanismo o la herramienta viable de llamar la atención y de obtener financiamiento para proyectos de aviación civil y es además un apalancamiento a cualquier iniciativa que contribuiría al adelantamiento de la seguridad y la protección de la aviación civil. En ese sentido, se considera conveniente que la CLAC utilice esta herramienta invitando a los Estados miembros a apoyar dicha iniciativa para el progreso uniforme de la aviación civil.

83. Finalmente, agradece a la Comisión por permitir la oportunidad de conocer el trabajo del GESPAA en esta reunión e invita a los delegados a participar de la próxima reunión de GESPAA a llevarse acabo en Cartagena, Colombia.

**Conclusión**

84. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada.



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

**Informe de la Secretaría sobre el Programa de Actividades de la**  
**CLAC para el bienio 2003 - 2004**

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/09

85. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/64-NE/09 referida al desarrollo del Programa de Trabajo aprobado por la XV Asamblea Ordinaria (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002), para lo que se presentó una relación sucinta de cada una de las tareas, tanto de la Secretaría como del Comité Ejecutivo.

86. El Comité Ejecutivo revisó el estado de avance de cada una de las tareas y acogió favorablemente la información proporcionada.

**Conclusión**

87. El Comité Ejecutivo, tomó conocimiento de la información proporcionada, encargó a la Secretaría que continúe impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC e informe regularmente al Comité Ejecutivo sobre el desarrollo de las distintas tareas.

**Cuestión 10 del**  
**Orden del Día:**

**Otros asuntos**

**Aviación general específica (trabajos aéreos especializados)**

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/13

88. En este punto del Orden del Día, la Secretaría informó que durante la Octava reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/8) (Buenos Aires, Argentina, 23 al 25 de abril de 2003), un Grupo de Operadores de aviación general y trabajo aéreo de la República de Argentina habían presentado información sobre la aviación general y agrícola, destacando que estos temas habían sido relegados entre los asuntos que se discuten regularmente en los organismos regionales; motivo por el cual, los Directores de Aviación Civil reunidos allí, habían considerado conveniente que este tema sea tratado en la CLAC.

89. En ese sentido, la Secretaría señaló la conveniencia de realizar un diagnóstico regional sobre el tratamiento que le viene dando cada Estado los servicios de aviación general; desarrollar un Panel sobre este tema, de tal forma que, expertos en este tipo de servicios den a conocer los problemas, necesidades y aspiraciones de quienes intervienen en esta actividad; todo esto con la finalidad de elaborar lineamientos de una política regional en esta materia.

90. Al respecto, los delegados tomaron nota de la información presentada y consideraron conveniente que la Secretaría, a través de una encuesta, identifique los puntos principales de este tema, los beneficios de tener una política regional sobre estos aspectos y que,

luego del análisis pertinente, posteriormente se verá la conveniencia de desarrollar un panel sobre esta materia.

## **Conclusión**

91. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y acordó realizar un diagnóstico regional sobre el tratamiento que le viene dando cada Estado a este tipo de servicios; motivo por el cual, encargó a la Secretaría elaborar una encuesta, circularla entre los Estados y presentar el análisis pertinente durante la próxima reunión del Comité Ejecutivo (Buenos Aires, Argentina, noviembre de 2003).

### **Estadísticas de la CLAC**

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

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/16

92. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/16 recordando a los Estados el envío de la información estadística utilizando el correo electrónico, en un plazo no mayor a 30 días posteriores al vencimiento del período anterior, en cumplimiento a la Resolución A14-9 “Nuevo Sistema Estadístico de la CLAC” y a la Tarea Nro. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC para el presente período 2003-2004. En ese sentido, manifestó que de manera reiterada la Secretaría viene solicitando el cumplimiento de la citada Resolución y por tanto, el envío de la información estadística haciendo uso de cualquiera de las alternativas siguientes: a través de un archivo de base de datos, un archivo de hoja de calculo o un archivo texto, en el que se deberá incluir los datos de pasajeros y carga totalizados mensualmente entre pares de ciudades discriminando el transportador.

93. Seguidamente presentó dos tablas con el registro de la información recibida, así como otra, indicando el estado de procesamiento de datos por parte de la Secretaría de la CLAC. De igual manera, dio a conocer un análisis sobre la evaluación del estado de cumplimiento del envío de las estadísticas; así como el desarrollo alcanzado en el tratamiento de ellas en cada Administración, en el que se observó la existencia de deficiencias en el envío de la información estadística a la Secretaría de la CLAC, lo cual, entre otras cosas, impide su publicación oportuna y el análisis de la misma.

## **Conclusión**

94. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y solicitó a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros que envíen, a la Secretaría de la CLAC, la información estadística utilizando el correo electrónico, en un plazo no mayor a 30 días posteriores al vencimiento del período anterior a través de los formatos establecidos.

**Política regional en materia de medio ambiente**  
**Tarea Nro. 19 del Programa de Trabajo de la CLAC**

Nota informativa CLAC/CE/64-NI/01

95. En este punto del Orden del Día, la Secretaría informó que se había recibido una carta del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite, en la que se acogía favorablemente la propuesta del Comité Ejecutivo de la CLAC en lo referente a la desactivación del Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente de la CLAC y encargar a Brasil que, en representación de la CLAC, realice el seguimiento de los temas tratados en el seno de la OACI, como observador permanente y único representante latinoamericano en el CAEP, e informar regularmente a la CLAC, a fin de adoptar las medidas pertinentes para reactivar el Grupo *ad hoc*, en caso necesario.

**Conclusión**

96. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y acogió favorablemente la respuesta del Presidente del Consejo de la OACI.

**30° Aniversario de la CLAC**  
**Tarea Nro. 27 del Programa de Trabajo de la CLAC**

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/17

97. En este punto del Orden del Día, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/17 recordando que este año la CLAC cumple 30 años desde su constitución en 1973; motivo por el cual, informó que había mantenido conversaciones con el Representante de Argentina para que, con motivo de la próxima reunión del Comité Ejecutivo a realizarse en dicho país en noviembre próximo, se lleve a cabo una ceremonia especial o acto solemne para celebrar dicho acontecimiento.

98. Por otro lado, señaló que la CLAC está anuente a recibir cualquier contribución adicional para conmemorar sus 30 años de existencia.

**Conclusión**

99. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y acogió favorablemente la propuesta de la Secretaría en el sentido de celebrar el 30° aniversario de la CLAC, dentro del marco de la LXV reunión del Comité Ejecutivo (Buenos Aires, Argentina, noviembre de 2003), para lo que se exhortó a los Estados coordinar con la Secretaría las contribuciones que deseen otorgar para esa importante fecha.

**Boletaje electrónico en América Latina**  
**Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC**

Nota informativa CLAC/CE/64-NI/04

100. En este punto del Orden del Día, la IATA presentó la Nota informativa CLAC/CE/64-NI/04 en la que hacía referencia a la creación de los billetes electrónicos, su introducción en América Latina, y sus beneficios tanto para los pasajeros como para las líneas aéreas.

101. Por otro lado, el Sr. Gil Madrid, Regional Director IDFS – Las Américas de la IATA, realizó una presentación sobre los billetes electrónicos en América Latina, la misma que se acompaña como **Adjunto 14**.

**Conclusión**

102. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada.

**Coordinación entre el GRULAC y la CLAC**

103. Dentro de este punto del Orden del Día, el Representante de Costa Rica ante el Consejo de la OACI señaló que la participación de los miembros del GRULAC en las reuniones del Comité Ejecutivo de la CLAC permitía informar a los Estados y sus autoridades aeronáuticas lo que sucede en la sede de la OACI y discutir los temas de mayor relevancia para la región. En ese sentido, consideró pertinente traer a discusión los siguientes temas: el seguro por riesgo de guerra, el Presupuesto de la OACI para el próximo trienio y el fortalecimiento de las Oficinas Regionales.

104. Con respecto al Presupuesto de la OACI para el próximo trienio, se refirió a su planificación a largo plazo, lo que involucra expansiones de los programas como el USOAP, que se habían venido financiando con un superávit pero que ahora tenían que pasar al Presupuesto regular.

105. Con relación al fortalecimiento de las Oficinas Regionales, manifestó que, en este proceso de ajuste presupuestario que se está dando en la sede, las autoridades aeronáuticas deberían apoyar dicho fortalecimiento, a fin de dar sustento a la asistencia que la región necesita en relación con la expansión de programas.

106. Respecto al seguro por riesgo de guerra, el Representante de México ante el Consejo de la OACI, recordó la recomendación de que cuando hubiera el 51% de las intenciones de los Estados en función de sus cuotas de la OACI para participar en el mecanismo entonces éste se establecería. Señaló que en este momento hay 41%, a pesar de las reiteradas invitaciones hechas por parte de la OACI y que se han hecho una serie de modificaciones al establecimiento y condiciones para participar en él. Dio a conocer que el Consejo, en su última reunión, había acordado dejar latente este asunto, es decir, abierto sin un plazo perentorio para que los Estados

sigan manifestando su intención de participar en el seguro de la OACI; entonces cuando se llegue al 51% de las intenciones se establecerá una empresa sin fines de lucro, tal como estaba previsto, de tal manera, que los Estados y las líneas aéreas particularmente puedan comprar primas de seguros en esta empresa.

107. Manifestó además que el simple hecho de que la OACI haya trabajado en el estudio para establecer este tipo de empresas había motivado que las aseguradoras vuelvan al mercado; sin embargo, aclaró que sigue la amenaza de que si hay otro atentado las compañías de seguro se retirarían del mercado con un aviso de siete días. Debido a eso, consideró que es muy importante que la industria aérea tenga una herramienta que impida que los aseguradores se retiren del mercado. En ese sentido, informó que continúa abierto a la manifestación de intención y una vez que se llegue al 51% de las intenciones se establecerá la empresa y los Estados ingresarán con los compromisos establecidos en este mecanismo, que antes que tenga un fondo suficiente para enfrentar diez eventos hasta por 1500 millones de dólares, los Gobiernos de los Estados se comprometen a cubrir las reclamaciones por un acto de éstos hasta por estas cantidades, lo que recuperarían después con un aumento de primas.

108. Con relación al Presupuesto de la OACI, el Secretario General informó que habrán algunas dificultades grandes para mantener los programas en funcionamiento como se ha venido haciendo, debido a factores como la devaluación del dólar, el aumento del costo de vida, principalmente en Canadá y en EEUU, la diferencia del valor de las monedas con relación al dólar y, principalmente por la aceptación de programas nuevos para la OACI sin el debido sustento de recursos para su desarrollarlo. Recordó que en la última Asamblea se habían aprobado cambios en la reglamentación financiera de la OACI para permitir que las cuotas pagadas por Estados que tienen mayor responsabilidad pudieran ser utilizadas para la implementación del Programa regular independientemente de las fechas en que se llegaba a los cortes de la OACI.

109. Recordó además que, en dicha oportunidad, también se había aprobado un programa de auditoría para la vigilancia de la seguridad operacional, basado principalmente en el superávit que se disponía en caja, debido a que por lo menos uno de los Estados cuyo porcentaje de contribución era elevado, pagaba siempre su cuota en la última semana del año y como no se podía utilizar dentro del Programa regular se quedaba como exceso de recaudación o superávit de caja. Por el contrario, señaló que la situación para este año iba a ser muy difícil, sobre todo para las Oficinas Regionales. En ese sentido, dio a conocer que el Consejo había instruido a la Secretaría General para que, bajo este escenario, desarrolle algunas opciones para proponerlas al Consejo en julio de 2004, por lo que la Secretaría había elaborado tres: 1) que no se prioricen los programas y se mantenga el mismo nivel de trabajo; 2) de conformidad a la solicitud de los Estados con mayor contribución al presupuesto de la OACI, que se disminuya en 10% el nivel de crecimiento en todos los programas sin considerar prioridad; o, 3) cambiar dinero por tiempo, es decir, extender el tiempo de los programas y tareas, a fin de que se puedan transferir al otro trienio a un nivel de 6% por cada programa, para lo cual, los Directores de aviación civil tendrían que asignar prioridades y buscar dentro de los programas las tareas que se pueden transferir a futuro.

110. Con relación a este mismo tema, el Representante de México ante el Consejo de la OACI señaló que una de las opciones es aumentar el porcentaje de las cuotas de los Estados, asunto que los Estados no quieren aprobar; y la otra opción es aprobar un presupuesto complementario en donde se puedan incluir los temas AVSEC y seguridad operacional. En ese sentido, manifestó que sería conveniente que los Estados conozcan esta situación y que haya el GRULAC reciba orientación por parte del Comité Ejecutivo de la CLAC.

## **Conclusión**

111. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada resaltando la importancia de mantener una estrecha relación entre el Comité Ejecutivo, la Secretaría y el GRULAC.

## **Información de Airports Council Internacional (ACI)**

112. Por otro lado, se circuló entre los delegados presentes la nota de estudio presentada por Airports Council Internacional (ACI) durante la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (Montreal, Canadá, 24 al 29 de marzo de 2003), así como un estudio sobre la política de esta organización y un análisis sobre el pronóstico de ACI para el transporte de pasajeros y carga: 2002-2020 (**Adjunto 15**).

## **Sesiones a puerta cerrada**

### **Cuestión 11 del**

#### **Orden del Día:**

**Coordinación para las elecciones de los Estados que serán representados en el Consejo de la OACI durante los años 2005, 2006 y 2007. (Sesión a puerta cerrada)**

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/10

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/21

### **Cuestión 12 del**

#### **Orden del Día:**

**Control y actualización del estado de pago de las cuotas de contribución de los Estados miembros. (Sesión a puerta cerrada)**  
***Tarea No. 4 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/11

### **Cuestión 13 del**

#### **Orden del Día:**

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

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/12

**Cuestión 14 del  
Orden del Día:**

**Códigos para obtener información restringida de la Página Web de la  
CLAC (Sesión a puerta cerrada)**

Nota informativa CLAC/CE/64-NI/02

**Cuestión 15 del  
Orden del Día:**

**Implementación de sistemas GNS para seis Estados de Sudamérica  
(Bolivia, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay)**

**Cuestión 16 del  
Orden del Día:**

**Informe de la Sexta reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (Río de  
Janeiro, Brasil, 10 y 11 de marzo de 2003). (Sesión a puerta cerrada)  
Tarea No. 3 del Programa de Trabajo de la CLAC**

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/02

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/15

Nota de estudio CLAC/CE/64-NE/23

**Clausura**

144. El Presidente de la CLAC agradeció a las Autoridades de Cuba la cálida recepción y su hospitalidad. También agradeció la participación de las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC, de los otros delegados y observadores y resaltó el éxito del evento. Asimismo, agradeció a la Secretaría por su gran trabajo y apoyo que había brindado para el desarrollo de la reunión; y procedió a la clausura augurando un feliz retorno de los delegados a sus respectivos países. Asimismo, en nombre de la CLAC dirigió unas palabras de agradecimiento al Secretario General de la OACI, por su participación en esta reunión.

145. Por su parte, el señor Renato Cláudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI, dirigió una palabras de despedida por su próximo retiro de la OACI, así como su agradecimiento por el apoyo recibido por parte de la CLAC durante su gestión.

**LXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**  
**(Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003)**

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**

**ARGENTINA**

Juan Manuel Baigorria  
Director Nacional de Aeronavegabilidad  
Pedro Zanni 250 (C.P. 1104), Capital Federal  
Tel: (54 11) 4317 6133  
Fax: (54 11) 4508 2107  
[dirección@dna-org.ar](mailto:dirección@dna-org.ar)

Luis Antonio Longar  
Jefe Departamento Personal Aeronáutico  
Comando de Regiones Aéreas  
Pedro Zanni 250 (C.P. 1104), Edificio Cóndor, Capital Federal  
Tel: (54 11) 4317 6052  
Fax: (5411) 4317 6194  
[luislongar@yahoo.com.ar](mailto:luislongar@yahoo.com.ar)

Jorge Guillermo Eiriz  
Jefe Departamento Coordinación y Control de Transferencia de Aeropuertos  
Pedro Zanni 250 (C.P. 1104), Capital Federal  
Tel: (54 11) 4317 6015  
Fax: (54 11) 4317 6710  
[jeiriz@netverk.com.ar](mailto:jeiriz@netverk.com.ar)

Daniel Burlas  
Director de Operaciones  
Aerolíneas Argentinas  
Boocmar 547, Piso 4, Buenos Aires 1106  
Tel: (54 11) 4130 3301  
Fax: (54 11) 4130 3316  
[dburlas@aerolineas.com.ar](mailto:dburlas@aerolineas.com.ar)



## **BOLIVIA**

Jaime Aliaga  
Superintendente de Transporte  
Calle 9 N° 280 Obrajes, La Paz  
Tel: (591) 227 85261  
Fax: (591) 278 5288  
[jaliaga@suptrans.gov.bo](mailto:jaliaga@suptrans.gov.bo)

Abdón Porcel Arancibia  
Responsable Aeronáutico, Superintendencia de Transporte  
Código Postal N° 5976, La Paz  
Tel: (591 2) 278 5261  
Fax: (591 2) 278 5288  
[aporcel@suptrans.gov.bo](mailto:aporcel@suptrans.gov.bo)

Patricia Villanueva Pereira  
Abogado, Dirección Jurídica – Superintendencia de Transportes  
Código Postal N° 5976, La Paz  
Tel: (591 2) 278 5261  
Fax: (591 2) 278 5288  
[pvillanueva@suptrans.gov.bo](mailto:pvillanueva@suptrans.gov.bo)

## **BRASIL**

Flavio de Oliveira Lencastre  
Presidente de la CERNAI y Director General DECEA  
Av. Gen Justo 160, Río de Janeiro  
Tel: (55 21) 3814 6200  
Fax: (55 21) 3814 6371  
[dgcea@decea.gov.br](mailto:dgcea@decea.gov.br)

Washington Carlos Campos de Machado  
Director General de Aviación Civil  
Rua Santa Luzia 651/615  
Rio de Janeiro 20030-040  
Tel: (55 21) 3814 6701  
Fax: (55 21) 2544 6335  
[dgac@dac.gov.br](mailto:dgac@dac.gov.br)

Franklin Nogueira Hoyer  
Asistente de la CERNAI  
Av. Marechal Camara 233 Piso 12, Castelo,  
Río de Janeiro 20020-080  
Tel: (55 21) 2240 6798  
Fax: (55 21) 2240 6022  
[cernai@dac.gov.br](mailto:cernai@dac.gov.br)

Rafael Rodrigues Filho  
Representante de Brasil ante el Consejo de la OACI  
999 University St., Montreal, Canadá  
Tel.: (1514) 9548258 / 9548557  
Fax: (1514) 9545777  
[brasicao1@icao.int](mailto:brasicao1@icao.int)

Maria Regina Oliveira de Queiroz  
Asesora de Transporte Aéreo - CERNAI  
Av. Marechal Camara 233 Piso 12, Castelo, Río de Janeiro  
Tel: (55 21) 2240 6147  
Fax: (55 21) 2240 6022  
[regina@dac.gov.br](mailto:regina@dac.gov.br)

Renilson Ribeiro Pereira  
Jefe Subdepartamento Técnico  
Departamento de Aviación Civil DAC  
Rua Sta. Luzia 651, Sala 716  
Castelo, 20030-040 Rio de Janeiro  
Tel: (55 21) 3814 6705  
Fax: (55 21) 3814 6893  
[chste@dac.gov.br](mailto:chste@dac.gov.br)

Jonas Ferreira Sant'anna  
Asesor Técnico DAC  
Rua Sta. Luzia 651, Sala 716  
Castelo, 20030-040 Rio de Janeiro  
Tel: (55 21) 3814 6727 / 6740  
Fax: (55 21) 3814 6893  
[jonas@dac.gov.br](mailto:jonas@dac.gov.br)

## CHILE

Enrique Rosende  
Director General de Aeronáutica Civil  
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago  
Tel: (562) 205 2092  
Fax: (562)  
[director@dgac.cl](mailto:director@dgac.cl)

Bernardo Domínguez  
Secretario General  
Junta de Aeronáutica Civil  
Amunátegui 139-7, Santiago  
Tel: (562) 688 4504 / 699 8594  
Fax: (562) 698 3148  
[jac@mtt.cl](mailto:jac@mtt.cl)

Ricardo Castelli  
Director Comercio y Negocios DGAC  
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago  
Tel: (562) 205 1016  
[dcomer@dgac.cl](mailto:dcomer@dgac.cl)

Lorenzo Sepúlveda Biget  
Director Seguridad Operacional DGAC  
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago  
Tel: (562) 223 4921  
Fax: (562) 410 7635  
[dirso@dgac.cl](mailto:dirso@dgac.cl)

David Guzmán  
Director de Aeropuertos - JAC  
Morande 59, Piso 11, Santiago  
Casilla 218-9, Providencia  
Tel: (562) 696 4787 / 361 2001  
Fax: (562) 696 2350  
[david.guzman@moptt.gov.cl](mailto:david.guzman@moptt.gov.cl)

Eduardo Alvarado Cáceres  
Jefe del Dpto. Técnico-Económico de la JAC  
Av. Amunátegui 139 – Piso 7, Santiago  
Tel: (562) 673 1020  
Fax: (562) 698 3148  
[ealvarado@mtt.cl](mailto:ealvarado@mtt.cl)

Germán Urrutia Ruz  
Jefe del Depto. Planificación  
Ministerio de Obras Públicas  
Dirección de Aeropuertos  
Av. Morandé 59 Piso 14, Santiago  
Tel: (562) 361 3059  
[german.urrutia@moptt.gov.cl](mailto:german.urrutia@moptt.gov.cl)

Mario Arriagada de Lafuente  
Miembro Alterno - JAC  
Av. Bernardo O'Higgins 1315. Piso 5, Santiago  
Tel: (562) 565 9163  
[marriagada@direcon.cl](mailto:marriagada@direcon.cl)

## **COLOMBIA**

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

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

## **COSTA RICA**

Jorge Vargas  
Director Consejo  
P.O. Box 57-4003  
Tel.: (506) 440 1981  
Fax: (506) 443 3968  
[jvargas@cocesna.org](mailto:jvargas@cocesna.org)

Miguel Ramos  
Representante ante el Consejo de la OACI  
999 University Street, Suite 1235  
Montreal, Quebec H3C 5J9  
Tel: (514) 954 8286  
Fax: (514) 954-5767  
[costarica@icao.int](mailto:costarica@icao.int)

Ernesto Gutiérrez  
Director de Transporte Aéreo Grupo TACA  
P. O. Box 1531-1000  
Tel.: (506) 231 6064  
[egutierrez@taca.com](mailto:egutierrez@taca.com)

## **CUBA**

Argimiro Ojeda Vives  
Vice Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba  
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551145  
Fax: (537) 334450  
[vp@iaac.avianet.cu](mailto:vp@iaac.avianet.cu)

Mayda Molina  
Vicepresidenta IACC  
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 830 6046  
Fax: (537) 334451  
[mayda.molina@iacc.avianet.cu](mailto:mayda.molina@iacc.avianet.cu)

Isabel León Riquelme  
Directora Jurídica, Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551 131  
Fax: (537) 334 577  
[isabel.leon@iacc.avianet.cu](mailto:isabel.leon@iacc.avianet.cu)

Juan Ayón Alfonso  
Representante de Cuba en el Consejo de la OACI  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (1514) 954 6139  
Fax: (1514) 954 5844  
[cuba@icao.int](mailto:cuba@icao.int)

Concepción Martínez  
Especialista de Transporte Aéreo  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551123  
Fax: (537) 334577  
[concepcion.martinez@iacc.avianet.cu](mailto:concepcion.martinez@iacc.avianet.cu)

Esperanza Orta  
Jefe Departamento Económico Administrativo IACC  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551130  
[dea@iacc.avianet.cu](mailto:dea@iacc.avianet.cu)

Norberto Cabrera  
Director Aeródromos IACC  
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551127  
[dad@iacc.avianet.cu](mailto:dad@iacc.avianet.cu)

Pedro Luis Colmenero  
Director de Operaciones y Seguridad Aeronáutica IACC  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551145  
Fax: (537) 551145  
[pedro.colmenero@iacc.avianet.cu](mailto:pedro.colmenero@iacc.avianet.cu)

Raúl Madrigal  
Director de Aeronavegación IACC  
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551121  
Fax: (537) 334571  
[raul.madrigal@iacc.avianet.cu](mailto:raul.madrigal@iacc.avianet.cu)

Julián Rodríguez  
Jefe Departamento Seguridad y Protección IACC  
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551688  
Fax: (537) 334553  
[dsp@iacc.avianet.cu](mailto:dsp@iacc.avianet.cu)

