

LXVI REUNIÓN DEL COMITE EJECUTIVO

(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

INFORME

Presidencia, lugar y fecha de la Reunión

1. Bajo la presidencia del Sr. César Aguilera Torres, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se celebró la LXVI Reunión del Comité Ejecutivo, los días 30 de junio y 1° de julio de 2004, en la ciudad de Medellín, Colombia, en el salón “Antioquia” del Hotel Intercontinental Medellín.

Secretaría y participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 105 delegados representando a 15 Estados miembros, 6 Estados observadores, 8 organismos internacionales y 1 industria aeronáutica. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

Homenaje póstumo a los señores Federico Bloch y Ernesto Vásquez Rocha.

3. Antes de dar inicio a ceremonia de apertura, el Comité Ejecutivo de la CLAC rindió un homenaje póstumo a los señores Federico Bloch y Ernesto Vásquez Rocha (**Adjuntos 2 y 3**, respectivamente) y encargó a la Secretaría la entrega de un acuerdo de condolencia a sus familiares por la irreparable pérdida.

Ceremonia de apertura

4. El discurso de orden estuvo a cargo del César Aguilera Torres, Presidente de la CLAC, agradeció a las Autoridades Colombianas por la oportunidad de celebrar una reunión del Comité Ejecutivo en ese país. El texto del discurso figura como **Adjunto 4** al presente informe.

5. Seguidamente, se dio lectura a las cartas enviadas por el Sr. Sergio Fajardo Valderrama, Alcalde de la ciudad de Medellín de Colombia y Sr. Aníbal Gaviria Correa, Gobernador del Departamento de Antioquia, manifestando su imposibilidad de asistir a la reunión. Especial atención mereció el mensaje enviado por el Presidente de Colombia, Sr. Álvaro Uribe Vélez. Los textos de las cartas y el mensaje figuran como **Adjuntos 5, 6 y 7**, respectivamente.

6. Finalmente, el Dr. Juan Carlos Vélez Uribe, Director de la Aeronáutica Civil de Colombia, dio la bienvenida a las delegaciones participantes e inauguró oficialmente la reunión. El texto de su discurso figura como **Adjunto 8** a este informe.

Orden del Día

7. El Comité Ejecutivo adoptó el Orden del Día, tal como se detalla en el **Adjunto 9** del presente informe.

Sesiones abiertas

Cuestión 1 del

Orden del Día: **Presentación sobre “Concepto y ventajas de los sistemas regulatorios regionales”.**

Tarea Nro. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/02

8. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/02 y se refirió a la iniciativa de la CLAC y a los antecedentes del establecimiento del Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, así como a su situación actual, sus miembros y la labor desarrollada durante sus dos años de funcionamiento en la región.

9. Seguidamente, invitó al Sr. Juan Díaz, Jefe de Servicio de Estandarización de Procedimientos de Inspección de la DGAC de España, a realizar una presentación sobre “Concepto de un sistema regulatorio, ventajas y retos para su establecimiento”, conforme a lo acordado durante la Novena reunión ordinaria de la Junta General del Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (Buenos Aires, Argentina, 4 de noviembre de 2004) y, a requerimiento del Coordinador del Sistema. Copia de la presentación se acompaña como **Adjunto 10** al presente informe.

10. En dicha presentación, entre otras cosas, se invita a participar del Seminario de alto nivel sobre el “concepto y ventajas de sistemas reguladores regionales” a llevarse a cabo a principios del próximo año en Río de Janeiro, Brasil.

Conclusión

11. El Comité Ejecutivo tomó nota de la presentación.

Cuestión 2 del

Orden del Día: **Examen y aprobación de las conclusiones de la Decimotercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13) (Santiago de Chile, del 9 al 11 de marzo de 2004)**

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/03

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/19 *CORRIGENDUM*

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/20

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/21

Nota informativa CLAC/CE/66-NI/01

12. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/66-NE/03 mediante la cual se sometía a consideración del Comité Ejecutivo el Informe de la Decimotercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13) realizada en la ciudad de Santiago de Chile, del 9 al 11 de marzo de 2004. El Secretario fue presentando punto por punto los temas discutidos y las conclusiones alcanzadas en la citada reunión.

Panel sobre aviación específica / trabajos aéreos especializados (aviación agrícola y extinción de incendios). (Cuestión 1 del Orden del Día). Tarea Nro. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC.

13. La Secretaría se refirió a los resultados de la encuesta circulada entre los Estados de la región sobre aviación específica, señalando la importancia de la labor del grupo *ad hoc* constituido para darle seguimiento a esta actividad, y a las presentaciones efectuadas por los Expertos de Brasil, Colombia y Venezuela durante el GEPEJTA/13.

14. De igual manera, reiteró sobre la aclaración de los diferentes conceptos y puntualizó la necesidad de definir el servicio aéreo regular y no regular, y la diferencia entre los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo; sugiriendo que, para fines conceptuales, se utilice como guía la documentación de la OACI. Destacó además el pedido planteado por el GEPEJTA de considerar una Guía de Orientación sobre esta materia, lo que constituiría una gran ayuda para el desarrollo de esa actividad; así como ampliar el campo de análisis de los trabajos aéreos especializados.

Conclusión

15. El Comité Ejecutivo tomó nota de la sugerencia del GEPEJTA y acordó lo siguiente:

- a) Encargar al Grupo *ad hoc* constituido por Colombia (Ponente), Argentina, Costa Rica, Ecuador y la OIP que, con el apoyo de la Secretaría, continúe recopilando y analizando la información y prosiga el trabajo considerando la estandarización de conceptos.
- b) Encargar a la Secretaría la actualización de la tabla referente a la “Encuesta sobre Aviación General Específica (Trabajos Aéreos Especializados)” y presentar un informe en la próxima reunión.
- c) Que el análisis del tema sobre aviación específica no se circunscriba sólo a los de la aviación agrícola y extinción de incendios, sino todo el espectro de los “trabajos aéreos especializados”.
- d) Encargar al Grupo *ad hoc* la elaboración de un Proyecto de Decisión con una Guía de Orientación para discutirlo en la próxima reunión.

Seguimiento a la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros. Revisión del estado de las Decisiones de la CLAC. (Cuestión 2 del Orden del Día). Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC.

16. La Secretaría sometió a consideración del Comité Ejecutivo varios Proyectos de Decisión que debían ser modificados y/o derogados debido a cambios que se han producido en función de su aplicación o porque en su contenido se hacía referencia a documentos que ya no estaban vigentes.

17. Con relación al tema de los derechos del usuario, el delegado de Colombia presentó una nota de estudio en la que recogía algunos aspectos de la evolución mundial y regional de dichos derechos y la calidad en la prestación del servicio de transporte aéreo a los usuarios, recomendando a los Estados miembros mantenerse atentos a los desarrollos mundiales sobre este tema, con el fin de enriquecer el proyecto de Recomendación sobre “Derechos del usuario” y la Cartilla respectiva, particularmente con la expedición del Reglamento (CE) No. 261/2004 del Parlamento Europeo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de vuelo, el cual entrará en vigor el 17 de febrero de 2005; así como del proyecto de decisión andina que se viene trabajando en el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, a fin de armonizar aún más el proyecto de recomendación sobre Derechos del Usuario. Adicionalmente, sugirió la adopción de medidas para lograr una mayor información de los pasajeros, así como posibilitar la adopción de compromisos voluntarios o “códigos de conducta” propuestos por las líneas aéreas de la región.

18. De igual manera, solicitó a los Estados apoyar la presentación de una nota de estudio que resuma la experiencia Latinoamericana en el tema de los derechos y deberes de los usuarios, en la próxima Asamblea de la OACI. Finalmente, sugirió que este tema sea incluido formalmente en el programa de trabajo de la CLAC para el próximo bienio.

19. Por su parte, el delegado de AITAL se refirió al trabajo de las líneas aéreas en la región para asegurarse que todos los clientes y pasajeros reciban el mejor servicio posible, así como a los temas mencionados en la nota presentada por Colombia, particularmente en lo relacionado a la regulación en Europa, basada en iniciativas propias de las aerolíneas, como la búsqueda de voluntarios, etc. Al mismo tiempo, manifestó su preocupación con relación a algunas implicaciones, como aplicar el modelo europeo a Latinoamérica, debido a que dicho modelo había presentado muchas deficiencias. Motivo por el cual, sugirió tomar en cuenta dicho modelo pero aplicarlo según la realidad de la región. Con respecto al tema de los derechos del usuario, ofreció el apoyo de AITAL para la elaboración de una nota de estudio para la Asamblea de OACI, a efectos de obtener mejores resultados.