Alfredo Castro Amenchazurra  
Director de Aeronavegabilidad  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551124 / 551118  
Fax: (537) 334451  
[dca@iacc.avianet.cu](mailto:dca@iacc.avianet.cu)

Juan Carlos Orret  
Especialista Seguridad Aeronáutica y Operaciones  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana  
Tel: (537) 551115  
Fax: (537) 334575  
[juan.orret@iacc.avianet.cu](mailto:juan.orret@iacc.avianet.cu)

Rigoberto Reyes Romero  
Subdirector General URA  
Calle 2da. Nro. 105, cn/ 3ra. y 5ta.  
Tel.: (537) 503 659

## **ECUADOR**

Jorge Naranjo  
Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil  
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto,  
P.O. Box 17:01-2077, Quito  
Tel: (593 2) 2552685  
Fax: (593 2) 2504531  
[presidente\\_hcnac@dgac.gov.ec](mailto:presidente_hcnac@dgac.gov.ec)

Carlos Sáenz M.  
Asesor Política Aérea  
Dirección General de Aviación Civil  
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto,  
P.O. Box 17:01-2077, Quito  
Tel: (593 2) 2552687  
Fax: (593 2) 2504531  
[politica\\_aerea@hotmail.com](mailto:politica_aerea@hotmail.com)

Estela Arellano Z.  
Jefe División Transporte Aéreo  
Dirección General de Aviación Civil  
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto,  
P.O. Box 17:01-2077, Quito  
Tel: (593 2) 2901224  
Fax: (593 2) 2901224  
[jefe\\_transporte@dgac.gov.ec](mailto:jefe_transporte@dgac.gov.ec)

## **GUATEMALA**

Manuel Abundio Maldonado  
Director Interventor  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto La Aurora, Zona 13, Guatemala  
Tel: (502) 331 0162  
Fax: (502) 331 4840  
[maldonado@aeronauticacivil.org.gt](mailto:maldonado@aeronauticacivil.org.gt)

Enrique Godoy  
Jefe Dpto. Transporte Aéreo DGAC  
Aeropuerto La Aurora, Zona 13  
Tel: (502) 362 0217  
Fax: (502) 362 0217  
[transporteaereo@aeronauticavicil.org.gt](mailto:transporteaereo@aeronauticavicil.org.gt)

Luis Montufar  
Asesor Jurídico DGAC  
Aeropuerto La Aurora, Zona 13  
Tel: (502) 331 0311  
Fax: (502) 331 4840  
[montufar\\_1@aeronauticavicil.org.gt](mailto:montufar_1@aeronauticavicil.org.gt)

## **HONDURAS**

César Augusto Vásquez  
Director General de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional Toncontín,  
Tegucigalpa M.D.C.  
Tel.: (504) 233 1115  
Fax: (504) 233 3683  
[vasco@ciberthel.hn](mailto:vasco@ciberthel.hn)



## **MÉXICO**

Roberto Kobeh  
Representante de México ante el Consejo de la OACI  
999 University Street, Suite 14.40 Montreal, Quebec, Canadá H3C 5J9  
Tel: (514) 954 8284  
Fax: (514) 954 5838  
[rkobeh@icao.int](mailto:rkobeh@icao.int)

Francisco Contreras  
Senior Vicepresidente de AEROMEXICO  
Paseo de la Reforma 445, México D.F. 06500  
Tel: (5255) 51334490  
Fax: (5255) 51334611  
[fcontreras@aeromexico.com](mailto:fcontreras@aeromexico.com)

## **PANAMÁ**

Humberto Chavarría  
Subdirector General Técnico  
Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC)  
Apartado 7501, Panamá 5  
Tel: (507) 315 0217  
Fax: (507) 315 0721  
[subdirtspma@hotmail.com](mailto:subdirtspma@hotmail.com)

Enrique A. Herrera V.  
Director de Transporte Aéreo  
Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC)  
Edificio 805, Albrook, Piso 3, Apartado 7501 – 7615, Zona 5  
Tel: (507) 315 9072 / 9074  
Fax: (507) 315 0395  
[tta@aeronautica.gob.pa](mailto:tta@aeronautica.gob.pa)

Gilberto Castillo  
Jefe Servicios Aerocomerciales AAC  
Edificio 805, Albrook, Piso 3, Apartado 7501 – 7615, Zona 5  
Tel: (507) 315 9075  
Fax: (507) 315 0395

Juan Escobar  
Jefe de Aeronavegabilidad AAC  
Edificio 805, Albrook, Apartados 7501 – 7615, Zona 5  
Tel: (507) 315 9142  
Fax: (507) 315 03386  
[jescobar@mail.aeronautica.gob](mailto:jescobar@mail.aeronautica.gob)

Moisés Véliz  
Vicepresidente de Relaciones con los Gobiernos COPA Airlines  
Apartado Postal 1572, Zona 1, Panamá  
Tel.: (507) 227 0236  
Fax: (507) 227 1952  
[mveliz@copair.com](mailto:mveliz@copair.com)

## **PARAGUAY**

Ricardo R. Lloret  
Presidente del Consejo de Administración DINAC  
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción  
Tel: (595 21) 203615 / 203614  
Fax: (595 21) 213406  
[presiden@dinac.gov.py](mailto:presiden@dinac.gov.py) / [staai@dinac.gov.py](mailto:staai@dinac.gov.py)

Adela Jiménez de Pérez  
Directora de Integración Física  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
Ayolas y Pte. Franco, Piso 6, Edificio AYFRA, Asunción  
Tel: (595 21) 444505  
Fax: (595 21) 444505  
[ajimenez@mre.gov.py](mailto:ajimenez@mre.gov.py)

Ceferino Farías Servín  
Representante de Paraguay ante el Consejo de la OACI  
999 University, Suite 12.25, H3C 5J9  
Montreal, Canadá  
Tel.: (1514) 954 6388  
Fax: (1514) 954 5708  
[delparaguay@icao.int](mailto:delparaguay@icao.int)

Aurora Torres  
Subdirector de Transportes y Asuntos Internacionales, DINAC  
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción  
Tel.: (595) 21 213365  
Fax: (595) 21 213365  
[staai@dinac.gov.py](mailto:staai@dinac.gov.py) / [auroratorresr@hotmail.com](mailto:auroratorresr@hotmail.com)

Pablo Maldonado Guerrero  
Gerente de Seguridad Operacional DINAC  
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción  
Tel: (595 21) 228715  
Fax: (595 21) 228715  
[gso@dinac.gov.py](mailto:gso@dinac.gov.py)

## **PERÚ**

Wilson Benzaquén R.  
Director General de Aeronáutica Civil  
Av. 28 de Julio N° 800, Lima 1  
Tel: (511) 433 3166  
Fax: (511) 433 2808  
[wbenzaquen@mtc.gob.pe](mailto:wbenzaquen@mtc.gob.pe)

Juan Carlos Pavic  
Director de Circulación Aérea DGAC  
Av. 28 de Julio N° 800, Lima 1  
Tel: (511) 433 6910  
Fax: (511) 330 6157  
[jpavic@mtc.gob.pe](mailto:jpavic@mtc.gob.pe)

Julio López Palacios  
Asesor Legal de LAN Perú  
Av. José Pardo Nro. 513, Piso 3, Miraflores, Lima  
Tel: (511) 213 8354  
Fax: (511) 213 8301  
[julio.lopez@lanperu.com.pe](mailto:julio.lopez@lanperu.com.pe)

Carlos Morales  
Presidente Ejecutivo Aerocontinente  
Av. Pardo 601, Piso 15, Miraflores, Lima  
Tel.: (511) 242 4260  
Fax: (511) 444 3490  
[cmorales@aerocontinente.com.pe](mailto:cmorales@aerocontinente.com.pe)

Luis Miguel Carrillo  
Gerente de Política Aérea Aerocontinente  
Av. Pardo 601, Piso 15, Miraflores, Lima  
Tel.: (511) 446 8057  
Fax: (511) 241 4783  
[mcarrillo@aerocontinente.com.pe](mailto:mcarrillo@aerocontinente.com.pe)

Daniel Ratti  
Presidente TACA Perú  
Av. Comandante Espinar 331, Miraflores, Lima  
Tel.: (511) 445 2542  
Fax: (511) 445 1707  
[dratti@taca.com](mailto:dratti@taca.com)

Julio Ferradas Plata  
Director Legal TACA Perú  
Av. Comandante Espinar 331, Miraflores, Lima  
Tel.: (511) 241 8348  
Fax: (511) 445 1786  
[jferradas@taca.com](mailto:jferradas@taca.com)

## **VENEZUELA**

Giuseppe Yofreda Yorio  
Presidente Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC)  
Av. Lecuna Parque Central, Torre Este, Piso 34, Caracas  
Tel: (58416) 509 2400  
Fax: (58212) 509 2478  
[gyofreda@hotmail.com](mailto:gyofreda@hotmail.com)

Eduardo Falcón  
Gerente General de Seguridad Aeronáutica INAC  
Av. Lecuna Parque Central, Torre Este, Piso 34, Caracas  
Tel: (58416) 620 7258  
Fax: (58212) 509 2355  
[eduardo\\_falcon@hotmail.com](mailto:eduardo_falcon@hotmail.com)

Jorge Hurtado Hernández  
Gerente de Certificaciones Operacionales INAC  
Av. Lecuna Parque Central, Torre Este, Piso 34, Caracas  
Tel: (58212) 355 1550  
Fax: (58212) 355 2007  
[churtado@cantv.net](mailto:churtado@cantv.net)

Rubén E. Alvarado  
Representante de Venezuela ante el Consejo de la OACI  
999 University Street, Montreal, Québec Canadá H3C 5J9  
Tel: (514) 3907017  
Fax: (514) 3907018  
[venezuela@icao.int](mailto:venezuela@icao.int)

Carolina Motta  
Jefe de la Oficina de Relaciones Exteriores, INAC  
Av. Lecuna Torre Este, Piso 33, Parque Central, Caracas  
Tel: (582 12) 5092311 / 2317  
Fax: (582 12) 5092311  
[relacionesinstitucionales\\_INAC@yahoo.com](mailto:relacionesinstitucionales_INAC@yahoo.com)

Nora Gómez Salazar  
Jefe Oficina de Transporte Aéreo INAC  
Av. Lecuna Torre Este, Piso 32, Parque Central, Caracas  
Tel: (582 12) 5092250  
Fax: (582 12) 5092280  
[transporteaereo@mipunto.com](mailto:transporteaereo@mipunto.com)

Judith Parada  
Adjunta a la Presidencia AEROPOSTAL  
Torre Polar Oeste, Piso 23, Caracas  
Tel: (582 12) 7086129  
Fax: (582 12) 7931361  
[judith.parada@aerpostal.com](mailto:judith.parada@aerpostal.com)

## **ORGANISMOS INTERNACIONALES**

### **OACI**

Renato Claudio Costa Pereira  
Secretario General  
999 University Street, Room 1460, Montreal, Quebec H3C 5H7, Canadá  
Tel.: (514) 9548041  
Fax: (514) 9546077  
[mail@icao.int](mailto:mail@icao.int)

José Miguel Ceppi  
Director Regional de la Oficina Sudamericana  
Apartado 4127, Lima 100, Perú  
Tel.: (511) 575 1476 / 575 1477  
Fax: (511) 575 1479 / 575 0974  
[mail@lima.icao.int](mailto:mail@lima.icao.int)

José Antonio Díaz de la Serna  
Sub Director Regional de la Oficina NACC  
Av. Presidente Masaryk N° 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec  
Morales, 11570, Mexico, D.F., México  
Tel: (525) 250 3211  
Fax: (525) 203 2757  
[icao.nacc@mexico.icao.int](mailto:icao.nacc@mexico.icao.int)

## **CAN**

Alfredo Del Castillo Ibarra  
Gerente de Proyecto (Transporte Terrestre y Aéreo)  
Secretaría General de la Comunidad Andina  
Av. Paseo de la República 3895, Lima 27, Perú  
Tel.: (511) 411 1454  
Fax: (511) 221 3329  
[adelcastillo@comunidadandina.org](mailto:adelcastillo@comunidadandina.org)

## **IATA**

Patricio Sepúlveda  
Director Regional para América Latina  
Av. 11 de Setiembre, 2155 Torre A Ofic. 903, Santiago  
Tel: (562) 233 6042  
Fax: (562) 232 4687  
[sepulvedap@iata.org](mailto:sepulvedap@iata.org)

Gil Madrid  
Regional Director IDFS – Las Américas  
5200 Blue Lagoon Vr.  
Miami, FL USA 33126  
Tel.: (1305) 264 7772  
Fax: (1305) 264 8088  
[madridg@iata.org](mailto:madridg@iata.org)

Peter Cerdá  
Director de Seguridad Operacional e Infraestructura LATAM/CAR  
703 Waterford Way (nw 62<sup>ND</sup> Avenue) Suite 600  
Miami, Florida 33126 USA  
Tel.: (1305) 266 7552  
Fax.: (1305) 266 7718  
[cerdap@iata.org](mailto:cerdap@iata.org)

Paulina Asenjo  
Gerente de Administración  
Av. 11 de Setiembre 2155, Torre A, Ofic. 903, Santiago  
Tel: (562) 233 6042  
Fax: (562) 232 4687  
[asenjop@iata.org](mailto:asenjop@iata.org)

## **AITAL**

Juan Emilio Posada  
Presidente de AITAL y de Alianza SUMMA  
Av. Eldorado Nro. 92-30, Centro Administrativo de Avianca, Santa Fe de Bogotá  
Tel: (571) 263 5428 / 295 8977  
Fax: (571) 413 8716 / 8477  
[jposada@aces.com.co](mailto:jposada@aces.com.co)  
[jposada@summa.aero](mailto:jposada@summa.aero)  
[mpcastel@aces.com.co](mailto:mpcastel@aces.com.co)

Ernesto Vázquez Rocha  
Director Ejecutivo  
Av. Eldorado 93-30, Apartado Aéreo 98949, Bogotá  
Tel: (571) 413 9387  
Fax: (571) 331 0820  
[aital@latino.net.co](mailto:aital@latino.net.co) / [evasquez@aital.net](mailto:evasquez@aital.net)

## **ACI/LAC**

Ernesto Gutiérrez  
Presidente de ACI/LAC y Presidente y CEO de Aeropuertos Argentina 2000  
Honduras 5663, Piso 1  
C1414 BNE, Buenos Aires, Argentina  
Tel.: (5411) 4852 5936  
Fax: (5411) 4852 5936  
[mnigro@aa2000.com.ar](mailto:mnigro@aa2000.com.ar)

Jorge Lukowsky  
Aeropuertos Argentina 2000  
Jefe Gerencia Comunicaciones  
Honduras 5663, Piso 1  
C1414 BNE, Buenos Aires, Argentina  
Tel.: (5411) 4852 6624  
Fax: (5411) 4852 6626  
[jlukowski@aa2000.com.ar](mailto:jlukowski@aa2000.com.ar)

Eduardo Flores  
Asesor Legal, Lima Airport Partners de Perú  
Aeropuerto Internacional Jorge Chavez, 7° Piso  
Tel.: (511) 317 3171  
Fax: (511) 575 1817  
[eflores@lap.com.pe](mailto:eflores@lap.com.pe)

#### **AALA**

Nelson Ramiz  
Presidente de AALA y Presidente de Aeropostal  
Plaza Venezuela, Torre Polar Oeste, Piso 23, Caracas  
Tel: (582 12) 7086110  
Fax: (582 12) 7931361  
[nelson.ramiz@aeropostal.com](mailto:nelson.ramiz@aeropostal.com)

Roberto Pérez  
Gerente Aeropostal en La Habana  
Hotel Habana Libre, calle L c/ 23 y 25, Vedado  
Ciudad de La Habana

#### **IFALPA**

Luis García  
International Appointed Representative  
Palomas 110, Lomas de Sotelo  
México D.F., México  
Tel.: (52555) 2025959  
[luis.garcia@iname.com](mailto:luis.garcia@iname.com)



## **OIP**

Javier Hernández Cruz  
Presidente  
Palomas Nro. 10 Lomas de Sotelo  
México D.F.  
Tel.: (52555) 2025959  
[ois@aspa.org.mx](mailto:ois@aspa.org.mx)

José Luis Toribio Montón  
Secretario Organización OIP  
General Diaz Porlier, 49 – 4to.  
28001 Madrid, España  
Tel: (34) 913 096750 ext. 320  
Fax: (34) 914 017259  
[ois@sepla.es](mailto:ois@sepla.es)

Héctor J. Gutiérrez Marino  
Secretario Técnico Profesional  
Palomas Nro. 10 Lomas de Sotelo  
México D.F.  
Tel.: (52555) 2025959  
[capmarino@latinmail.com](mailto:capmarino@latinmail.com)

## **INDUSTRIA AÉREA**

### **AIRBUS INDUSTRIE**

Andreas Kohn  
Director International Airworthiness Cooperation  
Airbus, 1 Rond-Point Maurice Bellonte 31707  
Blagnac Cedex, France  
Tel.: 00335 61934334  
Fax: 00335 6193 4271  
[andreas.kohn@airbus.fr](mailto:andreas.kohn@airbus.fr)

### **INFORMTECHNOLOGY LTD.**

Oscar Vásquez  
Gerente de Ventas Área América  
Concepción 1232, Ciudad de La Habana, Cuba  
Tel.: (537) 961871  
Fax: (537) 961867  
[infltd@enet.co](mailto:infltd@enet.co)

Nieves González  
Asistente Ejecutiva  
Concepción 1232, Ciudad de La Habana, Cuba  
Tel.: (537) 961874  
Fax: (537) 961867  
[infltd@enet.co](mailto:infltd@enet.co)

**DISCURSO DEL SR. RICARDO LLORET, PRESIDENTE DEL CONSEJO  
DE LA DINAC Y PRESIDENTE DE LA CLAC, DURANTE LA APERTURA  
DE LA LXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

**(Varadero, Cuba, 18 de junio de 2003)**

Sr. Rogelio Acevedo, Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Sr. Marco Ospina Yépez, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Señores Delegados de los Estados miembros de la CLAC.

Señores Observadores.

Señoras y señores.

Agradezco a las Autoridades de Cuba y, en forma muy especial, al Señor Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, Sr. Rogelio Acevedo, por haber ofrecido esta hermosa ciudad para la celebración de la SEXAGÉSIMA CUARTA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC), como así mismo, por la demostración de afecto y la hospitalidad que le caracteriza al hermano pueblo cubano que lo hemos sentido desde el mismo momento en que arribamos al Aeropuerto “José Martí”.

Es un privilegio para mí ocupar este podio y el de presidir la presente reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, por lo que aprovecho la oportunidad para dar un afectuoso saludo a los colegas presentes, a los señores delegados de los Estados miembros, a los observadores y representantes de organismos internacionales y renovar nuestro compromiso de apoyar las actividades e iniciativas de la CLAC en beneficio de la aviación civil regional. También es propicia la ocasión para agradecer la honrosa presencia del Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización Civil Internacional, a quien le damos la más cordial bienvenida.

La agenda propuesta para la presente reunión del Comité Ejecutivo, contiene temas de mucha relevancia para la aviación civil latinoamericana, entre los que resalta el informe de la Undécima reunión del Grupo de Expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo (GEPEJTA/11). Analizaremos igualmente el programa de trabajo del bienio 2003-2004. El informe de la Sexta reunión del Grupo AVSEC de la CLAC, así como el informe de la Octava reunión ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, celebrada el día de ayer en esta misma sede. Igualmente, varios otros temas que cuentan técnicos, políticos, jurídicos y económico administrativos de interés para la región.

Sin duda alguna, nos espera una ardua e importante tarea, razón por la cual, sólo me resta desearles una feliz jornada, con la seguridad que el éxito será el corolario de nuestros esfuerzos.

MUCHAS GRACIAS

**DISCURSO DEL SR. RENATO CLAUDIO COSTA PEREIRA, SECRETARIO  
GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL,  
DURANTE LA APERTURA DE LA LXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE  
LA CLAC**

Sr. Rogelio Acevedo González, Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

Sr. Ricardo Lloret, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Sr. José Miguel Ceppi, Director de la Oficina Regional Suramericana de la OACI.

Sr. Marco Ospina Yépez, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Autoridades Aeronáuticas de los Estados Miembros, Delegados, Observadores, Amigos.

Es para mí mi última función como Secretario General de la OACI, la actividad que yo empecé hace seis años. Tengo el honor de haber conducido la Organización de Aviación Civil Internacional por una nueva época, teniendo prácticas, introduciendo todos los logros que fueron posibles en la OACI, debido al soporte permanente, objetivo y firme de nuestros representantes en el Consejo de la OACI, no sólo en las sesiones del Consejo, sino ocupando los espacios y haciendo continuar sus puntos de vista afuera entendido por todas las otras personas. Pero, cuando salga del comando de la OACI, cuando deje el asiento de la izquierda en el Comité de la OACI, salgo con algunas preocupaciones y, quería dejar alguna de ellas con ustedes porque siempre la creatividad en la competencia de nuestra gente de América Latina va a hacer la diferencia.

Tenemos un problema que no es de aviación, es un problema que pertenece a los gobiernos. A nosotros en la aviación, apenas cabe, proteger los aeropuertos, proteger las aeronaves mientras estén en el aeropuerto. Para eso contamos con muchas herramientas, tenemos el Panel de seguridad de la aviación, tenemos el Comité de interferencia ilícita, tenemos la Comisión de navegación aérea; pero nos hace falta los recursos necesarios para enfrentar la situación a nivel de una vigilancia de esta seguridad. En el momento, para un programa de cinco años, tenemos recursos que no van más allá de febrero del próximo año; es una preocupación, porque es un programa que fue acordado por los Ministros y ratificado por la Asamblea General de la OACI, que debería ser conducido bajo un sistema de contribuciones. Démosle atención, porque si nosotros no logramos complementar este programa, el riesgo para todos estará presente.

El programa de auditoría para la vigilancia de la seguridad operacional. Creo que en el próximo año y en el próximo trienio, la OACI va a empezar a realizar las auditorías de los Anexos 11, 13 y 14. Me quedé muy feliz ayer cuando presenta la reunión de la Junta del Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional el resultado de aquella

reunión histórica en Perú, cuando se creó el mecanismo regional para la vigilancia de la seguridad operacional. Estamos bien avanzados, con propuestas y programas muy interesantes que van suplir perfectamente las necesidades de la región. Dejaría acá la preocupación que más Estados deberían adherirse a este mecanismo para tornarlo cada vez más fuerte regionalmente hablando, capaz de devolver a las otras regiones la iniciativa que no debe ser apenas unilateral de un Estado o región.

El otro problema mayor que tenemos se refiere a nuestra próxima Asamblea general de la OACI, cuando el presupuesto para el próximo trienio debe ser aprobado por la Asamblea. El trabajo es reconstruirlo ya, pero estamos viviendo una época difícil y hay indicaciones serias de que no habrá los recursos suficientes para conducir los programas como lo hemos venido haciendo. Es un problema que nosotros tenemos que pensar, de cuáles son realmente aquellos programas que nos interesan como región y como países que tienen una estructura, una necesidad para establecer.

La OACI va a continuar, claro, como una Organización fuerte, capaz de devolver a todos los Estados miembros el trabajo necesario para que la industria del transporte aéreo siga siendo una industria que traiga la armonía y la unión entre la gente. Pero nuestros representantes, que yo creo que casi todos están acá en esta reunión del Comité Ejecutivo tendrán, en bien de ustedes, la orientación y la dirección, para que puedan trabajar en el Consejo y aprobar aquello que sea de real interés de nuestra región.

Aprovecho su presencia, que yo reporto una de las conquistas de este Comité Ejecutivo para que traiga la OACI nuestros representantes para oír de nuestras cabezas, oír de nuestras autoridades acá presentes el camino que han de seguir y que han de defender en las discusiones en el futuro. Es muy importante que trabajemos cada vez más juntos.

Finalmente, me gustaría agradecer muchísimo a todos ustedes, por la preciosa amistad y el soporte que siempre me han brindado. Acá en Cuba fue mi primera reunión después de mi elección en México para Presidente de la CLAC y acá en Cuba yo descubrí todas las similitudes entre este pueblo y nuestro pueblo brasileño. Acá en Cuba yo entendí el papel fundamental del transporte aéreo para el desarrollo de nuestra gente y acá en Cuba cierro mi actividad como Secretario General de la OACI y tal vez en la aviación civil, pero traigo en mi corazón toda la gentileza y las amabilidades que me fueron brindadas acá y por todos ustedes. Voy de vuelta a Brasil muy pronto, para atender cualquier llamada que puedan hacer. Agradezco muchísimo a todos ustedes mis amigos de la CLAC porque ustedes son parte de mi carrera.