20. De manera aclaratoria, el Secretario manifestó que existe un consenso para que este tema sea discutido en el GEPEJTA. De este modo, señaló que se debería analizar la Resolución Europea y evaluar si va o no a modificar la Resolución de la CLAC. En ese sentido, sugirió que IATA y AITAL presenten una nota de estudio en el GEPEJTA con sus planteamientos al respecto. En relación con la nota informativa que se presentará a la Asamblea de OACI, manifestó que la experiencia latinoamericana se debería basar en las dos Decisiones que sobre esa materia dispone la CLAC: Recomendación A14-2 “Derechos del usuario” y Resolución A15-7 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.

21. Seguidamente, el delegado de Colombia manifestó su acuerdo con la propuesta de la Secretaría y dio a conocer que, de tiempo atrás, su país ha venido proponiendo que la CLAC y la OACI traten el tema de los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo, ya que consideran que es un tema que se le ha dado poca atención en el pasado; esto, sin dejar de reconocer los esfuerzos que ha hecho la CLAC a través del desarrollo de sus Decisiones. Como respuesta a AITAL, manifestó observar una preocupación por parte de las aerolíneas con relación a la regulación de los deberes y derechos de los usuarios del transporte aéreo. En ese sentido, sugirió que estudiaran y analizaran la experiencia colombiana, donde antes de expedir unas regulaciones con carácter de sanción contra las aerolíneas, su país había hecho un trabajo en conjunto, generando una serie de beneficios, no sólo para los usuarios sino también para las aerolíneas.

22. Por otro lado, la delegada de Cuba se refirió a la ratificación de las Resoluciones Estatutarias y sugirió realizar un análisis respecto al estado de su aprobación durante la próxima reunión del GEPEJTA, propuesta que fue acogida favorablemente por el Comité Ejecutivo.

Conclusión

23. El Comité Ejecutivo, luego de pasar revista a cada uno de los Proyectos de decisión y analizar la nota de estudio presentada por Colombia, acordó lo siguiente:

- a) Encargar a Colombia la actualización de la Recomendación A14-2 “Derechos del usuario” y Resolución A15-7 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total” a fin de que sean analizadas por el GEPEJTA en su próxima reunión.
- b) Encargar a Colombia la elaboración de un proyecto de nota informativa para la próxima Asamblea de la OACI, que resuma la experiencia Latinoamericana en el tema de los derechos y deberes de los usuarios, y presentarla para el análisis del GEPEJTA durante su próxima reunión.
- c) Encargar al GEPEJTA el análisis del estado de aprobación de las Resoluciones Estatutarias durante su próxima reunión.
- d) Sugerir a la Asamblea la derogación de la Recomendación A6-3 sobre “Reembolsos” y la Declaración de México del 14 de diciembre de 1998; y,
- e) Acoger favorablemente los Proyectos de Decisiones que se incluyen a continuación para ulterior aprobación de la Asamblea:

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16- CLÁUSULA A INTRODUCIR EN ACUERDOS BILATERALES SOBRE TRANSPORTE AÉREO PARA ELIMINAR LA DOBLE TRIBUTACIÓN

CONSIDERANDO que resulta necesario facilitar la explotación de los servicios aéreos de la Región en lo que se refiere a los diversos sistemas de impuestos;

CONSIDERANDO que en tal sentido, la CLAC adoptó a través de sus Asambleas, una política de reducción de la carga impositiva que imponen los Estados a los usuarios del transporte aéreo e incentivar la afectación de dichos fondos a la satisfacción de las necesidades específicas del modo aéreo, con tratamiento independiente de otros modos de transporte;

CONSIDERANDO las dificultades actuales para formalizar un acuerdo multilateral tendiente a evitar la imposición múltiple, por escapar de la competencia específica aeronáutica la cuestión arancelaria, por las diferencias en los métodos comerciales y contables y la legislación comercial, lo que hace aconsejable su negociación sobre bases de bilateralidad.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que, en las negociaciones que concierten entre sí, lo mismo que respecto de terceros países, se incluyan previsiones en los acuerdos sobre transporte aéreo relativas al compromiso para evitar la múltiple tributación que afecte al transporte aéreo y a sus ganancias, impuestos

a las utilidades así como los impuestos sobre bienes muebles y otros gravámenes sobre las aeronaves, de conformidad con las políticas de la OACI en materia de impuestos que gravan el transporte aéreo internacional.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A10-5.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16- DECLARACIONES DE LA CLAC