Muchas gracias a ustedes.

**DISCURSO DE APERTURA DEL SR. ROGELIO AVECEDO GONZÁLEZ,  
PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA,  
DURANTE LA LXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC.**

Sr. Renato Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación civil Internacional.

Sr. Ricardo Lloret, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Sr. José Cheppi, Director Oficina Regional Suramérica de la OACI.

Sr. Marco Ospina Yopez, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Autoridades Aeronáuticas de los Estados Miembros, Delegados, Observadores e Invitados.

Constituye motivo de especial satisfacción y orgullo para el gobierno de la República de Cuba, el ser país sede de la Sexagésima Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil y de recibirlos con la calidez y hospitalidad acostumbrada de nuestro pueblo.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en los casi 30 años desde su fundación, ha concentrado toda su capacidad, voluntad y esfuerzo, en crear y desarrollar las condiciones apropiadas para que el transporte aéreo pueda contribuir al desarrollo político, económico y social de los pueblos de nuestra Región y de la comunidad internacional, así como en el aporte de ideas y proyectos en diferentes foros especializados en los que se discuten materias relacionadas con el quehacer aeronáutico.

Estamos seguros que los temas a debatir en este importante evento, contribuirán en forma positiva, a la consecución de los fines y propósitos que animaron el Convenio de Chicago, siendo estos, que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada, y que los servicios internacionales de transporte aéreo, puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

La aviación civil se ha convertido en un elemento fundamental para cualquier proyecto de desarrollo económico integral. En este sentido, las mejoras en las condiciones del transporte aéreo es un objetivo prioritario para nuestro país, tanto para cumplir sus metas de desarrollo interno como dentro de los desafíos que tiene Cuba en el marco de su política de integración regional. Por ello nuestro gobierno se ha volcado en lograr una incorporación real, efectiva y en condiciones de igualdad en todas las actividades relacionadas con la aviación civil internacional.

Para continuar la labor que se ha propuesto la CLAC en la presente reunión, el Comité Ejecutivo abordará el análisis de importantes temas que previamente han sido discutidos en los órganos subordinados.

Tendremos la oportunidad de examinar y aprobar el trabajo realizado por el GEPEJTA; analizar los procesos de integración mundial y regional; los avances del Grupo AVSEC y del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional; estudiar la posibilidad de implementar una política intrarregional más flexible, así como otros temas.

Finalmente, al declarar inaugurado este Sexagésimo Cuarto Período de Sesiones del Comité Ejecutivo, deseamos que su estancia en esta hermosa playa de Varadero, les permita, además de realizar un fructífero trabajo, disfrutar de algunos ratos de ocio y esparcimiento y sobre todo, que se sientan como en su propia casa.

Bienvenidos y muchas gracias.

**LXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**  
(Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003)

**ORDEN DEL DÍA**

**Sesiones abiertas**

1. Panel sobre “Deficiencias en los servicios de navegación aérea en la región”.  
***Tareas Nros. 17 y 26 del Programa de Trabajo de la CLAC***
2. Informe de la Sexta reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (Río de Janeiro, Brasil, marzo de 2003).  
***Tarea No. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC***
3. Estudio sobre la posibilidad de implementar una política intrarregional más flexible, armonizando las diferentes tendencias.  
***Tarea Nro. 8 del Programa de Trabajo de la CLAC***
4. Memorándum de entendimiento entre la CLAC y la CAN.  
***Tarea No. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC***
5. Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales.  
***Tarea No. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC***
6. Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas.  
***Tarea No. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC***
7. Informe de la Octava Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (Varadero, Cuba, 17 de junio de 2003).  
***Tarea No. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC***
8. Presentación del Grupo de Expertos sobre seguridad, protección y asistencia en materia de aviación (GESPA) – Iniciativa del Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO).  
***Tarea No. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC***
9. Informe de la Secretaría sobre avance del Programa de Actividades de la CLAC para el bienio 2003-2004.
10. Otros asuntos.

**Sesiones a puerta cerrada**

11. Coordinación para las elecciones de los Estados que serán representados en el Consejo de la OACI durante los años 2005, 2006 y 2007.
12. Control y actualización del estado de pago de las cuotas de contribución de los Estados miembros.  
***Tarea No. 4 del Programa de Trabajo de la CLAC***
13. Gestión presupuestaria de la CLAC.  
***Tarea No. 3 del Programa de Trabajo de la CLAC***
14. Examen y aprobación del informe de la Undécima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/11) (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, febrero de 2003).

# Deficiencias en los Servicios a la Navegación Aérea



**José Antonio Díaz de la Serna**  
**Director Regional Adjunto**  
**Organización de Aviación Civil Internacional**  
**Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe**





# Requisito de cumplimiento de SARPS

## ✈ Artículo 28 del Convenio

Cada Estado se compromete en la medida que lo considere factible a:  
Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea.....

# Deficiencias

✈ Que constituye una *deficiencia*?

✈ Una *deficiencia* es una situación en que una instalación, servicio o procedimiento no se ajusta a un plan regional de navegación aérea aprobado por el Consejo, o con las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI, y que repercuta negativamente en la seguridad, regularidad o eficiencia de la aviación civil internacional.

# Deficiencias

- ✈ En principio, las deficiencias en la esfera de navegación aérea se determinan en base al Plan de Navegación Aérea que en el caso de las Regiones CAR/SAM es el Doc 8733.
- ✈ Las Oficinas regionales tienen como una de sus funciones, la de mantener una lista de las deficiencias concretas que existen en las Regiones.

Doc 8733



Caribbean and South American Regions  
Régions Caraïbes et Amérique du Sud  
Regiones del Caribe y de Sudamérica

## Air Navigation Plan Plan de navigation aérienne Plan de navegación aérea

Volume I, Basic ANP  
Volume I, ANP de base  
Volumen I, ANP básico

Not to be used for operational purposes  
Ne pas utiliser pour l'exploitation  
No debe utilizarse para fines de operaciones

First edition – 2000  
Première édition – 2000  
Primera edición – 2000

International Civil Aviation Organization  
Organisation de l'aviation civile internationale  
Organización de Aviación Civil Internacional

Doc 8733



Caribbean and South American Regions  
Régions Caraïbes et Amérique du Sud  
Regiones del Caribe y de Sudamérica

## Air Navigation Plan Plan de navigation aérienne Plan de navegación aérea

Volume II, FASID  
Volume II, FASID  
Volumen II, FASID

Not to be used for operational purposes  
Ne pas utiliser pour l'exploitation  
No debe utilizarse para fines de operaciones

First edition – 2000  
Première édition – 2000  
Primera edición – 2000

International Civil Aviation Organization  
Organisation de l'aviation civile internationale  
Organización de Aviación Civil Internacional

# Deficiencias

- ✈ Como conoce la OACI las deficiencias de los Estados ?
- ✈ Oficinas Regionales
- ✈ Estados
- ✈ Usuarios

# Deficiencias

- ✈ El asunto de las deficiencias existentes que afectan la provisión de los servicios de navegación aérea en las diferentes regiones de la OACI y la necesidad de implantar, por parte de los Estados, programas para su eliminación, es materia continua de preocupación y de alta prioridad para el Consejo de la OACI.

# Deficiencias

- ✈ Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias en la Navegación Aérea
  - ✈ **Identificación de los requisitos** (instalaciones servicios y procedimientos)
  - ✈ **Identificación de las deficiencias** (descripción, fecha de identificación, referencias.)
  - ✈ **Identificación de medidas correctivas** (identificación de responsabilidad, fechas de cumplimiento)

# Deficiencias

## ✈ Evaluación y asignación de Prioridades

- ✈ **U** (Requisitos Urgentes que tienen un impacto directo a la seguridad)
- ✈ **A** (Requisitos de alta prioridad necesarios para la seguridad)
- ✈ **B** (Requisitos intermedios necesarios para la regularidad y eficiencia)



# Deficiencias

- ✈ La participación de las Oficinas Regionales en todo el proceso del tratamiento de la resolución de las deficiencias es primordial.
- ✈ Las Oficinas Regionales desarrollan actividades en todas las etapas del tratamiento a fin de establecer un programa claro entre la identificación y la ejecución de la acción correctiva.

# Deficiencias

✈ La Décimo –Primera Reunión (GREPECAS/11), formuló la siguiente Conclusión 11/55 – Plan de Acción para la solución de deficiencias en el ámbito de navegación aérea:

✈ Que los Estados/Territorios, a fin de resolver sus respectivas deficiencias en el ámbito de la navegación aérea, especialmente aquellas que podrían traer un efecto negativo sobre los aspectos de la seguridad operacional....

# Deficiencias

## ✈ Conclusión 11/55 Continuación....

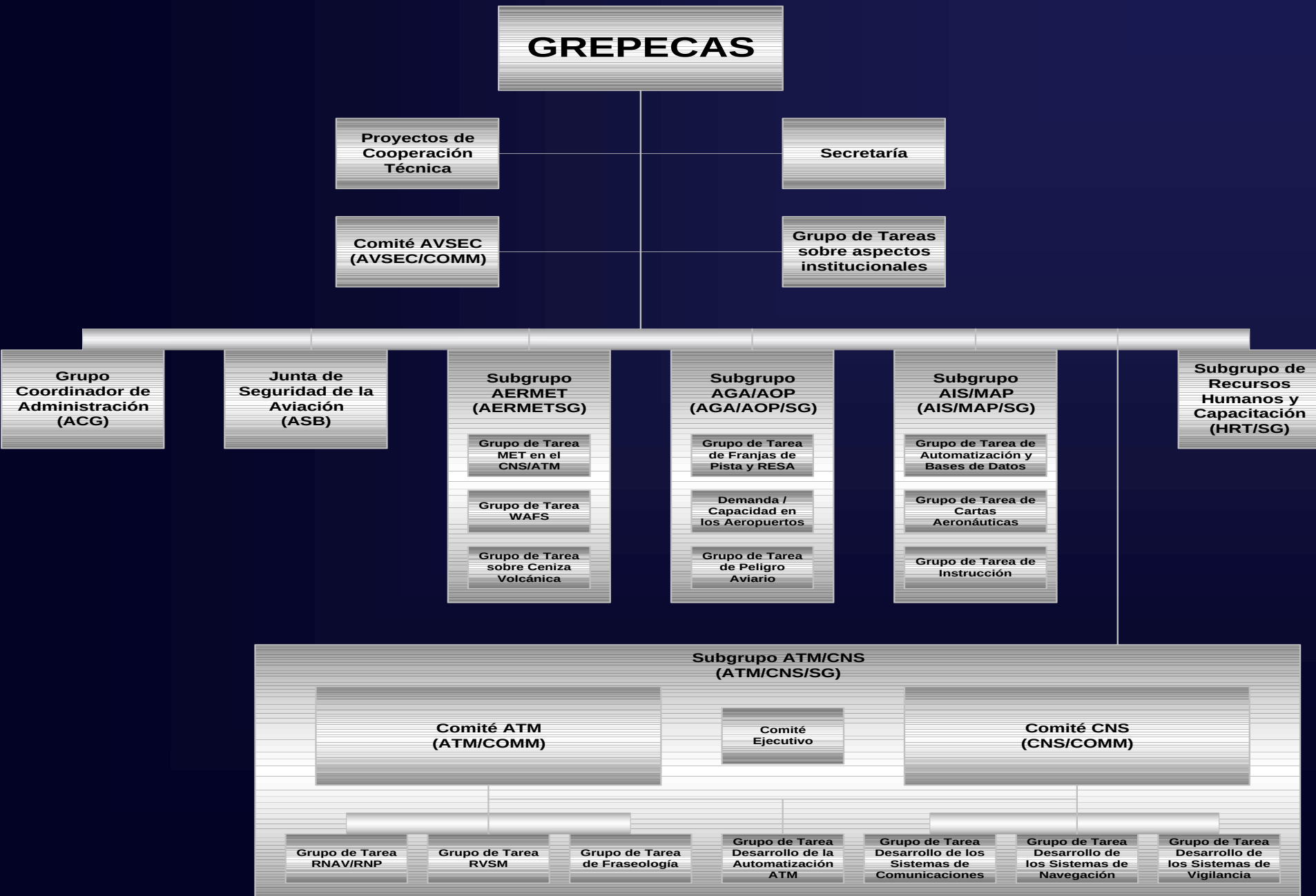
- ✈ a) desarrollen e implanten, con carácter urgente un Plan de Acción para cada deficiencia basado en formato (especificado), cumpliendo con los requisitos del FASID del Plan de Navegación y los SARPs, especificando las medidas correctivas, la fecha de finalización, y asignando los recursos necesarios

# Deficiencias

## ✈ Conclusión 11/55 Continuación....

- ✈ b) informen a la OACI, a través de las Oficinas Regionales, acerca del Plan de Acción mencionado en el acápite a) anterior, a mas tardar el 30 de abril de 2003, haciendo mención a cualquier dificultad encontrada; y
- ✈ c) consideren el establecimiento de acuerdos multinacionales y proyectos de cooperación internacional a fin de contribuir a la solución de las deficiencias en el ámbito de la navegación aérea.

# Mecanismo del GREPECAS



## ✈ Actividad Regional

### ✈ Planeación Regional:

- ✈ Misiones OACI
- ✈ Recopilación de Información
- ✈ Evaluación de Seguridad
- ✈ Identificación y Priorización de Problemas
- ✈ Soluciones Regionales

## ✈ Junta de Seguridad

### ✈ Facilitar:

- ✈ Recursos Técnicos
- ✈ Recursos Financieros
- ✈ Influencia Política
- ✈ Seguimiento de Progreso

# Deficiencias

- ✈ Estos planes de Acción coordinados deben ser vistos como uno de los resultados de las actividades de las Oficinas Regionales en aplicación de la Metodología aprobada por el Consejo.
- ✈ Aunado a estas acciones se ha contemplado el apoyo potencial de fuentes de apoyo técnico como de financiamiento como PAAST y el IFFAS

# Deficiencias

## ✈ Proyecto de Estrategia Regional para la resolución de Deficiencias:

- ✈ Identificación, evaluación y clasificación
- ✈ Registros Base de Datos (Reporte por Estado)
- ✈ Resolución de Deficiencias (Acción Fechas, Recursos, Fuente de Financiamiento)
- ✈ Reuniones de Navegación Aérea + Visitas Oficiales + Otros Mecanismos para Fortalecer soluciones

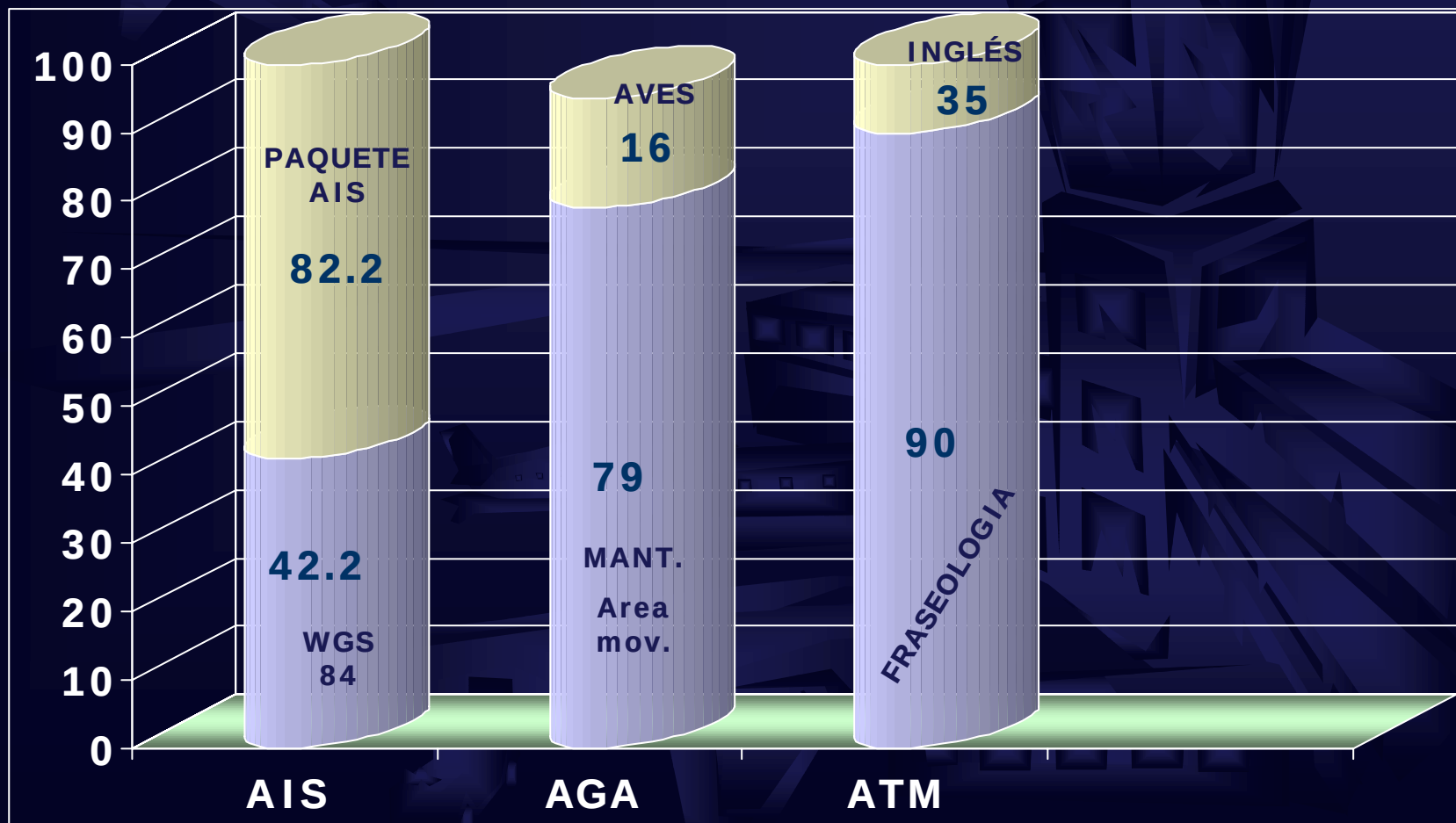




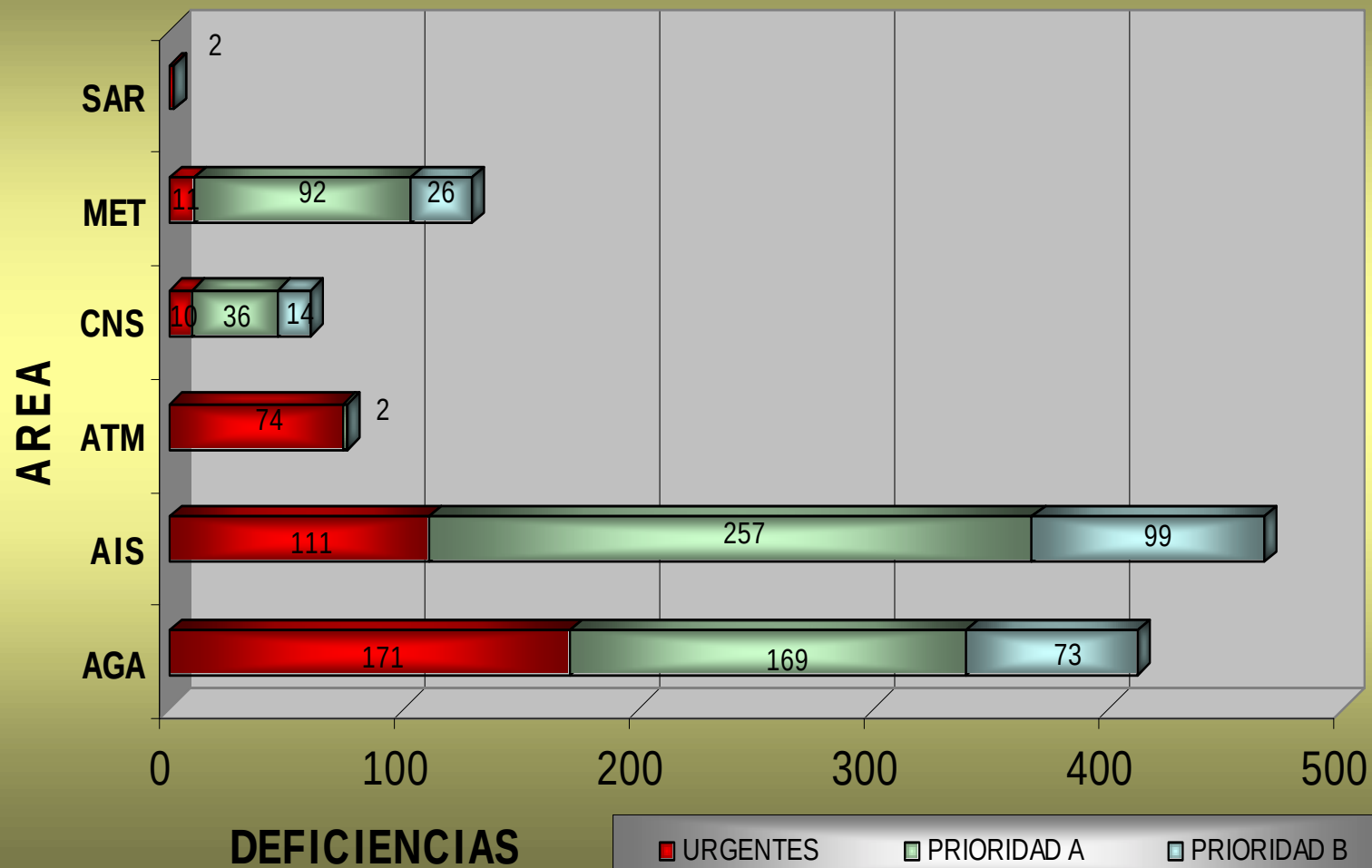
# DEFICIENCIAS



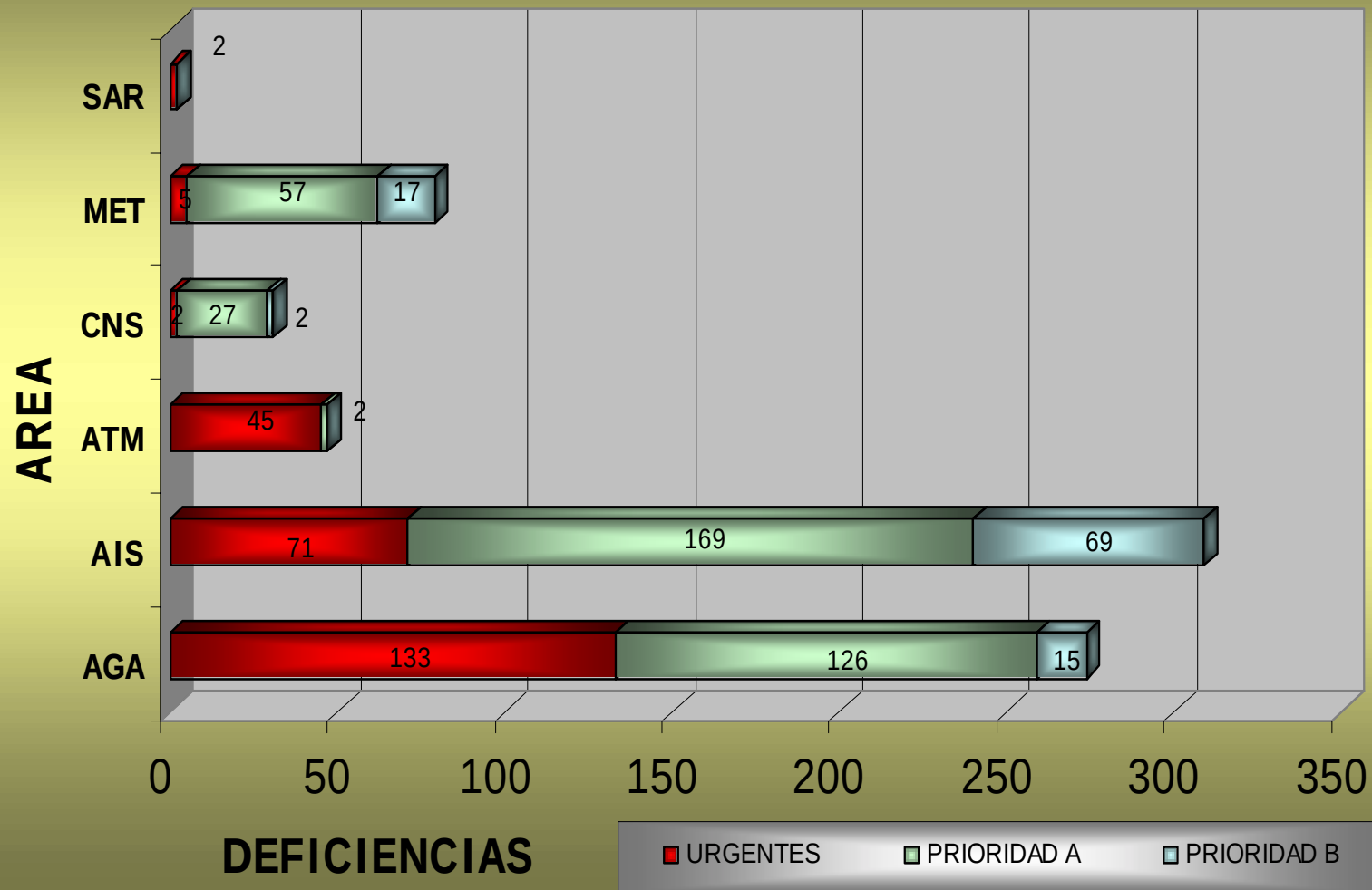
# DEFICIENCIAS REGIONALES



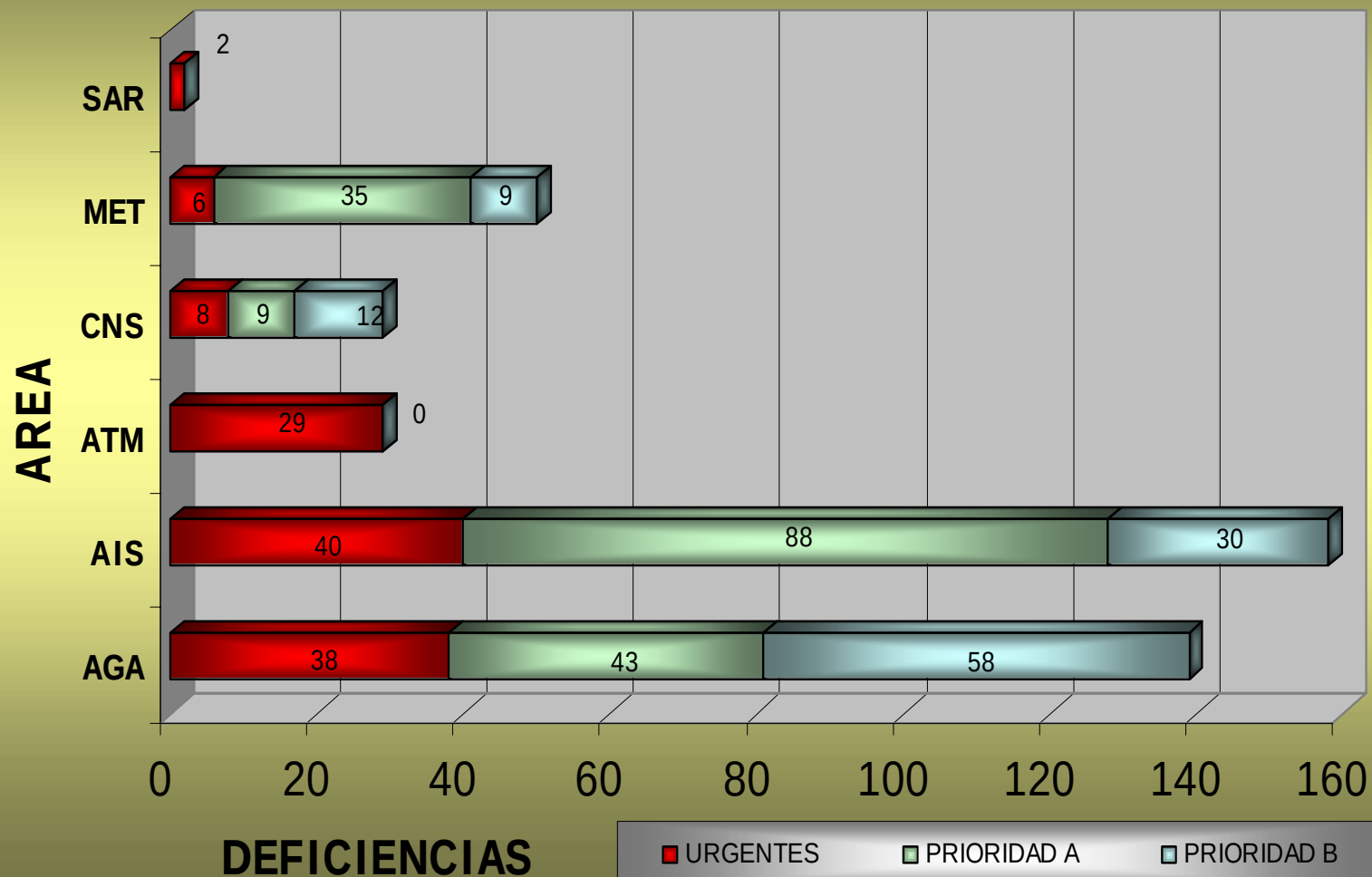
## DEFICIENCIAS EN LA REGION CAR/SAM



# DEFICIENCIAS EN LA REGION CAR



## DEFICIENCIAS EN LA REGION SAM



# Relación de Accidentes – Pérdida total Mundial por Regiones





Gracias



# DEFICIENCIAS REGIONALES Y RECOPIACION DE INFORMACION

LXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO  
DE LA CLAC  
(Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003)

Peter Cerdá  
IATA

SAFETY, OPERATIONS & INFRASTRUCTURE

ENGINEERING & MAINTENANCE  
AIR TRAFFIC MANAGEMENT  
AIRPORTS  
FACILITATION  
SAFETY  
SECURITY  
FLIGHT OPERATIONS  
ENGINEERING & MAINTENANCE  
AIR TRAFFIC MANAGEMENT  
AIRPORTS  
FACILITATION  
SAFETY  
SECURITY  
FLIGHT OPERATIONS  
ENGINEERING & MAINTENANCE  
AIR TRAFFIC MANAGEMENT  
AIRPORTS  
ENVIRONMENT  
SAFETY  
SECURITY  
FLIGHT OPERATIONS  
ENGINEERING & MAINTENANCE  
AIR TRAFFIC MANAGEMENT  
AIRPORTS  
FACILITATION  
SAFETY  
SECURITY  
FLIGHT OPERATIONS  
ENGINEERING & MAINTENANCE  
AIR TRAFFIC MANAGEMENT





# Deficiencias regionales y recopilación de información

## INTRODUCTION

- **Las líneas aéreas reportan a IATA una media de 24 solicitudes operativas cada mes**
  - Desde el año 2000, se han resuelto 280 solicitudes operativas.
  - Mejoras en seguridad aérea y seguridad aeroportuaria. Ahorro en mas de \$1.5M en costos adicionales.
  - Desafortunadamente, muchos Estados no resuelven muchas de estas deficiencias
    - Incluidas en bases de datos regionales de deficiencias (IATA, IFALPA & ICAO).
  - Se pierden aproximadamente \$10M cada año debido a incompetencias operacionales.



## **Deficiencias regionales y recopilación de información**

### **EL PROBLEMA**

- **Los obstáculos para superar las deficiencias en el campo de navegación aérea no son tanto técnicos como de organización y de tipo financiero.**



## **Deficiencias regionales y recopilación de información**

### **DEFICIENCIAS REGIONALES – BASE DE DATOS/ LISTADOS**

- **Existen varias listas regionales de deficiencias.**
  - ICAO, IFALPA, IATA
- **Concentrar los esfuerzos para corregir las deficiencias**
  - Objetivo: Mejorar la seguridad y la eficacia operacional.
- **La lista de IATA se presenta para demostrar que los problemas continúan existiendo**
  - Reuniones de OACI y misiones técnicas.



## Deficiencias regionales y recopilación de información

### EJEMPLOS DE DEFICIENCIAS REGIONALES

- **Aeródromos (135)**

- Falta de un adecuado mantenimiento de la RWY y TWY.
  - Daños FOD – Coste para línea aérea - \$1M por motor
  - Aquaplaning – Coste para línea aérea - \$3M
- Falta de marcación adecuada
  - incursiones en pista – go around - \$5000
- Vallado perimetral
  - Acceso no autorizado a rampa, RWY, TWY – secuestros, polizones, contrabando



## Deficiencias regionales y recopilación de información

### EJEMPLOS DE DEFICIENCIAS REGIONALES – Cont.

- **Meteorología (9)**
  - Diseminación del METAR/TAF
    - Desvió al alternativo – Coste línea aérea (\$15,000-\$25,000 por vuelo)
- **Servicios de Información Aeronáutica (71)**
  - Diseminación de NOTAM – Radio-ayudas fuera de servicio
    - Desvió al alternativo – Costo para línea aérea (\$15,000-\$25,000 por vuelo.)
- **Servicios de Transito Aéreo (77)**
  - Falta de Comunicaciones VHF/HF – seguridad aérea



## Deficiencias regionales y recopilación de información



**RWY - Falta de mantenimiento**



**RWY - Falta de mantenimiento**

## Deficiencias regionales y recopilación de información



**Falta de marcación adecuada**



**Acceso no autorizado**



## Deficiencias regionales y recopilación de información



Personas cruzando la pista



## Deficiencias regionales y recopilación de información

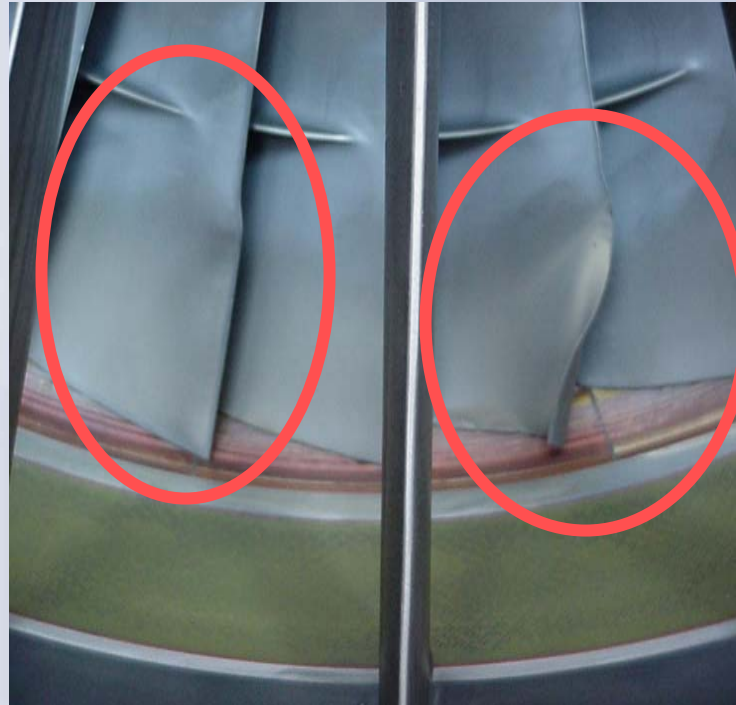


Personas cruzando la pista

## Deficiencias regionales y recopilación de información



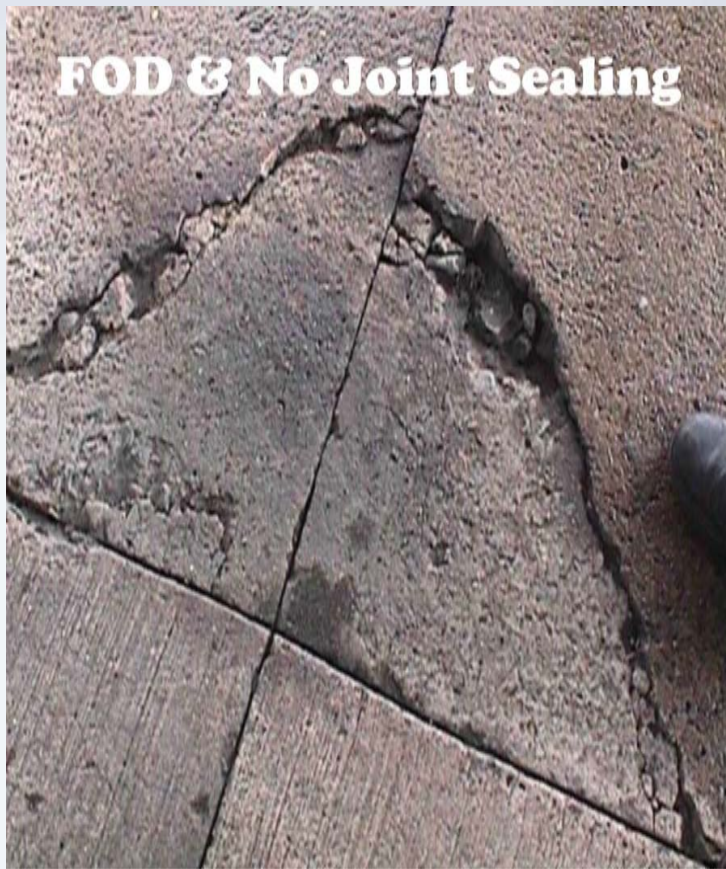
**FOD**



**Alabe**



## Deficiencias regionales y recopilación de información



**FOD**



**Sistema Hidráulico**

## Deficiencias regionales y recopilación de información



**Daños a la ala**



**FOD**



## Deficiencias regionales y recopilación de información



**Daños FOD - Alabe**



**Daños FOD - Fuselaje**



## **Deficiencias regionales y recopilación de información**

### **COOPERACION REGIONAL**

- **IATA y sus líneas aéreas miembros desean continuar trabajando muy de cerca con OACI y DGACs.**
  - Para establecer revisiones formales y procedimientos de análisis para todas las deficiencias.
  - Reducir riesgo en el entorno de ATC, AGA/AOP, MET y AIS.



## **Deficiencias regionales y recopilación de información**

### **PREOCUPACION DE IATA**

- **Acción resolutoria por DGACs**
- **Prioridad baja**
- **Diseminación de la acción tomada.**



## Deficiencias regionales y recopilación de información

### PASOS A SEGUIR

- **Para asegurar un alto índice de seguridad y eficacia operativa**
  - Las líneas aéreas e IATA son responsables de reportar problemas operacionales y de infraestructura.
  - Las DGACs son responsables de solucionarlos.





## Deficiencias regionales y recopilación de información

### CONCLUSION

- Los servicios aeronáuticos que reciben las líneas aéreas de los distintos Estados no es gratuito.
- Las líneas aéreas esperen servicios que garanticen la seguridad y eficacia en sus operaciones
- No debería ser una sorpresa si las líneas aéreas se quejan cuando estos servicios no se cumplen.



## Deficiencias regionales y recopilación de información

### ACCION SOLICITADA POR IATA

- Identificar las deficiencias regionales como un área que necesita atención inmediata por parte de los Estados.
- Pedir a las Autoridades de Aviación Civil y operadores aeroportuarios que revisen las deficiencias regionales y tomen medidas de corrección, y al mismo tiempo informen debidamente a OACI e IATA.
- Asegurar que los Estados obtengan los recursos necesarios para solucionar las deficiencias y así puedan cumplir los Anexos de OACI.



## Deficiencias regionales y recopilación de información

**Gracias por su atención.**



## *Panel de trabajo*

---

“El Factor Humano y su responsabilidad en la solución de deficiencias en los Servicios de Navegación Aérea en la región”



LXIV REUNION DEL COMITE EJECUTIVO  
CLAC

Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003

Cap. Luis García



## *Deficiencias: región CAR/SAM*

---

(ICAO Global Air Navigation Plan for CNS/ATM Systems)

- Dificultad de los usuarios en utilizar perfiles de vuelo óptimos
- La falta de capacidad del sistema terrestre para satisfacer completamente los requisitos y necesidades de los usuarios
- Algunas rutas/áreas ATS congestionadas especialmente en horas pico y fechas festivas



## *Deficiencias...(cont.)*

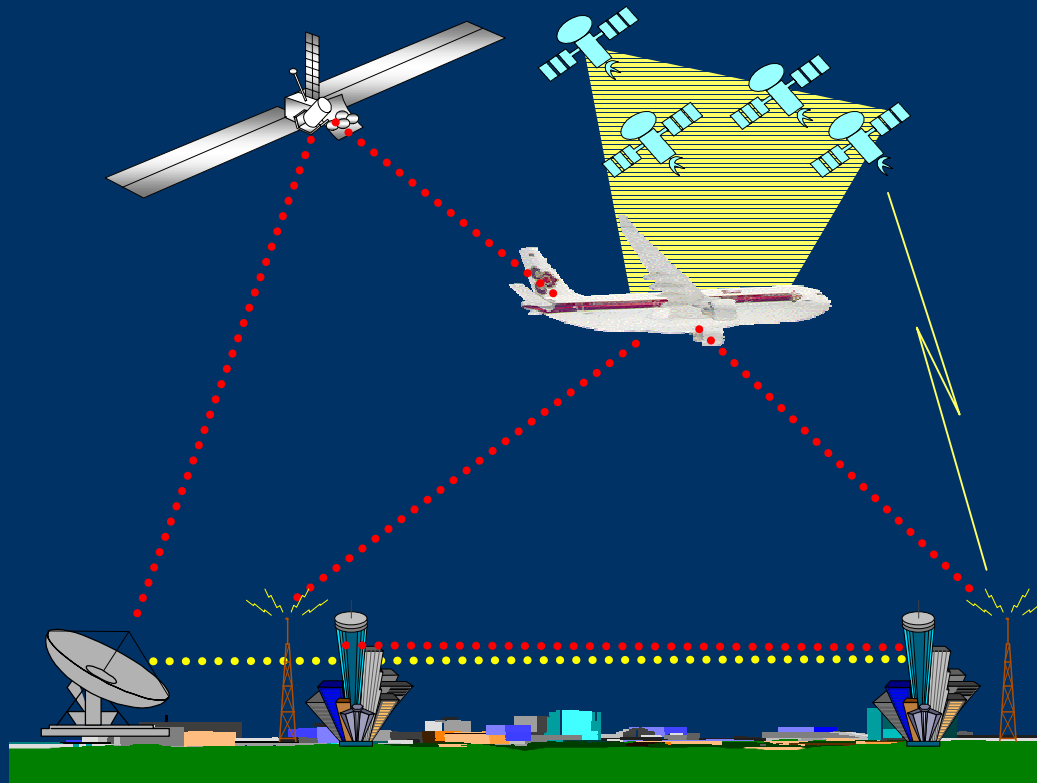
---

- Falta de flexibilidad en algunas partes del espacio aéreo, subutilizando la capacidad de aeronaves con equipo moderno
- Grandes áreas sin el adecuado nivel de vigilancia radar
- Comunicación: Mejor cobertura aire-tierra
- Navegación: rutas RNAV, cobertura de radio ayudas, mayor precisión-reducción de separaciones.



# *La solución: un concepto integral*

## Tecnología Satelital





**" EL MAS UTIL Y EL MENOS AVANZADO  
DE TODOS LOS CONOCIMIENTOS HUMANOS  
ES, EN MI OPINION, EL RELACIONADO  
CON EL HOMBRE"**

*JJ ROUSSEAU.  
1754*

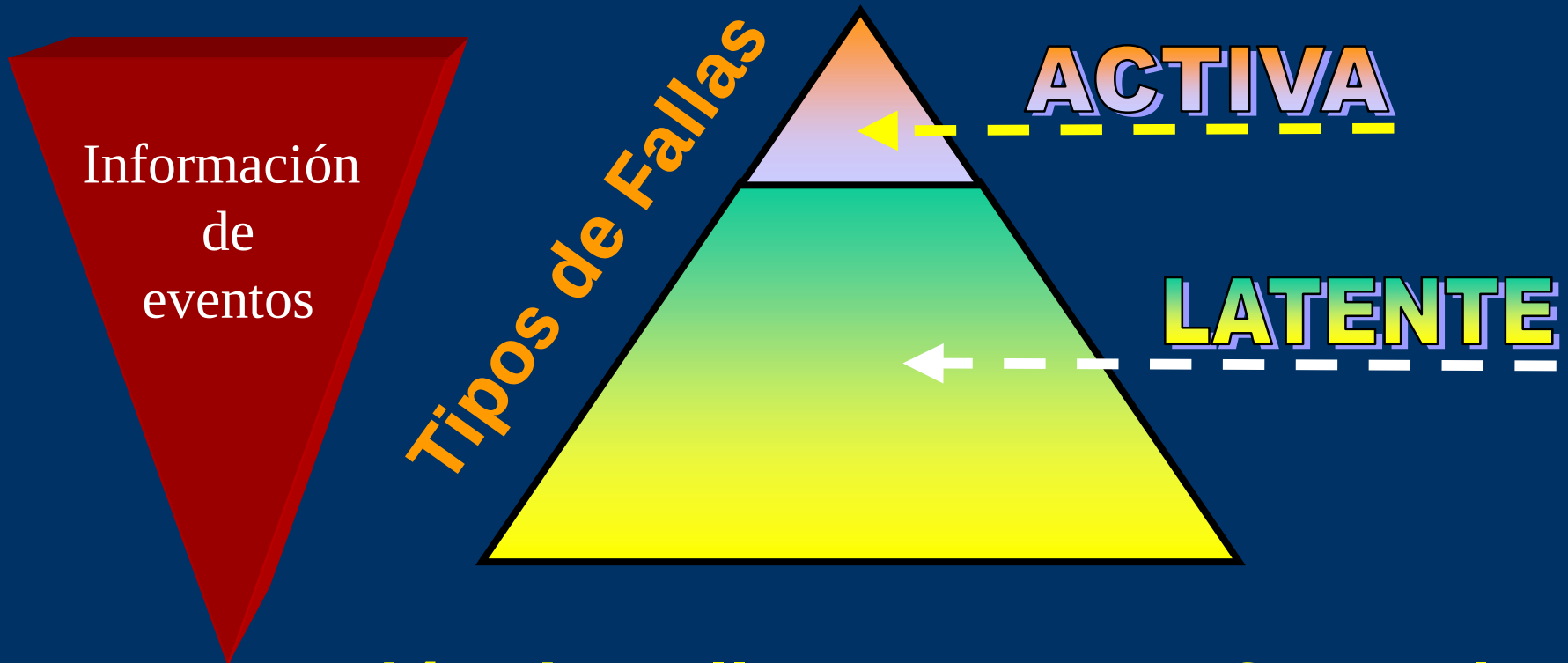




**No podemos evitar que los Humanos cometan Errores, pero si podemos reducir su Frecuencia y Minimizar las Consecuencias.**



# Fallas del Sistema que contribuyen a accidentes



**La Atención de Fallas Latentes ofrece el mayor potencial para mejorar la seguridad**

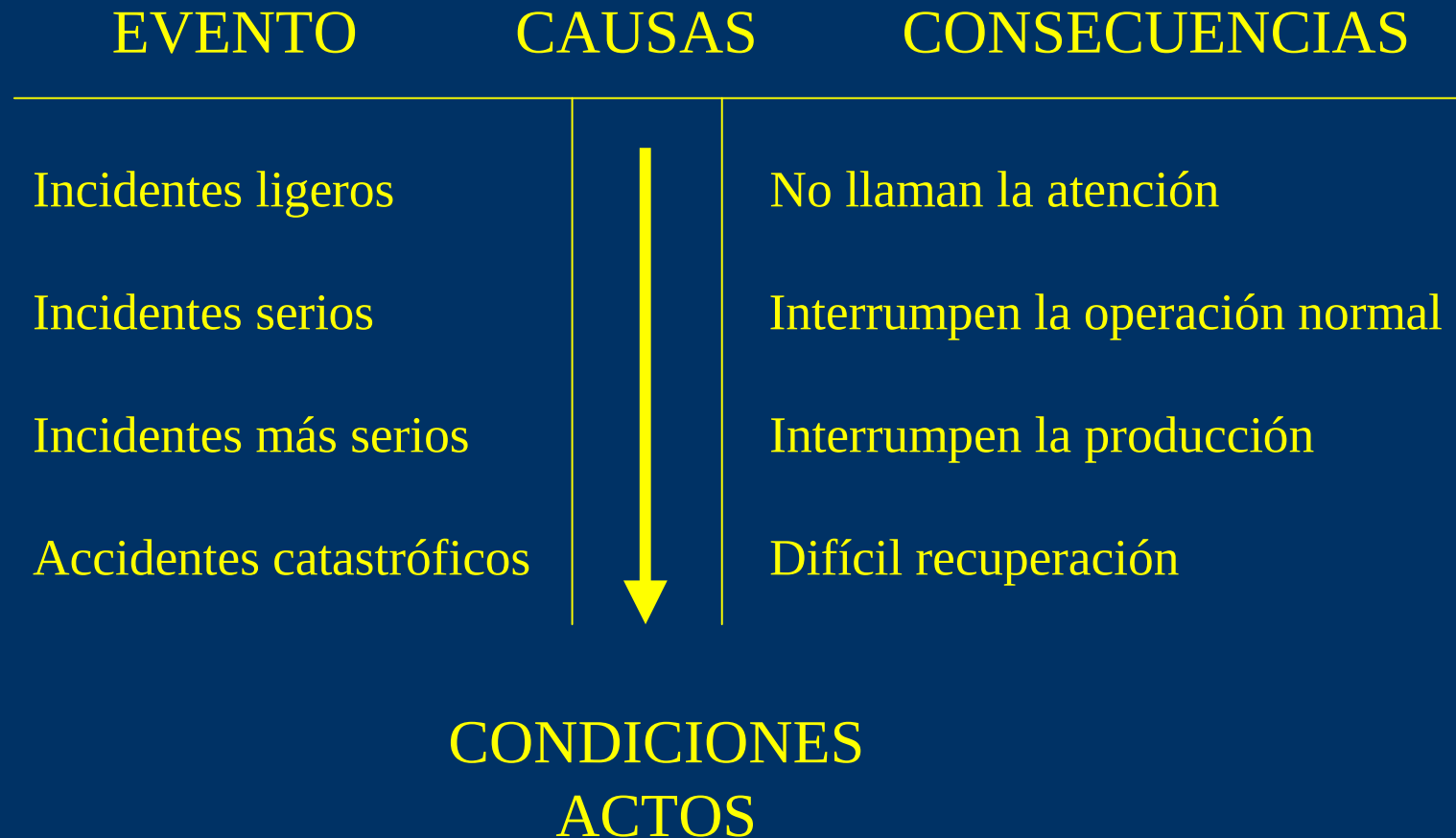


## Peligro

**Una Condición**, con el potencial de causar lesiones al personal, daño a equipo o estructuras, pérdida de material o reducción de la habilidad para ejecutar una función preestablecida.

## Riesgo

La posibilidad de lesión o pérdida. Concepto que incluye probabilidad y magnitud de la ocurrencia.





## *La investigación y el síndrome del hijo único*

# Quien Fué...!!!!??



Que Pasó?



## Seguridad en el Diseño Organizacional

Enfocándose en el comportamiento  
individual,  
el sistema ignora potencialmente al menos  
85% de los factores que controlan la  
seguridad



## *Las herramientas de prevención*

---

- Sistema de Reportes
  - Mandatorios
  - Confidenciales (no anónimos)
- Análisis de datos de vuelo (FOQA)
- Investigación de accidentes – incidentes
  - Independientes
  - Imparciales
  - Enfoque de prevención
- Programa de Factores Humanos



*Compartiendo experiencias...importantes!*

---

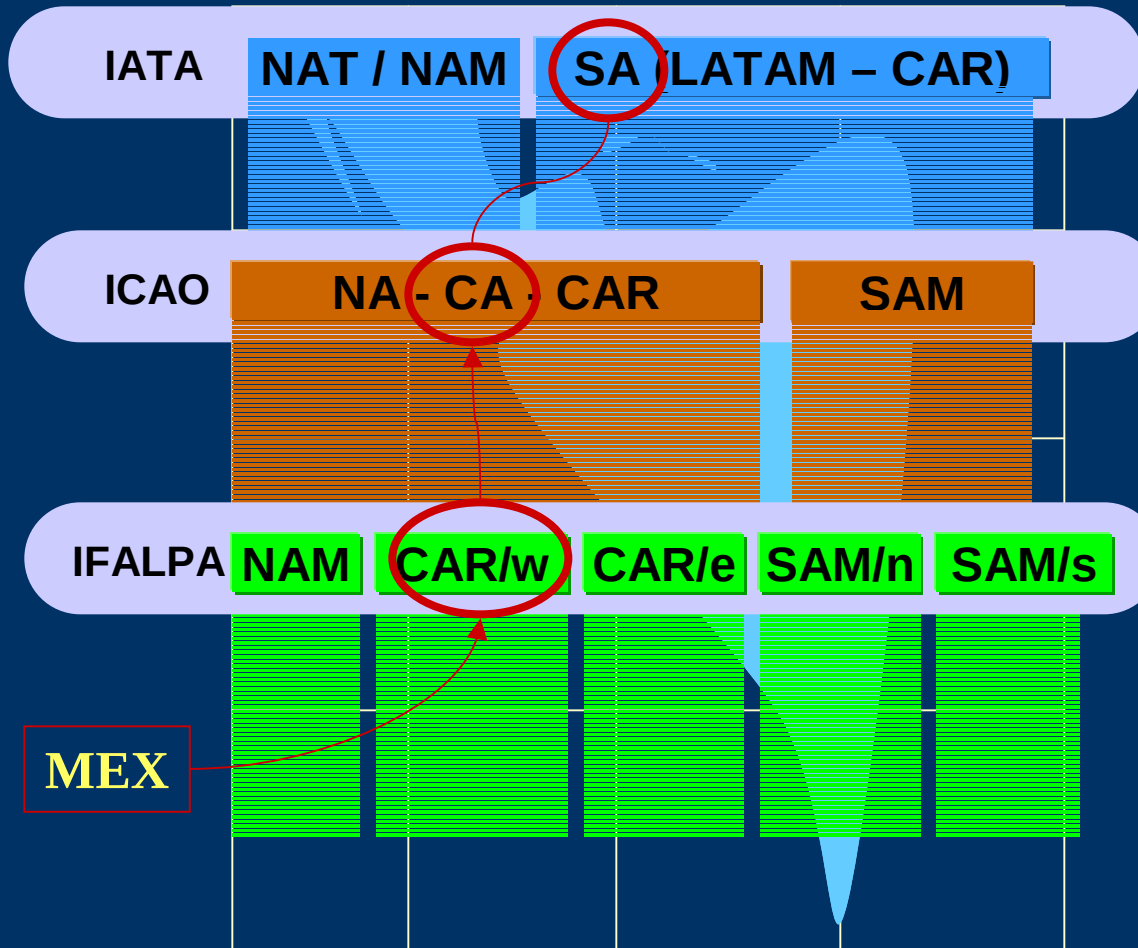


Una filosofía homogénea de prevención





## *Base de datos y estadística inestable*



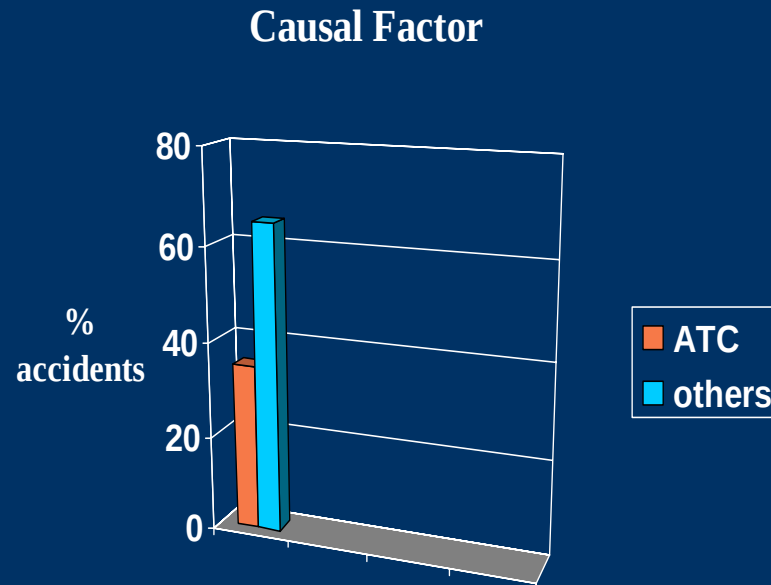


## *Approach and Landing Accidents*



# How Is ATC Involved?

- ATC instruction/advice/service was a causal factor in 33% of ALAs and serious incidents.





# *El Plan Mundial de Navegación Aérea*

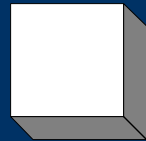
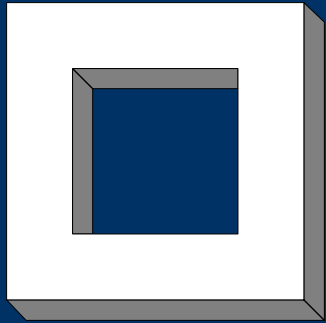
---





## *Elementos del Plan*

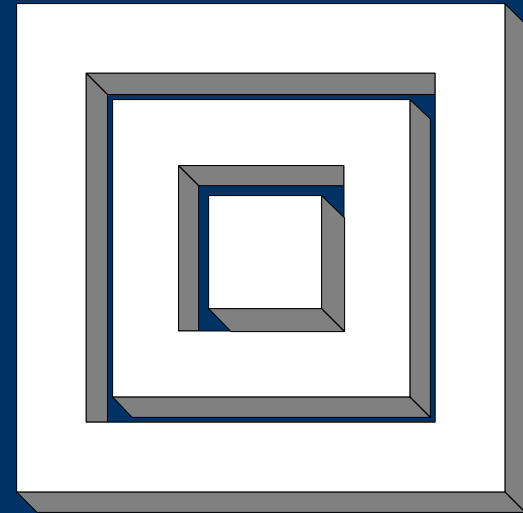
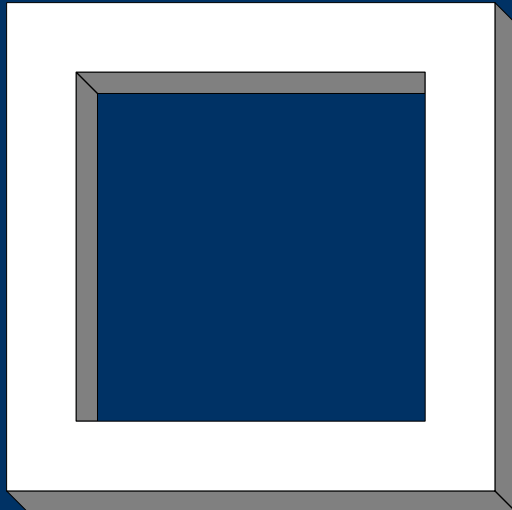
---



Comunicación

Navegación

Vigilancia

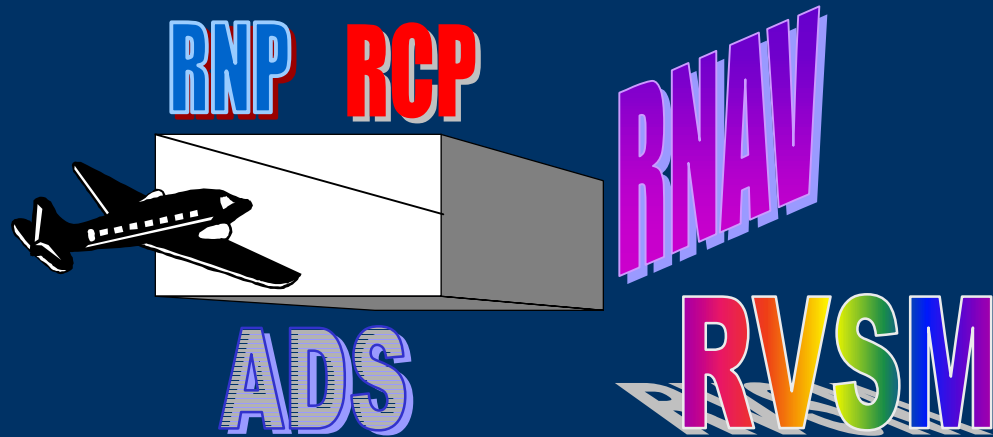
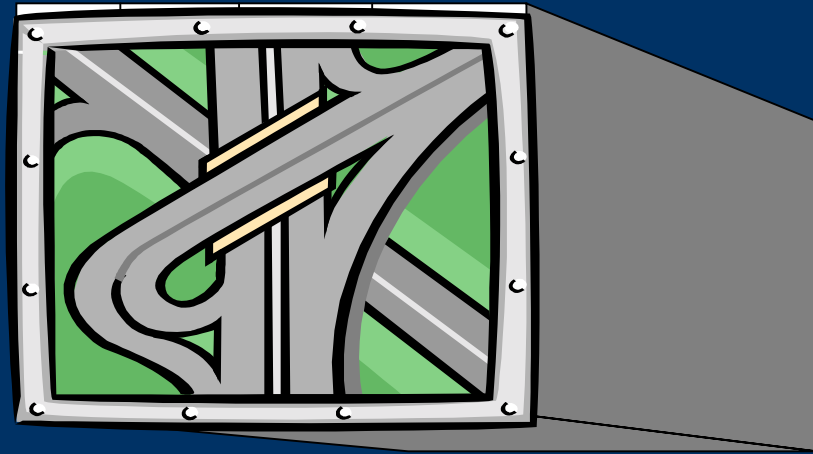


Sistema integrado  
ATM



# *Seguridad, Eficiencia y Economía*

## ATFM

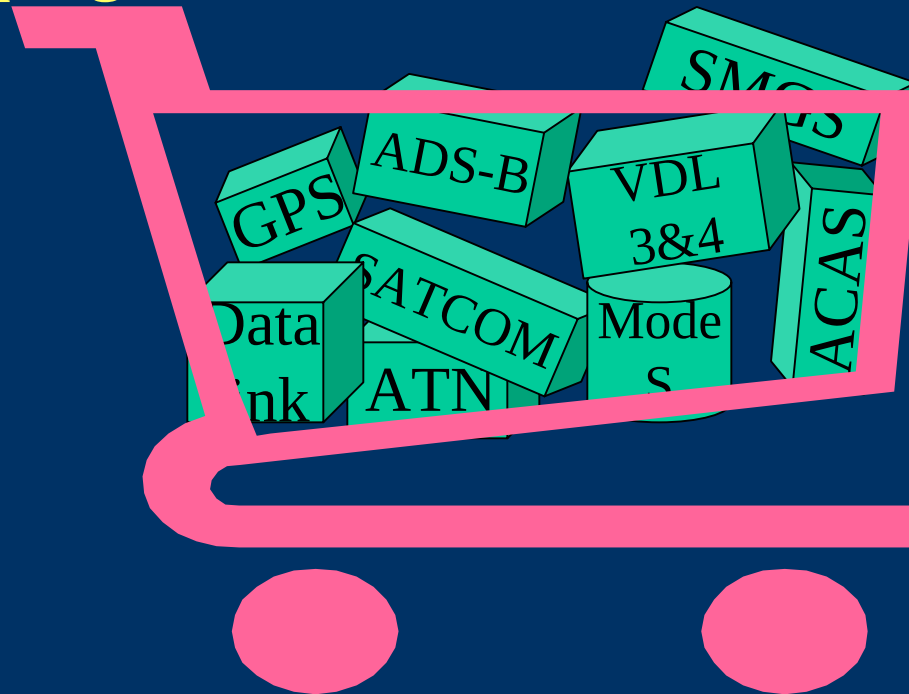




*De compras...*

---

## DGAC Shopping Cart

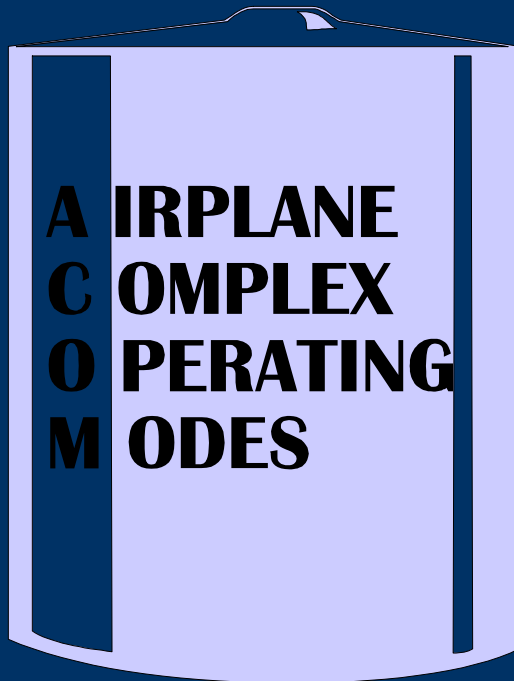




## Una nueva “Familia de Riesgos”



## **SISTEMAS CNS / ATM**

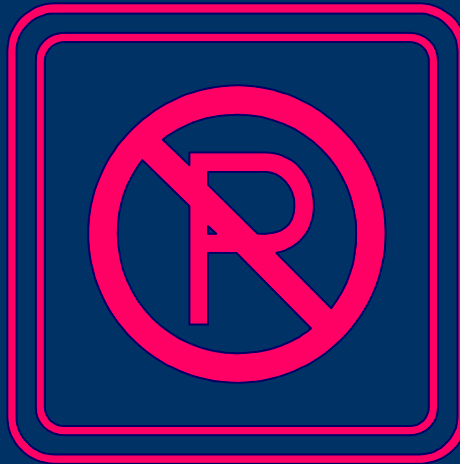






*Equipamiento adecuado*

---



**CAUTION RESTRICTED AIRSPACE !**

*CNS/ATM - MEMBERS ONLY*



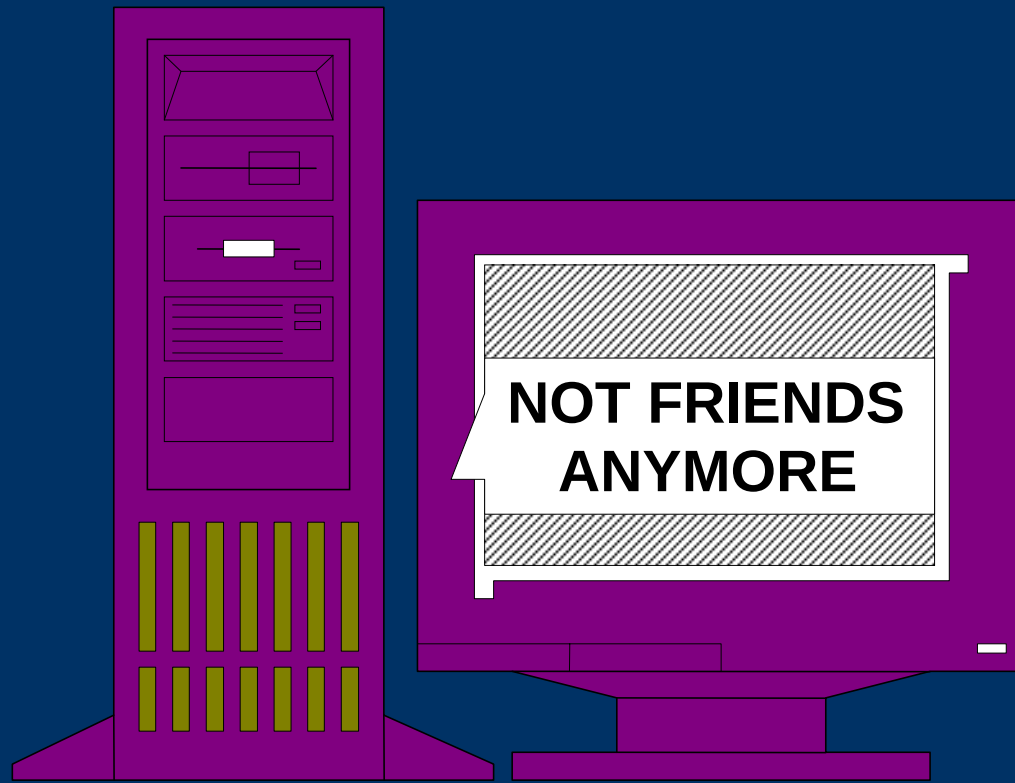
## *Factores Humanos y los nuevos riesgos*

---

- Automatización diseñada en torno al ser humano
- Transferencia de tecnología considerando las capacidades y limitaciones del ser humano
- Institucionalización de Factores Humanos



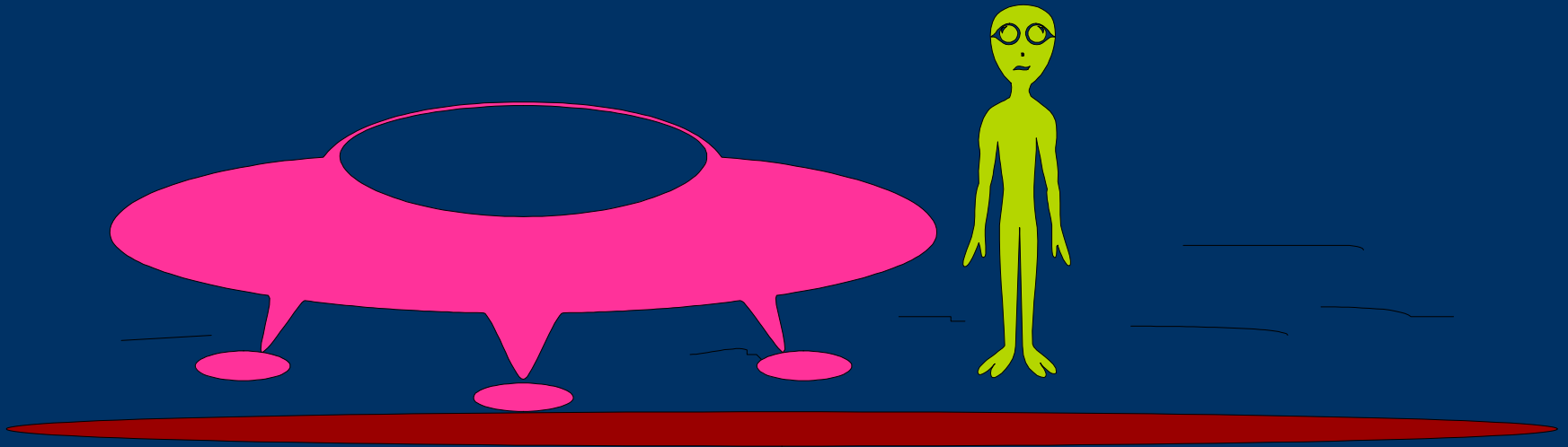
# **SISTEMAS CNS / ATM**





*Alta automatización*

**ZWBMXC AVIATION TRANSPORT SERVICES**





# Evaluación de seguridad



## ADMINISTRACION

|  |                                           | RISK ASIGNMENT |   |   |   |   | ACCIONES |
|--|-------------------------------------------|----------------|---|---|---|---|----------|
|  |                                           | 5              | 4 | 3 | 2 | 1 |          |
|  | ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL                 |                |   |   |   |   |          |
|  | COMUNICACION                              |                |   |   |   |   |          |
|  | ABASTO Y CALIDAD DE EQUIPO Y HERRAMIENTAS |                |   |   |   |   |          |
|  | ENTRENAMIENTO Y SELECCION                 |                |   |   |   |   |          |
|  | PRESIONES COMERCIALES                     |                |   |   |   |   |          |
|  | PRESIONES OPERACIONALES                   |                |   |   |   |   |          |
|  | PLANEACION Y PROGRAMACION                 |                |   |   |   |   |          |
|  | MANTENIMIENTO DE FACILIDADES Y EQUIPO     |                |   |   |   |   |          |

MONITOR

CORRECTIVE ACTION

CHANGE REQUIRED



# Evaluación de seguridad



## ADMINISTRACION

- ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL
- COMUNICACION
- ABASTO Y CALIDAD DE EQUIPO Y HERRAMIENTAS
- ENTRENAMIENTO Y SELECCION
- PRESIONES COMERCIALES
- PRESIONES OPERACIONALES
- PLANEACION Y PROGRAMACION
- MANTENIMIENTO DE FACILIDADES Y EQUIPO

### RISK ASSIGNMENT

| 5 | 4                 | 3                 | 2       | 1 | ACTIONS |
|---|-------------------|-------------------|---------|---|---------|
|   |                   |                   | MONITOR |   |         |
|   |                   | CORRECTIVE ACTION |         |   |         |
|   |                   | CORRECTIVE ACTION |         |   |         |
|   |                   |                   | MONITOR |   |         |
|   | CORRECTIVE ACTION |                   |         |   |         |
|   | CORRECTIVE ACTION |                   |         |   |         |
|   |                   |                   | MONITOR |   |         |
|   |                   |                   | MONITOR |   |         |

MONITOR

CORRECTIVE ACTION

CHANGE REQUIRED



## CONCLUSIONES:

---

- **SEGURIDAD, PREMISA FUNDAMENTAL EN EL DISEÑO DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**
- **PROGRAMAS DE EDUCACION Y ENTRENAMIENTO BASADOS EN EL CONOCIMIENTO DEL SER HUMANO**
- **REVISION DE LA PRESENTACION DE PRODUCTOS DE TECNOLOGIA AVANZADA, EN USO POR EL SER HUMANO**
- **ESTRICTO RESPETO AL PLAN MUNDIAL DE OACI E IMPLEMENTACION DE LAS NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS**



## *Deficiencias*

---

Reconocer y remover las deficiencias, es el primer paso en la cadena de prevención de accidentes.



Muchas Gracias



***DEFICIENCIA EN LOS SERVICIOS  
DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN***



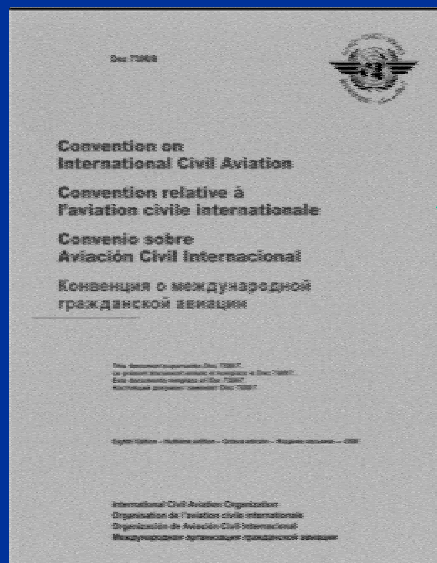
**CLAC**



**DEFICIENCIA EN LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN**

***“Responsabilidad Económica, Jurídica y Política de las  
Autoridades Aeronáuticas en la Solución de Deficiencias”***

***Washington Carlos de Campos Machado  
Director General de Aviación Civil***



## Artículo 28

### *Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea*

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a:

a) Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.

b) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.

c) Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.



## *DEFICIENCIA EN LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN*

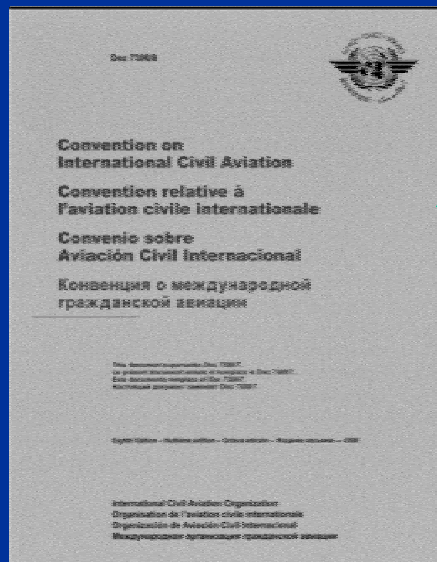




CLAC

## DEFICIENCIA EN LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN

# Seguridad



### CONVENIO<sup>1</sup> SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Firmado en Chicago,  
el 7 de diciembre de 1944

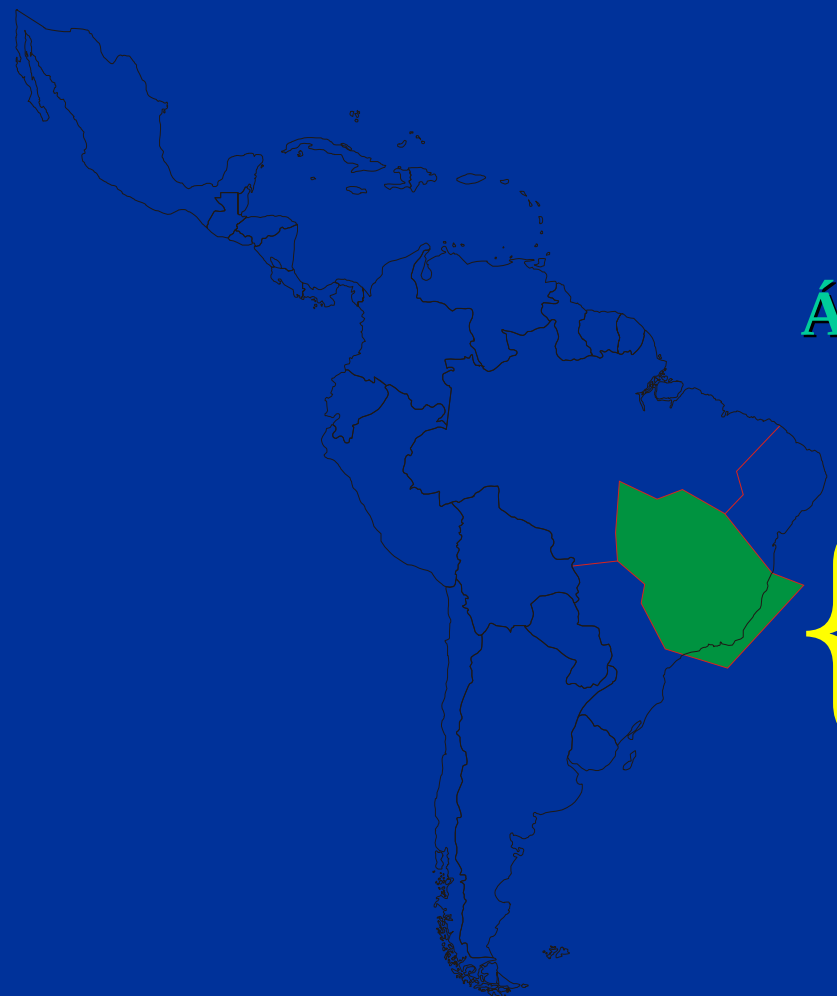
#### PREÁMBULO

CONSIDERANDO que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio.



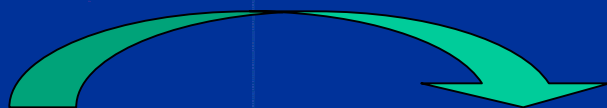
Área Equivalente a la FIR Brasilia  
1.500.000 Km<sup>2</sup>





CLAC

## DEFICIENCIA EN LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN



32 Países Europeus  
5.200.000 Km<sup>2</sup>





# **SIVAM**

**SISTEMA DE VIGILÂNCIA DA AMAZÔNIA**

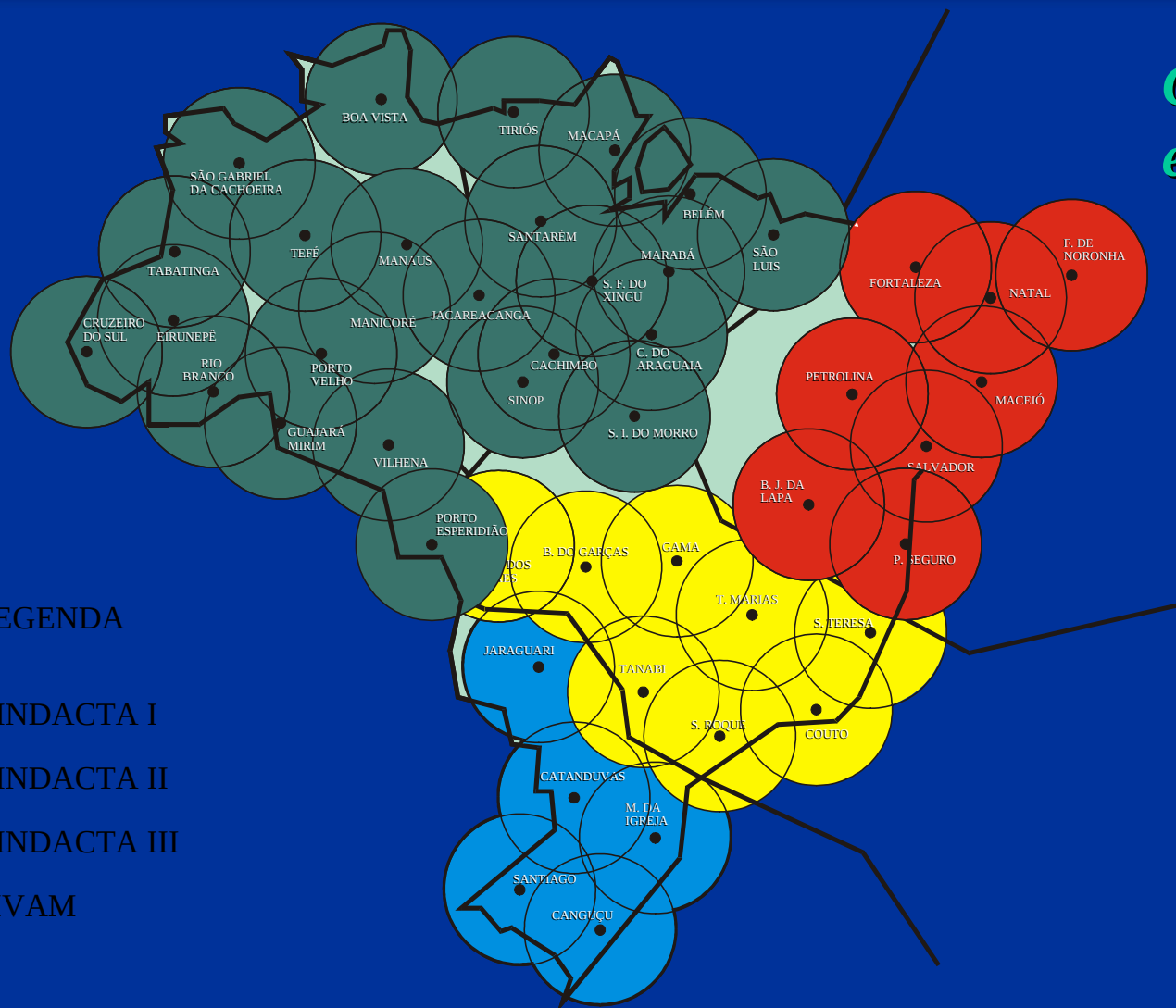




CLAC

## DEFICIENCIA EN LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN

### Cobertura Radar en Ruta – FL 200



#### LEGENDA

- CINDACTA I
- CINDACTA II
- CINDACTA III
- SIVAM

Varadero, junio de 2003

***DEFICIENCIA EN LOS SERVICIOS  
DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN***



**CLAC**



*“Las principales amenazas a la supervivencia, tanto en las organizaciones cuanto en nuestras sociedades, no resulta de los eventos súbitos, pero de procesos lentos e graduales de degradación.”*

*Peter M. Senge*

## RESUMEN

## DERECHOS OTORGADOS EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO POR EL GOBIERNO DE .....(1)

| País<br>(2) | Acuerdo<br>(3) | Firmado/<br>Revisado<br>(4) | Derechos<br>/ Rutas<br>(5) | Derechos<br>/ Rutas<br>(5) | Derechos<br>/ Rutas<br>(5) | Derechos<br>/ Rutas<br>(5) | Equipo/<br>Capacidad<br>(6) | Frecuencias<br>(7) | Tarifas<br>(8) | Operaciones<br>Actuales (9) |
|-------------|----------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------------|----------------|-----------------------------|
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |
|             |                |                             |                            |                            |                            |                            |                             |                    |                |                             |

- (1) Nombre del Estado miembro de la CLAC.  
(2) País con el que se ha firmado el acuerdo.  
(3) Tipo de acuerdo firmado: Acuerdo, convenio, memorándum de entendimiento, acta de entendimiento, etc.  
(4) Lugar y fecha de la firma y/o lugar y fecha de la revisión.  
(5) Tipo de libertades otorgadas en el acuerdo: tercera, cuarta, quinta, sexta / Rutas aprobadas, a favor de los explotadores designados.  
(6) Equipos autorizados a operar en el acuerdo y su capacidad.  
(7) Número máximo de frecuencias aprobadas.  
(8) Cláusula tarifaria utilizada, país de origen, doble aprobación, doble desaprobación.  
(9) Operador(es) autorizado(s)

**ENCUESTA SOBRE ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE  
AERONAVES EN LA REGIÓN**

1. ¿El arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en su país es una práctica común?

Sí      \_\_\_\_

No      \_\_\_\_

2. ¿Qué beneficios económicos reporta el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en su país?

A los transportistas aéreos:

---

---

A los consumidores:

---

---

No reporta beneficios      \_\_\_\_

3. ¿Considera su Administración al mantenimiento de normas satisfactorias de seguridad operacional como prioridad principal?

Sí      \_\_\_\_

No      \_\_\_\_

¿Por qué?

---

---

4. ¿Cumple su país con las disposiciones del Convenio de Chicago y los Anexos pertinentes, con respecto al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves?

Sí      \_\_\_\_

No      \_\_\_\_

Explique:

---

---

5. ¿Las condiciones que su país aplica respecto al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves están en consonancia con sus obligaciones jurídicas nacionales e internacionales?

Sí \_\_\_\_\_

No \_\_\_\_\_

Explique:

---

---

6. ¿Qué condiciones y limitaciones ha impuesto su país al uso de aeronaves arrendadas, fletadas e intercambiadas? Explique:

---

---

7. ¿Considera su Administración que es necesario armonizar, en el grado más elevado posible, sus políticas de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves?

Sí \_\_\_\_\_

No \_\_\_\_\_

Explique:

---

---

8. ¿Considera importante su Administración el intercambio de información entre los Estados miembros en los asuntos que atañen al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves?

Sí \_\_\_\_\_

No \_\_\_\_\_

Explique:

---

---

9. ¿Los arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves concertados por los transportistas aéreos en su país, deben contar con la aprobación previa de la autoridad competente?

Sí \_\_\_\_\_

No \_\_\_\_\_

Explique:

---

---

10. En caso la pregunta anterior sea afirmativa, ¿qué información exigen las autoridades antes de conceder la aprobación?

|                                                                                                                                       |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Tipo de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves                                                                          |  |
| Nombres de las Partes en el acuerdo                                                                                                   |  |
| Fecha de inicio y duración del arrendamiento, fletamento o intercambio                                                                |  |
| Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda |  |
| Pruebas de pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes                                                                        |  |
| Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave                                                      |  |
| Nombre del transportista aéreo con control comercial y control operacional de la aeronave                                             |  |

11. ¿A qué tipo de entidades se arriendan y/o fletan las aeronaves?

A entidades arrendadoras, bancos, etc. \_\_\_\_\_  
 A líneas aéreas \_\_\_\_\_

12. ¿Se ha presentado alguna controversia en la ejecución de los contratos de arrendamientos, fletamentos e intercambios con las entidades señaladas en la pregunta anterior? Explique:

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

13. ¿Las operaciones con naves arrendadas, fletadas e intercambiadas se realizan al interior del país y/o al exterior?

Al interior \_\_\_\_\_  
 Al exterior \_\_\_\_\_

14. Los arrendamientos, fletamentos e intercambios por lo general incluyen:

|               |       |                  |       |
|---------------|-------|------------------|-------|
| Tripulación   | _____ | No tripulación   | _____ |
| Seguros       | _____ | No seguros       | _____ |
| Mantenimiento | _____ | No mantenimiento | _____ |

15. Esta práctica de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves ha generado algún problema con respecto a: (Explique)

Seguridad operacional ☐

Aspectos económicos ☐

Otros ☐

---

---

16. ¿En los acuerdos bilaterales o de servicios aéreos celebrados por su país, se contempla una cláusula relativa al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves?

Sí ☐

No ☐

Explique:

---

---

17. ¿Cree que el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves compromete la seguridad operacional?

Sí ☐

No ☐

Explique:

---

---

18. ¿Qué problemas ha traído a su país el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves a líneas aéreas de terceros países? Explique:

---

---

19. ¿En su país, se realizan auditorías respecto a las normas de seguridad operacional?

Sí ☐

No ☐

Explique:

---

---



20. Complete la siguiente información, con respecto al año 2002:

**Tabla 1: Aeronaves de reacción arrendadas por líneas aéreas que ofrecen servicios regulares internacionales**

| Número de             |                                        |                                        | Número de aeronaves arrendadas a |                        |                                   |       |
|-----------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-------|
| Aeronaves en servicio | Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas | Líneas aéreas con aeronaves arrendadas | Otras líneas aéreas              | Empresas arrendatarias | Otros (fabricantes, bancos, etc.) | Total |
|                       |                                        |                                        |                                  |                        |                                   |       |

**Tabla 2: Aeronaves de reacción arrendadas por líneas aéreas que ofrecen servicios regulares nacionales**

| Número de             |                                        |                                        | Número de aeronaves arrendadas a |                        |                                   |       |
|-----------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-------|
| Aeronaves en servicio | Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas | Líneas aéreas con aeronaves arrendadas | Otras líneas aéreas              | Empresas arrendatarias | Otros (fabricantes, bancos, etc.) | Total |
|                       |                                        |                                        |                                  |                        |                                   |       |

**Tabla 3: Utilización de aeronaves arrendadas con tripulación, servicios regulares internacionales**

| Arrendamientos con tripulación     | Menos de 25 salidas/año              |                                   | De 25 a 50 salidas/año               |                                   | Más de 50 salidas/año                |                                   |
|------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
|                                    | Nº de arrendamientos con tripulación | Total de km recorridos (millares) | Nº de arrendamientos con tripulación | Total de km recorridos (millares) | Nº de arrendamientos con tripulación | Total de km recorridos (millares) |
| Líneas aéreas del mismo Estado     |                                      |                                   |                                      |                                   |                                      |                                   |
| Líneas aéreas de distintos Estados |                                      |                                   |                                      |                                   |                                      |                                   |

**Tabla 4: Utilización de aeronaves arrendadas con tripulación, servicios regulares nacionales**

| Arrendamientos con tripulación     | Menos de 25 salidas/año              |                                   | De 25 a 50 salidas/año               |                                   | Más de 50 salidas/año                |                                   |
|------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
|                                    | Nº de arrendamientos con tripulación | Total de km recorridos (millares) | Nº de arrendamientos con tripulación | Total de km recorridos (millares) | Nº de arrendamientos con tripulación | Total de km recorridos (millares) |
| Líneas aéreas del mismo Estado     |                                      |                                   |                                      |                                   |                                      |                                   |
| Líneas aéreas de distintos Estados |                                      |                                   |                                      |                                   |                                      |                                   |

21. Para efectos de efectuar comparaciones con otras regiones, a continuación informe acerca de las condiciones financieras de los contratos relativos al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, es decir, plazos, cuotas de pago, tasas de interés, etc.:

[illegible]

**ENCUESTA SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS, GESTIÓN  
DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y PROCESOS DE  
CONCESIÓN DE AEROPUERTOS**

1. ¿Se ha(n) concesionado o privatizado algún(nos) aeropuerto(s) en su país?

Sí \_\_\_\_\_  
Todavía se encuentran en proceso \_\_\_\_\_  
No \_\_\_\_\_

2. Si todavía no se han culminado los procesos de concesión, indique qué aeropuertos serán concesionados en el corto plazo:

| Aeropuerto | Ciudad | Fecha posible de concesión | Tiempo de la concesión | Entidad concesionaria | Tipo de entidad (mixta, privada o estatal) |
|------------|--------|----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------------------------|
|            |        |                            |                        |                       |                                            |
|            |        |                            |                        |                       |                                            |
|            |        |                            |                        |                       |                                            |
|            |        |                            |                        |                       |                                            |

Si la respuesta a la pregunta Nro. 1 es negativa, pase a la pregunta Nro. 11; en caso contrario, continúe con el desarrollo de la encuesta:

3. ¿Qué aeropuertos han sido concesionados en su país?

| Aeropuerto | Ciudad | Fecha de concesión | Tiempo de la concesión | Entidad concesionaria | Tipo de entidad (mixta, privada o estatal) |
|------------|--------|--------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------------------------|
|            |        |                    |                        |                       |                                            |
|            |        |                    |                        |                       |                                            |
|            |        |                    |                        |                       |                                            |
|            |        |                    |                        |                       |                                            |

4. ¿Se ha tomado en cuenta la Resolución A15-15 de la CLAC “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias” para la concesión de aeropuertos en su país?

Totalmente \_\_\_\_\_  
Parcialmente \_\_\_\_\_

Explique:

---

---

---

---

---

5. ¿Qué áreas han sido entregadas en concesión?

Todas las áreas \_\_\_\_\_  
Todas excepto seguridad del aeropuerto \_\_\_\_\_  
Todas excepto navegación aérea \_\_\_\_\_  
Todas excepto seguridad del aeropuerto y navegación aérea \_\_\_\_\_  
Otras (especifique): \_\_\_\_\_

---

---

---

---

---

6. ¿Qué ingresos le corresponden al adjudicatario de la concesión y qué ingresos al Estado?

| Servicios                                                 | Concesionario | Estado |
|-----------------------------------------------------------|---------------|--------|
| Seguridad aeroportuaria                                   |               |        |
| Áreas comerciales                                         |               |        |
| Despacho de vuelo                                         |               |        |
| Movimiento de aeronaves                                   |               |        |
| Instalaciones terminal pasajeros                          |               |        |
| Instalaciones terminal carga                              |               |        |
| Hangar y mantenimiento                                    |               |        |
| Servicios de escala                                       |               |        |
| Control de tránsito aéreo (incluyendo telecomunicaciones) |               |        |
| Instalaciones y servicios de acceso en tierra             |               |        |
| Servicios meteorológicos                                  |               |        |
| Otros (especifique)                                       |               |        |

7. ¿Los contratos de concesión se han mantenido o están en proceso de revisión?

| Aeropuerto | Ciudad | Se mantiene | En proceso de revisión | Motivo |
|------------|--------|-------------|------------------------|--------|
|            |        |             |                        |        |
|            |        |             |                        |        |
|            |        |             |                        |        |
|            |        |             |                        |        |
|            |        |             |                        |        |

8. ¿Qué beneficios reporta el proceso de concesión de aeropuertos en su país? Explique:

---



---



---



---



---

9. ¿Han surgido problemas han surgido en el proceso de concesión aeroportuaria?

Sí     \_\_\_  
 No     \_\_\_

10. Si su respuesta anterior es afirmativa, indique los problemas suscitados y de qué manera se han solucionado o se están solucionando?

| Aeropuerto | Ciudad | Problemas suscitados | Solución |
|------------|--------|----------------------|----------|
|            |        |                      |          |
|            |        |                      |          |
|            |        |                      |          |
|            |        |                      |          |
|            |        |                      |          |

11. ¿Qué entidad(es) está(n) a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en su país? (Indique nombre(s))

El Estado                    \_\_\_\_\_  
 El Concesionario        \_\_\_\_\_

12. ¿Qué entidad está a cargo de la aprobación de las tarifas aeroportuarias? (Indique nombre de la entidad)

El Estado \_\_\_\_\_  
El Concesionario \_\_\_\_\_  
Ambos \_\_\_\_\_

Explique:

---

---

---

---

13. ¿Cómo están organizados internamente los aeropuertos de su país?

Explique:

---

---

---

---

14. ¿Qué entidad está a cargo del control financiero en los aeropuertos de su país? (Indique nombre de la entidad)

El Estado \_\_\_\_\_  
El Concesionario \_\_\_\_\_

Explique:

---

---

---

---

15. ¿Los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios se reinvierten en el propio sector?

Totalmente \_\_\_\_\_  
 Parcialmente (Especifique) \_\_\_\_\_  
 En otros sectores \_\_\_\_\_

Explique:

---

---

---

---

---

16. ¿Cómo se calculan las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea?

Sobre una base de indexación y sin metodología de costos \_\_\_\_\_  
 Sobre la base de una metodología de costos \_\_\_\_\_  
 Sobre la base de la Resolución A15-13 de la CLACSEC \_\_\_\_\_

17. ¿Cómo se calculan los costos imputables a las actividades no aeronáuticas?

Explique:

---

---

---

---

---

18. ¿Qué tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea se cobran en los aeropuertos de su país? Indique los montos en dólares estadounidenses. (Si es necesario especificar montos por tipo de avión y requiera mayor espacio, utilice hojas adicionales.)

| Derechos                               | Monto US\$ |
|----------------------------------------|------------|
| Aterrizaje                             |            |
| Iluminación                            |            |
| Control de aproximación y de aeródromo |            |
| Estacionamiento                        |            |
| Pasarela telescópica                   |            |
| Hangar                                 |            |
| Servicios a los pasajeros              |            |
| Carga                                  |            |
| Medidas de seguridad                   |            |
| Ruido                                  |            |
| Otros (especifique)                    |            |

# **Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO)**

## **Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA)**

### **INTRODUCCION**

**La Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) es un elemento del proceso de Cumbres de las Américas. Es un foro para la convergencia y la cooperación en cuestiones de transporte entre los ministerios de transporte de los países de las Américas. El Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental - (GESPAA-ITHO) es uno de los grupos de trabajo surgidos de esta iniciativa y significó el comienzo de la seguridad y la protección en la aviación como un asunto de acción prioritaria**



# **Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO)**

## **Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA)**

**Con el fin de legitimar la idea del GESPAA dentro del marco de OACI. La Resolución A33-16, en su cláusula resolutoria N° 14, alienta a los Estados a:**

- ***"...promover la creación de grupos de expertos internacionales de asesoramiento u otras iniciativas, cuando corresponda, sobre seguridad y asistencia aeronáutica para:***
- ***unir los esfuerzos, la experiencia y los recursos de los sectores interesados: países, organizaciones internacionales y regionales, fabricantes y explotadores de aeronaves, instituciones financieras y otras instituciones de financiación y la OACI;***
- ***examinar las cuestiones de seguridad de la aviación de un subgrupo de Estados miembros; y***
- ***elaborar un marco de gestión de la seguridad de la aviación civil y formular recomendaciones para intensificar la seguridad operacional y proporcionar asistencia;"***

# **Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO)**

## **Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA)**

### **ALGUNAS TAREAS ASIGNADAS**

- ***Definir los asuntos cuya atención mejorarían la seguridad y la Protección de los sistemas de la aviación civil así como las operaciones dentro de los países y entre países de la ITHO.***
- ***Con respecto a cada asunto:***
  - ***identificar o formular una definición clara de las deficiencias de seguridad o de protección, su naturaleza y alcance, indicando si se trata de un asunto de aplicación general o limitada;***
  - ***proveer asesoramiento a los ministros sobre las opciones recomendadas para eliminar o minimizar las deficiencias de seguridad y protección y aumentar la seguridad y la protección, indicando:***
  - ***Indicar si los países de la ITHO en cuestión estarían en condiciones de financiar y cumplir con la opción por sí mismos o necesitarían asistencia técnica y el grado de tal asistencia.***

# **Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO)**

## **Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA)**

**GESPAA ha tenido 2 reuniones hasta ahora: en México en 2002 y una segunda en Jamaica en 2003. En la primera reunión en México, 23 participantes de 9 países y 4 organizaciones internacionales asistieron la reunión. Los países presentes fueran Surinam, Jamaica, el Uruguay, Canadá, Guatemala, Costa Rica, México, los Estados Unidos y Colombia. En esta reunión, todos concordaran con las Atribuciones para GESPAA y el trabajo comenzó para establecer los procesos y procedimientos de GESPAA.**

# **Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO)**

## **Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA)**

- **Puntos de Contacto**

Cap. Merlin Preuss, Director de Aviación Civil de Canadá, y/o Sr. Carlos Carreiro que dirige la iniciativa de GESPAA junto con Cap. Preuss, por el correo electrónico de GESPAA en [WHTI-GEASA/ITHO-GESPAA@tc.gc.ca](mailto:WHTI-GEASA/ITHO-GESPAA@tc.gc.ca).

- **Páginas WEB**

**[www.whti-geasa.org](http://www.whti-geasa.org) (Inglés)**

**[www.itho-gespaa.org](http://www.itho-gespaa.org) (Español)**

**[www.itho-gessca.org](http://www.itho-gessca.org) (Francés)**

**[www.itho-gesaa.org](http://www.itho-gesaa.org) (Portugués)**

**Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO)  
Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y  
Asistencia en materia de Aviación (GESPAA)**

**MUCHAS GRACIAS**

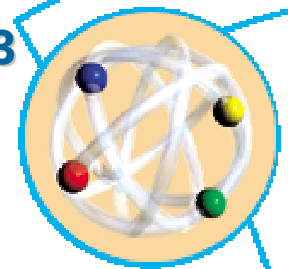




# HACIA EL CAMBIO: LA NUEVA MANERA DE VIAJAR

## El Boleto Electrónico

Presentación hecha en la  
Reunión del Comité Ejecutivo de la **CLAC**  
Varadero, Cuba 18 y 19 de junio de 2003





# **GIL MADRID**

Director Regional IDFS - Las Américas

IATA Miami



# En un principio habían boletos de papel

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT

ISSUED BY: IATA

ENDORSEMENTS: RESTRICTIONS

NAME OF PASSENGER: NOT TRANSFERABLE

DATE OF ISSUE: TOTAL OF TARIFFS

ISSUE IN EXCHANGE FOR: BAGGAGE CHECK

PASSENGER COUPON  
CUPON DE PASAJERO

| AT | FROM | TO | CARRIER | FLIGHT | CL | DATE | TIME | STATUS | FARE BASIS | NOT VALID AFTER | NOT VALID AFTER | NOT VALID |
|----|------|----|---------|--------|----|------|------|--------|------------|-----------------|-----------------|-----------|
| TO |      |    |         |        |    |      |      |        |            |                 |                 |           |
| TO |      |    |         |        |    |      |      |        |            |                 |                 |           |
| TO |      |    |         |        |    |      |      |        |            |                 |                 |           |
| TO |      |    |         |        |    |      |      |        |            |                 |                 |           |

FARE CALCULATION

ISSUE, FARE BASIS

TAX

TAX

TAX

TOTAL

FORM OF PAYMENT

APPROVAL

TICKET CODE

CONTROL NO

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT

ISSUED BY: IATA

ENDORSEMENTS: RESTRICTIONS

NAME OF PASSENGER: NOT TRANSFERABLE

DATE OF ISSUE: TOTAL OF TARIFFS

ISSUE IN EXCHANGE FOR: BAGGAGE CHECK

VOID

| AT | FROM | TO | CARRIER | FLIGHT | CL | DATE | TIME | STATUS | FARE BASIS | NOT VALID AFTER | NOT VALID AFTER | NOT VALID |
|----|------|----|---------|--------|----|------|------|--------|------------|-----------------|-----------------|-----------|
| TO |      |    |         |        |    |      |      |        |            |                 |                 |           |
| TO |      |    |         |        |    |      |      |        |            |                 |                 |           |
| TO |      |    |         |        |    |      |      |        |            |                 |                 |           |
| TO |      |    |         |        |    |      |      |        |            |                 |                 |           |

FARE CALCULATION

ISSUE, FARE BASIS

TAX

TAX

TAX

TOTAL

FORM OF PAYMENT

APPROVAL

TICKET CODE

CONTROL NO

1 3381183762 2

AL00073813837620K





# Y luego .....

## vinieron los Boletos Electrónicos (ET)

- Que son ?
- Como se trabajan ?



# OBJETIVO

Explicarles el concepto de emisión del  
Boleto Electrónico (ET)



# Que es una emisión electrónica ?

- **Es** un método para documentar la venta;
- **Es** llevar el control de los transportes del pasajero

Los detalles del boleto son guardados en el sistema computarizado de la línea aérea y están disponibles para permitir todas las transacciones que se hubieran podido lograr usando un boleto de papel.



# Que es una emisión electrónica ?

## ➤ No es:

➤ **“sin papel”** porque los pasajeros todavía necesitan un recibo, así como las Condiciones de Contrato y otros avisos legales.

➤ **“sin boleto”** porque a pesar de que el pasajero no recibe el documento físico, todavía existe un número de boleto en términos de los datos correspondientes a ese boleto electrónico, guardados en la base de datos del sistema computarizado de las líneas aéreas.

# Que es una emisión electrónica ?

## ➤ **Participantes en el proceso de Emisión electrónica**

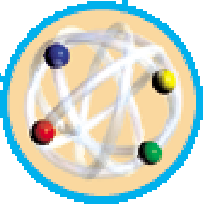
- Todo el itinerario debe ser apto para un boleto electrónico
  - Si uno o mas segmento(s) no son aptos para la emisión electrónica, se deberá emitir un boleto de papel para todo el itinerario



# Que es una emisión electrónica ?

## ➤ **Participantes en el proceso de Emisión electrónica**

- **Pasajero:** la persona calificada para usar el ET para viajar
- **Agencia de viajes o Línea Aérea emisora:** la entidad emisora del boleto
- **Proveedor de Sistema (CRS/GDS):** sistema mediante el cual se puede reservar y/o emitir boletos



# Conceptos claves del ET

- ✓ El número del documento electrónico es transmitido por medio de una solicitud clave especial **TKNE** a todas las líneas aéreas en el itinerario.
- ✓ Asociado al **PNR**.

Así de simple como pedir una comida especial !



# Conceptos claves del ET

## ✓ **Base de datos ET**

- ✓ La línea aérea emisora guarda la base de datos conteniendo todos los detalles de todos los ET que fueron emitidos (placas; códigos numéricos)
- ✓ Contiene todos los elementos listados en la Resolución 722f/g IATA de ET (son 129 !)
- ✓ Es un punto de referencia indispensable para toda la actividad ET de un determinado boleto y sus cupones (abierto, cerrado, re-emitido)





# Conceptos claves del ET

- **“Control”**

- Le permite a la línea aérea obtener el cupón ET de vuelo para el propósito de registro, abordaje, transporte, re-emitir o reembolsar el boleto.
- Este concepto está basado en la necesidad de tener un cupón de papel con el fin de ejecutar las acciones necesarias de la misma manera que con un boleto de papel.



# Conceptos claves del ET

- **“Control”**
  - La línea aérea emisora decide si le da el control a otra línea aérea basado en sus criterios comerciales.
  - existen acuerdos ET bi-laterales
    - se pueden eximir los endosos y restricciones



# **Beneficios claves del ET**

- Reduce costos de emisión
- Reduce los Boletos Prepagados / Boletos a la salida
- Previene la re-emisión de boletos “perdidos”
- Permite procesarlos mucho mas rápidamente mejorando el flujo de pasajeros
- Se contabiliza el ingreso mas rápidamente



# Beneficios claves del ET

- Mayor seguridad para el pasajero ante pérdidas o robos eventuales, al no existir el boleto físico como tal.
- El boleto electrónico es el futuro de la aviación y esto es sólo el comienzo ya que esperamos llegar a un mundo donde exista un E-pasaporte



# El camino a seguir

## ☐ Retos para la expansión del ET

- ☐ Aún no está disponible en todos los mercados
- ☐ Necesita una infraestructura confiable así como Aprobación Gubernamental
- ☐ Aceptación del pasajero

# Estado del ET en Las Américas

## LINEAS AEREAS CON ET

5T CANADIAN NORTH  
AA AMERICAN AIRLINES  
AC AIR CANADA  
AF AIR FRANCE  
AM AEROMEXICO  
AS ALASKA AIRLINES  
AZ ALITALIA  
BA BRITISH AIRWAYS  
BD BRITISH MIDLAND  
CM COPA  
CO CONTINENTAL AIRLINES  
CX CATHAY PACIFIC  
DL DELTA  
HA HAWAIIAN AIRLINES  
HP AMERICA WEST  
JL JAPAN AIRLINES  
JJ TAM Linhas Aereas

LA LAN CHILE  
LH LUFTHANSA  
LR LACSA  
LX SWISS  
MX MEXICANA DE AVIACION  
NW NORTHWEST AIRLINES  
OS AUSTRIAN AIRLINES  
RG VARIG  
SQ SINGAPUR AIRLINES  
TA TACA  
TP TAP AIR PORTUGAL  
TZ AMERICAN TRANS AIR  
UA UNITED AIRLINES  
US US AIRWAYS  
VS VIRGIN ATLANTIC  
YX MIDWEST EXPRESS AIRLINES



# 2003 ENERO - MARZO

| <u>BSP</u>          | <u>TOTAL BOLETOS</u>    | <u>ET</u>               |
|---------------------|-------------------------|-------------------------|
| ARGENTINA           | 591,618                 | 5,658                   |
| BAHAMAS-BVI         | 66,016                  | 2,139                   |
| BERMUDA             | 27,033                  | 11,697                  |
| BOLIVIA             | 119,499                 | ---                     |
| BRAZIL              | 2,364,776               | 191,628                 |
| CANADA              | 2,835,897               | 1,625,296               |
| CENTRAL AMERICA     | 246,309                 | 9,463                   |
| CHILE               | 339,955                 | 180,895                 |
| COLOMBIA            | 190,426                 | 590                     |
| REP DOMINICANA      | 100,652                 | 23,626                  |
| EASTERN CARIBBEAN   | 178,422                 | 7,816                   |
| ECUADOR             | 248,486                 | ---                     |
| JAMAICA             | 71,239                  | 4,339                   |
| MEXICO              | 2,045,615               | 116,533                 |
| PANAMA              | 63,028                  | 2,162                   |
| PERU                | 208,487                 | 13                      |
| URUGUAY             | 66,633                  | 1,115                   |
| VENEZUELA           | 227,215                 | 3,892                   |
| <b><u>TOTAL</u></b> | <b><u>9,991,306</u></b> | <b><u>2,186,862</u></b> |

# El rol de IATA

- Los ET son un tema altamente multidisciplinario y su implementación requiere de calificaciones tanto técnicas como de conocimiento provenientes de funciones, prácticas y criterios propios de la industria
- Promueve la expansión de los ET y de los acuerdos interlineales así como entre los grupos de la industria y las asociaciones para llegar a un criterio común





# El rol de IATA

## ➤ **PROMOVER**

- REDUCCION DE COSTOS
- CAMBIOS
- BOLETO ELECTRONICO

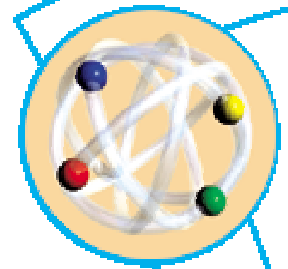


# Muchas gracias por su atención !

Para cualquier pregunta u orientación  
favor contactar a **Jaime Botero**  
en IATA Miami  
**[boteroj@iata.org](mailto:boteroj@iata.org)**



*INDUSTRY DISTRIBUTION AND FINANCIAL SERVICES*



## **Pronósticos de ACI para el transporte de pasajeros y de carga: 2002-2020**

*Se reanudará el fuerte crecimiento,  
en particular en el tráfico internacional*

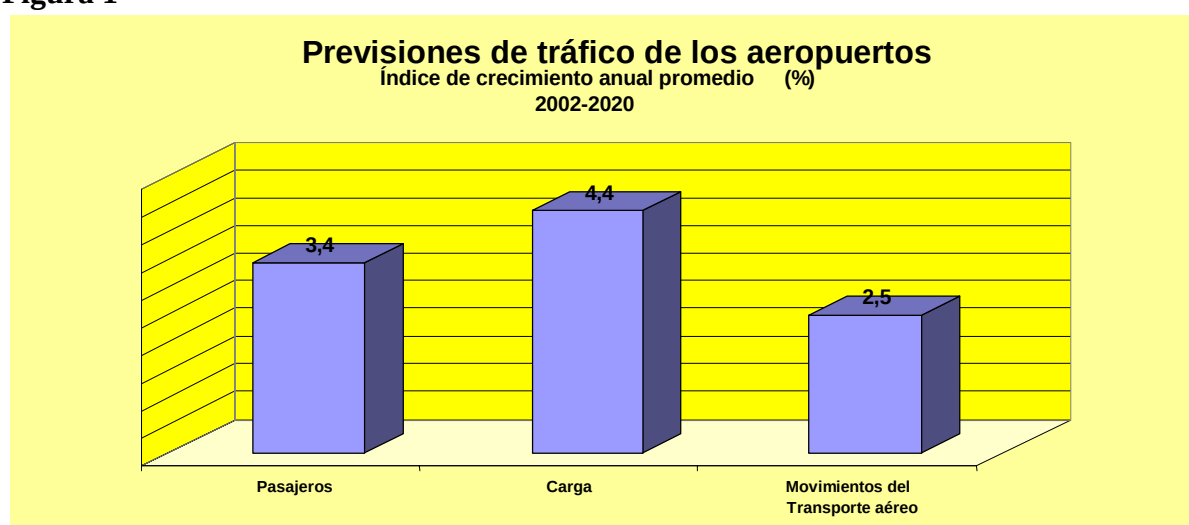
### **1. Introducción y resumen**

La elección de la fecha de publicación del conjunto de previsiones de ACI para el tráfico de pasajeros y carga mundial es especialmente significativa. Los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre en los Estados Unidos afectaron la aviación civil en todo el mundo y dieron lugar al primer problema importante, después de una tendencia de crecimiento rápido en forma continua durante casi 50 años. Los miembros de ACI señalaron en varias oportunidades que sería necesario esperar hasta mediados de 2002 para poder estar en condiciones de volver a dar un pronóstico sobre el desarrollo futuro con un grado razonable de confianza. El consenso que actualmente prevalece en la industria señala que era necesario perder el crecimiento de aproximadamente dos años para que el sector pudiera volver a retomar su pujante nivel de crecimiento. Los pronósticos de ACI que se presentan a continuación muestran su tendencia a confirmar esta teoría.

Estas proyecciones se basan en las previsiones que fueron informadas a mediados de 2002 por más de 300 aeropuertos miembro de ACI, los cuales representan el 59 por ciento aproximadamente del tráfico total de pasajeros manejado por los aeropuertos miembro de ACI en todo el mundo. Por consiguiente, la muestra es significativa e incluye una cantidad muy importante de los aeropuertos más importantes a nivel mundial y una buena muestra representativa de las seis regiones en la que se divide ACI.

ACI comenzó a elaborar previsiones sobre las tendencias observadas para los volúmenes de tráfico de pasajeros y de carga en 1997 porque creía que son los mismos aeropuertos los que se encuentran en la mejor posición para reconocer las limitaciones que afectan su desarrollo, incluyendo las limitaciones físicas y de infraestructura, junto con los obstáculos regulatorios que presentan obstáculos para su futura expansión. En contraposición, y con miras a proyectar las futuras tendencias para los viajes por aire, muchos de los analistas de la industria, usando modelos muy sofisticados de la economía mundial, solamente se limitan a evaluar las tendencias en la demanda sin realizar un correcto análisis de la otra cara, la de la oferta, con las restricciones a las que se enfrentan los aeropuertos para poder satisfacer esta demanda. Por lo tanto, y como era de esperar, las proyecciones de ACI para el crecimiento en el tráfico de pasajeros siempre han estado apenas por debajo de las previsiones de los fabricantes de células y de la IATA. En los próximos 20 años, los aeropuertos prevén un aumento anual del 3,4 por ciento promedio en el tráfico de pasajeros (4,0 por ciento para el volumen de tráfico de pasajeros internacionales, y 2,8 para el volumen de tráfico de pasajeros de cabotaje), del 4,4 por ciento para el transporte aéreo de carga, y del 2,5 por ciento para el movimiento de aeronaves. Las proyecciones para la región de Asia/ Pacífico son las que presentan el índice de crecimiento más alto para estos tres parámetros.

**Figura 1**



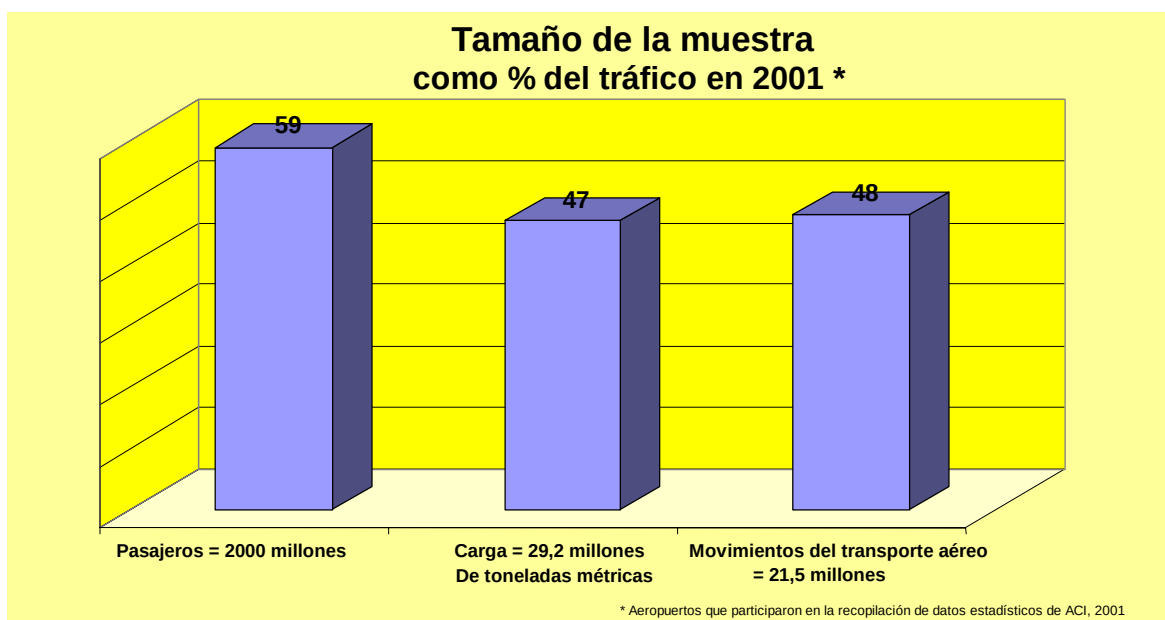
## 2. Características de la muestra

Más de 300 aeropuertos miembro de ACI, que en 2001 manejaban aproximadamente 2.000 millones de pasajeros o un 59 por ciento del volumen total del tráfico de pasajeros de los miembros de ACI, participaron en esta evaluación. Las seis regiones de ACI están bien representadas en la muestra. Esto permite realizar extrapolaciones globales con un alto nivel de confiabilidad tomando como base los datos de la muestra. En lo que se refiere al tráfico de carga, los aeropuertos que participaron en la evaluación operaron un volumen de 29,2 millones de toneladas en 2001, o sea, el 47 por ciento del volumen de carga total que pasó por los aeropuertos miembro de ACI. En el caso de las previsiones para los movimientos del transporte aéreo, los aeropuertos que participaron en la evaluación representan el 48 por ciento del total de movimientos. Por lo tanto, consideramos que esta muestra es suficiente a los fines de brindar una base precisa para la realización de las previsiones.

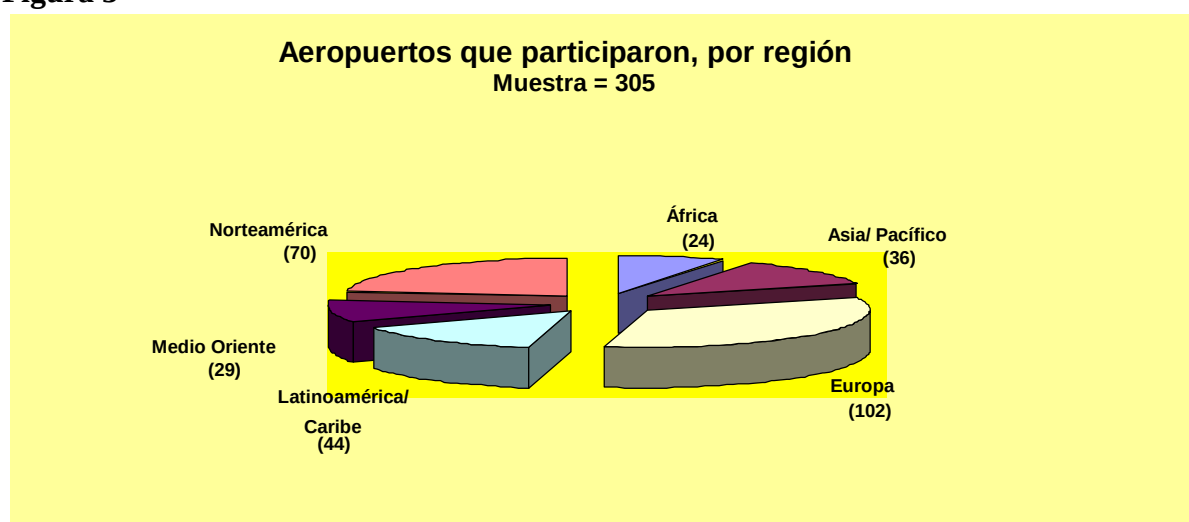
**Tabla 1. Muestra de la evaluación**

| Región                         | Cantidad de aeropuertos que participaron | Índice de crecimiento anual proyectado (2002-2020) para pasajeros |
|--------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| África                         | 24                                       | 3,9                                                               |
| Asia/ Pacífico                 | 36                                       | 5,4                                                               |
| Europa                         | 102                                      | 3,3                                                               |
| Latinoamérica/ Caribe          | 44                                       | 4,8                                                               |
| Medio Oriente                  | 29                                       | 2,7                                                               |
| Norteamérica                   | 70                                       | 2,5                                                               |
| <b>Promedio total/ mundial</b> | <b>305</b>                               | <b>3,4</b>                                                        |

**Figura 2**



**Figura 3**



### 3. Tráfico internacional de pasajeros que va a experimentar el crecimiento más rápido

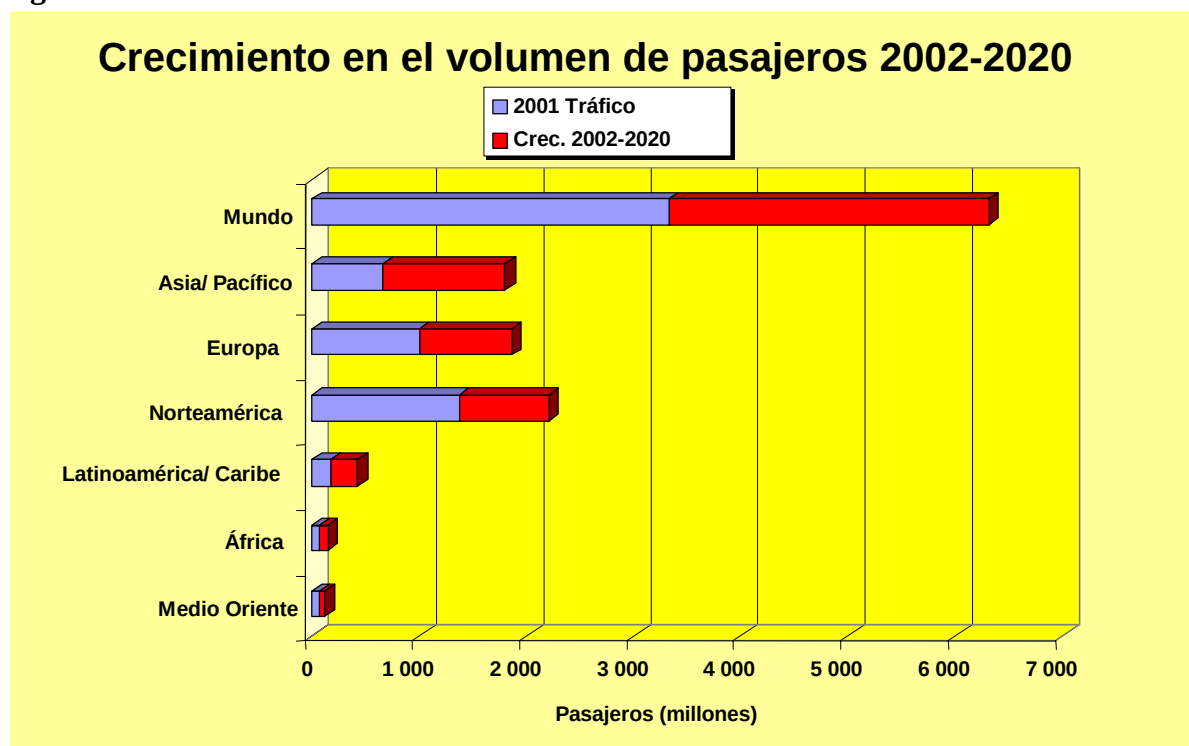
**Tabla 2. Crecimiento del tráfico aéreo de pasajeros, tanto de cabotaje como internacionales, por región (2002-2020)**

| Región                  | Cabotaje   | Internacional |
|-------------------------|------------|---------------|
| África                  | 3,7        | 3,9           |
| Asia/ Pacífico          | 4,9        | 5,8           |
| Europa                  | 2,3        | 3,6           |
| Latinoamérica/ Caribe   | 4,7        | 4,9           |
| Medio Oriente           | 1,3        | 3,4           |
| Norteamérica            | 2,3        | 3,8           |
| <b>Promedio mundial</b> | <b>2,8</b> | <b>4,0</b>    |

**Tendencias clave:** Se prevé un aumento en el volumen mundial de tráfico de pasajeros del 3,4 por ciento promedio por año entre el año 2002 y 2020. Por otra parte, se espera un aumento del 2,8 por ciento anual para el tráfico de pasajeros de cabotaje durante ese mismo período, mientras que, en el caso del tráfico internacional de pasajeros el incremento esperado llegaría al 4,0 por ciento. El índice de crecimiento anual promedio para el tráfico de pasajeros oscila entre un mínimo del 2,5 por ciento en Norteamérica, y un techo de 5,4 por ciento en las regiones de Asia/ Pacífico y Latinoamérica. En el caso de Europa, se espera un aumento para el tráfico de pasajeros comprendido dentro de un índice anual de 3,3 por ciento. En consecuencia, los índices más bajos de crecimiento se observan en Norteamérica y Europa, que cuentan con la base de tráfico más alta y una vasta experiencia en los mercados de la aviación, en los que se espera que este crecimiento ceda un poco con el correr del tiempo.

En todas las regiones, las previsiones indican un aumento más rápido en el tráfico internacional de pasajeros que en el de cabotaje. Esta tendencia se refleja de una manera más pronunciada en Norteamérica y Europa, donde se espera que el volumen de tráfico internacional de pasajeros llegue a una cifra que prácticamente duplica el índice de crecimiento para el tráfico de cabotaje. La región de Medio Oriente es un caso algo especial en este aspecto, ya que es la región más pequeña de las seis y, además, para esta región se observa una marcada preponderancia de vuelos internacionales. Cabe destacar, que se trata de una región en la que solamente Arabia Saudita y la República Islámica de Irán son los dos países considerados lo suficientemente grandes como para tener una red de cabotaje importante.

El crecimiento, según los índices previstos antes, arrojaría como resultado que para el año 2020, más de 6.300 millones de pasajeros viajarían por los aeropuertos de ACI (véase la Figura 4). Evidentemente, la necesidad de contar con una nueva capacidad en las terminales, las instalaciones en el sector aeronáutico y la administración del espacio aéreo es imperativa. Respecto de este tema, la “Evaluación sobre los aspectos económicos de los aeropuertos” más reciente de ACI (2001) demuestra que sus aeropuertos miembro están haciendo frente a este desafío, invirtiendo sólo en 2001 más de US \$23.000 millones en la modernización de las instalaciones y la expansión de su capacidad.

**Figura 4**

#### 4. Los aeropuertos miembro de ACI prevén un rápido crecimiento del transporte aéreo de carga

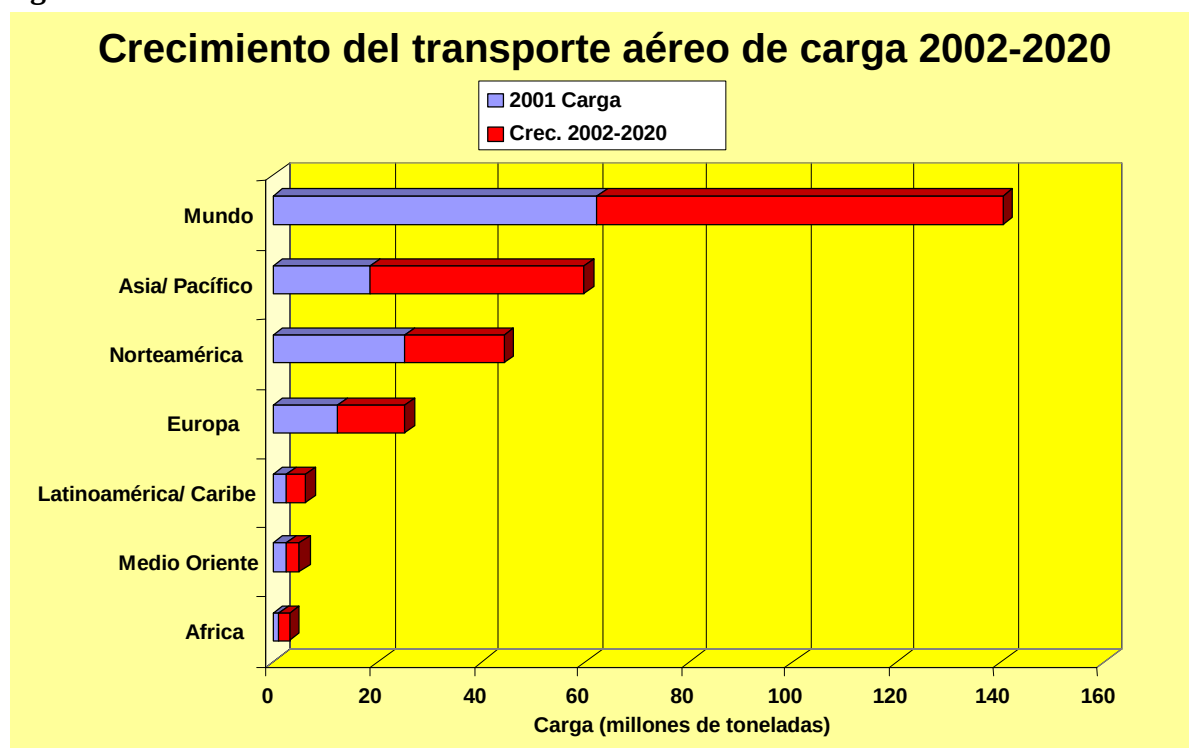
**Tabla 3. Transporte aéreo de carga: Índices de crecimiento anual promedio por región (2002-2020)**

| Región                  | Índice de crecimiento anual promedio (%) |
|-------------------------|------------------------------------------|
| África                  | 5,7                                      |
| Asia/ Pacífico          | 6,4                                      |
| Europa                  | 3,8                                      |
| Latinoamérica/ Caribe   | 4,7                                      |
| Medio Oriente           | 3,9                                      |
| Norteamérica            | 3,0                                      |
| <b>Promedio mundial</b> | <b>4,4</b>                               |

**Tendencias clave:** Los aeropuertos miembro de ACI anticipan que se seguirá observando un crecimiento acelerado para el transporte aéreo de carga en la medida en que continúe la integración de la economía mundial. Son dos los factores adicionales que favorecen el mercado del transporte aéreo de carga, a saber: el crecimiento esperado para los servicios de entrega de envíos, tanto internacionales como nacionales, y la capacidad de carga adicional de las bodegas que tendrá la nueva generación de aeronaves para su uso en largas distancias (el Boeing 777 y el Airbus A-340). Una versión del Airbus A-380 exclusivamente para su uso en el transporte de carga, que se entregará en unos años, representaría un importante aumento en la capacidad para el

transporte aéreo de carga. En vista de estos factores, no es ninguna sorpresa que las previsiones de ACI hagan referencia a un índice de crecimiento anual del 4,4 por ciento para el transporte aéreo de carga hasta el año 2020, y un nivel máximo de crecimiento del 6,4 por ciento para la región de Asia/ Pacífico, junto con un nivel mínimo del 3,0 por ciento para Norteamérica (véase la Figura 5).

**Figura 5**



La experiencia nos indica que el mercado del transporte aéreo de carga es extremadamente sensible a lo que acontece con la salud de la economía internacional. Con frecuencia, los volúmenes de carga caen abruptamente antes de que se produzca una recesión a nivel mundial, y tienden a sacar a la economía de las recesiones con un crecimiento excepcionalmente fuerte. Adicionalmente, el tráfico aéreo de carga es muy susceptible a las variaciones en los aranceles que se aplican en las otras modalidades de transporte, en particular en las modalidades ferroviarias, terrestre y marítima. Si bien aproximadamente el 40 por ciento del volumen total del transporte aéreo de carga internacional – en términos de cifras – se transporta por aire, una importante proporción de este volumen podría ser objeto de un “cambio modal” en caso de observarse una pérdida de competitividad en el transporte aéreo como consecuencia de, por ejemplo, aumentos en el costo del combustible o nuevas medidas de seguridad. Por lo tanto, las previsiones para el transporte aéreo de carga están, por su naturaleza misma, plagadas por la incertidumbre. La abrupta caída observada para el transporte aéreo de carga en todo el mundo, que comenzó a finales del año 2000 y duró casi dos años, fue más prolongada y más profunda de lo predicho por los expertos de la industria. Y, fue sólo en el segundo trimestre de 2002 que la industria del transporte aéreo de carga volvió a retomar su



patrón de crecimiento tradicional.

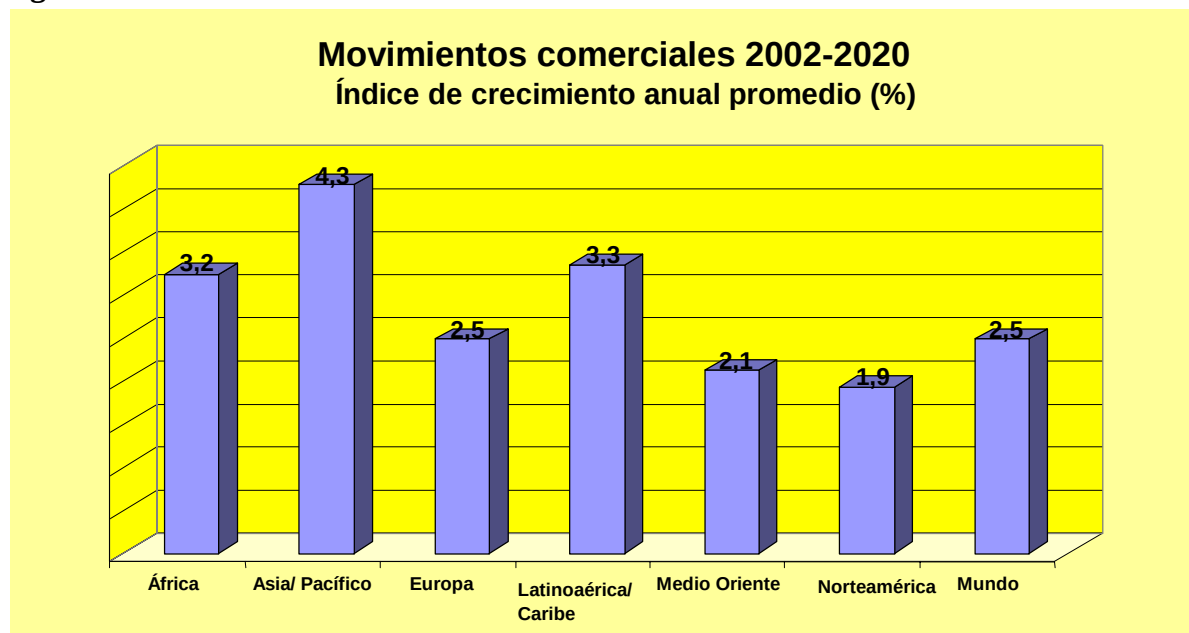
Los miembros de ACI están valorando cada vez más al transporte aéreo de carga, tanto como un medio eficiente que les permite aumentar al máximo los escasos recursos en materia de capacidad (por lo general, los operadores de carga evitan las horas de mayor actividad, en la que se concentra el tráfico de pasajeros) y diversificar las vías de ingresos. La feroz competencia que se observa en los aeropuertos de todo el mundo por las operaciones regionales de concentración / clasificación de transportistas tales como FedEx, UPS, DHL y TNT nos da una clara prueba de este nuevo énfasis que se le está dando al transporte de carga.

## **5. Previsiones para los movimientos de tráfico aéreo**

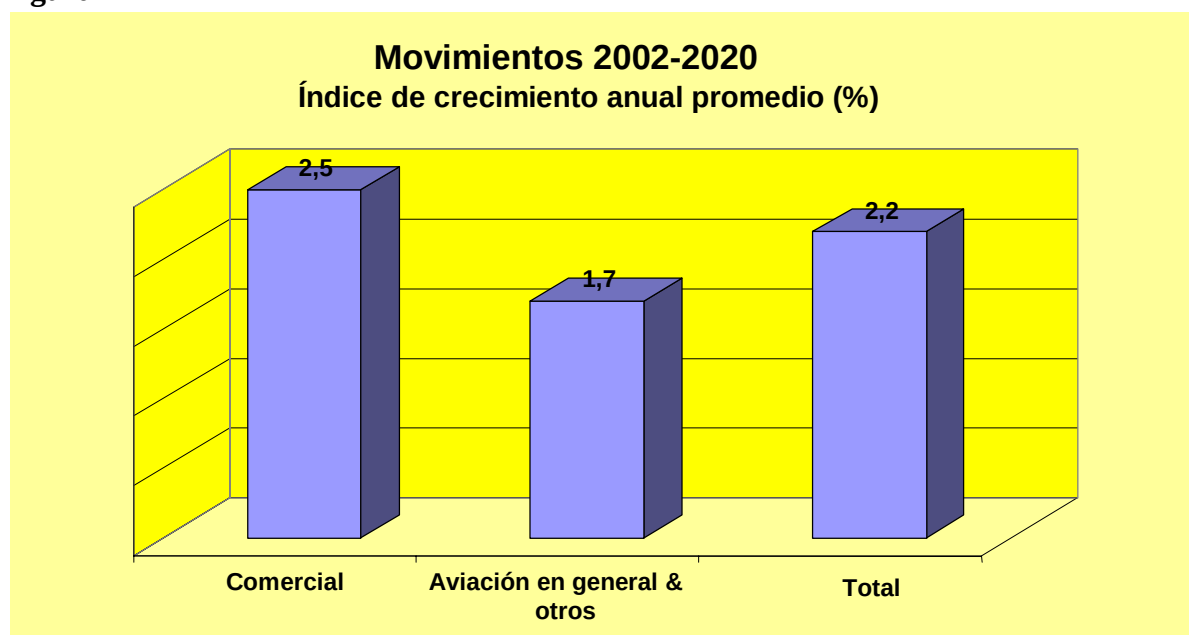
Puede decirse con fundamento que, de todas las operaciones aeroportuarias, los movimientos de tráfico aéreo constituyen el parámetro más difícil de predecir. Para poder ser precisos, es necesario hacer suposiciones sobre la composición de toda la flota mundial, algo que es muy difícil de hacer, en especial en un momento en el que hasta los principales fabricantes de células no saben con exactitud qué tipo de aeronaves van a ofrecer. Más aún, según las reglamentaciones sobre niveles de ruidos y emisiones en el ámbito internacional, regional y nacional, es probable que ciertas aeronaves actualmente existentes que operan dentro de la flota salgan de circulación, aunque el cronograma de este proceso diste mucho de ser claro y pueda variar de región en región.

Por último, es necesario analizar los factores de carga (el porcentaje de la capacidad de pasajeros y carga ocupada) y los rendimientos (ingresos por pasajero o unidad de carga). Se puede ganar algo de capacidad simplemente aumentando los factores de carga. Y, a su vez, factores de carga altos constituyen el elemento esencial en los casos en los que los rendimientos son bajos. Otro fenómeno es el de los transportistas nuevos que, según se pudo comprobar, generan una nueva demanda en los mercados que previamente no estaban adecuadamente servidos. De hecho, las bajas tarifas tuvieron un gran efecto, movilizandó la demanda latente de los viajes por aire tanto en Norteamérica como en Europa.

**Figura 6**



**Figura 7**



ACI prevé (Figuras 6 y 7) que la cantidad de movimientos de aeronaves de las líneas aerocomerciales (tanto de pasajeros como de carga) experimentará una suba del 2,5 por ciento anual hasta el año 2020. La Figura 7, que incluye una previsión del crecimiento anticipado para los movimientos de aeronaves en la aviación en general (aeronaves privadas y corporativas) es de particular interés. En Norteamérica, el denominado “factor de fastidio” en el transporte aéreo

debido a las medidas de seguridad más estrictas, ha traído aparejada una repentina suba en la venta de aeronaves corporativas, incluyendo la titularidad compartida de tales aeronaves. Cabe esperar que esta tendencia continúe si el “factor fastidio” sigue siendo un tema de preocupación, pero también es preciso señalar que esta tendencia podría revertirse si las nuevas medidas de seguridad tuvieran más en cuenta al pasajero.

La proyección de un aumento del 2,5 por ciento en los movimientos de aeronaves tiene en cuenta el hecho de que la nueva generación de aeronaves tendrá un alcance mucho mayor que el de sus predecesoras, eliminando prácticamente por completo la necesidad de realizar escalas técnicas para el reabastecimiento de combustible. La flota del futuro también se caracterizará por tener aeronaves de mayor porte, con una mayor cantidad de pasajeros por movimiento, reduciendo de este modo la cantidad total de movimientos de aeronaves. El hecho de que el aumento en esta previsión sea modesto en sus proporciones es una buena noticia para los aeropuertos, en particular para aquellos que se enfrentan restricciones en la capacidad. Por consiguiente, las mejoras en la tecnología que permitan tener más movimientos de aeronaves por hora, sumadas a las inversiones en nueva capacidad (véase más adelante), tendrán un largo camino por recorrer antes de poder hacer frente al aumento previsto para los movimientos de aeronaves.

Una consideración final que debe tenerse en cuenta al hacer previsiones para los movimientos de aeronaves es la importancia cada vez mayor que tienen las aeronaves regionales, que a menudo han reemplazado a las aeronaves de mayor porte en la conexión entre ciertas ciudades después de los acontecimientos del 11 de septiembre. El mayor uso de aeronaves regionales puede generar un aumento en la cantidad de movimientos de aeronaves en las rutas cortas y, en cierta forma, contrarrestar la tendencia hacia el uso de aeronaves de mayor porte para los vuelos de larga distancia.

## **6. Conclusión**

Hasta hace poco, los líderes de la industria apuntaban a la capacidad aeroportuaria como la principal limitación que impedía obtener índices de crecimiento más altos para el tráfico aéreo. Sin embargo, la “Evaluación sobre los aspectos económicos de los aeropuertos” de ACI demostró en reiteradas oportunidades que los aeropuertos miembro de ACI invierten sumas muy importantes en nuevas obras de infraestructura. También se está planificando la construcción de muchos aeropuertos nuevos. No obstante y a pesar de estos esfuerzos admirables, las continuas inversiones masivas en infraestructura aeroportuaria, tanto del lado tierra como del lado aire, y las mejoras en la gestión del control del tráfico aéreo son un prerrequisito para el desarrollo de la industria de la aviación civil del futuro. En los países en los que los intereses ambientales impiden la construcción de pistas adicionales, existe un cierto margen que permite convertir los aeródromos militares en aeródromos de uso civil con el fin de aumentar la capacidad. Ya se han llevado a cabo tales conversiones en Francia (Châteauroux), Alemania (Hahn) y Estados Unidos (Austin).

ACI tiene una visión alentadora sobre el futuro. Los operadores aeroportuarios de todo el mundo están respondiendo al desafío que les presenta la capacidad con una buena visión y optimismo. Con la cantidad cada vez mayor de aeropuertos administrados por empresas comerciales, la diversificación de las vías de ingresos y el mejor acceso a los mercados crediticios y de valores, los recursos financieros para nuevas inversiones son formidables. En relación con este tema, es alentador que la “Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos” (ANSCConf 2000) recientemente llevada a cabo por la OACI haya adoptado una política que favorezca un marco regulatorio flexible para los aeropuertos, ya que esto asegura los incentivos para que los aeropuertos puedan crecer e invertir. Con estos acuerdos flexibles, los aeropuertos seguirán siendo atractivos como inversiones y estarán bien posicionados para poder hacer frente a las demandas del mercado de la aviación civil.

Los operadores aeroportuarios de todo el mundo piensan en grande, tal como lo demuestra la cantidad de proyectos propuestos que superan los US \$500.000 millones que se enumeran en el Anexo que se adjunta al presente documento. Y, aunque los tristes acontecimientos del 11 de septiembre cambiaron el carácter del viaje por aire, la fuerza vital que caracteriza al sector sigue intacta. La aviación civil es un motor esencial en el mercado mundial que sostiene al turismo, el comercio y el flujo de las inversiones dentro de esta economía mundial interdependiente. Todas las señales indican que el sector volverá a retomar su rápido crecimiento ya que los operadores aeroportuarios de todo el mundo están tomando medidas que les permitan optimizar la seguridad operacional y física, aunque siempre fieles al compromiso de brindar servicios de primer nivel tanto a los pasajeros como a las líneas aéreas.

**Definiciones:**

*Pasajeros:* pasajeros embarcados + desembarcados, excluyendo los pasajeros en tránsito directo.

*Carga:* mercancías cargadas + descargadas en toneladas métricas, excluyendo correspondencia, carga en tránsito y carga transportada en camiones.

*Movimientos comerciales:* movimientos de las aeronaves que cumplen servicios regulares o servicios no regulares, incluyendo toda la carga (aeronaves exclusivas para carga) y correspondencia.

*Movimientos de aviación en general & otros:* movimientos de la aviación en general, la aviación militar, de capacitación y otros (por ejemplos, taxis aéreos, aviones de fumigación).

*Movimientos totales:* aterrizajes y despegues de una aeronave.