CONSIDERANDO que tanto el Estatuto como el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, en varios de sus artículos, hacen referencia a las Conclusiones, Resoluciones y Recomendaciones como instrumentos de decisiones adoptadas por la Asamblea;

CONSIDERANDO que ni en el Estatuto ni en el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC se hace referencia específica a las Declaraciones;

CONSIDERANDO que, no obstante lo señalado, la Asamblea de la CLAC ha promulgado varias Declaraciones;

CONSIDERANDO la necesidad de definir las referidas Declaraciones.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Definir a la “Declaración” como una manifestación de la CLAC ante determinado asunto, que no implique necesidad alguna de aprobación o de acción individual por parte de los Estados miembros.
2. Esclarecer que, en consecuencia, las Declaraciones no deben integrar el conjunto de Decisiones de la CLAC, debiendo únicamente constar como Anexo al compendio de Decisiones, exclusivamente para fines informativos.
3. Establecer que las Declaraciones no recibirán codificación normativa (CON, RES o REC) y como parte de su título deberá constar la ciudad donde fue promulgada y la fecha respectiva.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-5.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16- DERECHOS DEL USUARIO

CONSIDERANDO que entre los objetivos de la CLAC se encuentra la obtención de un desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que resulta necesario tutelar los derechos del usuario como principal sostén de la industria;

CONSIDERANDO que el reconocimiento de tales derechos debe ser complementado con la confección de una cartilla que los detalle convenientemente.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A LOS ESTADOS MIEMBROS

1. Adoptar el siguiente régimen de atención al pasajero cuando se le deniegue el embarque, por razones que no le son imputables, teniendo reserva confirmada:
 - a) Las líneas aéreas deberán utilizar todos los medios a su alcance para proporcionar transporte sustitutivo en el primer vuelo disponible en alguna línea regular o no regular, incluyendo conexiones con espacio confirmado cuando estas últimas sean aceptables para el pasajero. El pasajero, a su elección, podrá optar por el transporte sustitutivo o por el reembolso del importe pagado; sin perjuicio del ejercicio de los restantes derechos previstos en el párrafo 2 de la presente Recomendación.
 - b) Las líneas aéreas proporcionarán al pasajero, como mínimo, los siguientes servicios sin cargo para el mismo:
 - i) Una comunicación al punto de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario.
 - ii) Comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo.
 - iii) Alojamiento en algún hotel del aeropuerto o la ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo exceda las cuatro horas.
 - iv) Transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.
 - c) La línea aérea no está obligada a prestar los servicios indicados en el literal b), cuando la denegación de embarque se deba a razones imputables al pasajero o por orden de autoridad competente, de conformidad a lo establecido en el contrato de transporte.
 - d) Las líneas aéreas y las agencias de viaje estarán obligadas a colocar carteles explicativos en los puntos de emisión de boletos, reservación de espacios y en los mostradores de los aeropuertos, indicando claramente el régimen establecido o aprobado por el gobierno respectivo.
 - e) Los servicios mencionados en el párrafo b) son los mínimos a que tiene derecho un pasajero no embarcado, pudiendo la línea aérea ofrecer otros no especificados por esta Recomendación, de acuerdo con las circunstancias especiales y la condición del pasajero.
2. El régimen de atención al pasajero establecido en el numeral 1, no implica ni supone renuncia por parte del mismo al ejercicio de sus derechos, conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y a la legislación del país donde existió la denegación de embarque.
3. El campo de aplicación de estos principios resulta aplicable a todos los vuelos regulares internacionales que salen del territorio de los Estados miembros de la CLAC, cualquiera sea el país

de bandera del explotador y a todos los vuelos del interior, siempre que se trate de pasajeros con documentos de transporte con conexión directa a un vuelo internacional de salida o llegada.

4. Definición de "espacio previamente confirmado":
Especificación del número de vuelo y la anotación "OK" en el lugar apropiado del billete por parte de la línea aérea o su agente autorizado. Siempre que sea posible, dicha anotación irá acompañada del número de referencia de la reserva y/o la identificación de la línea aérea o el agente que haya hecho la misma.
5. Pérdida de un vuelo de conexión:
Los servicios mínimos especificados en el párrafo 1, también deberán ser proporcionados por la línea aérea en los puntos de conexión especificados en el billete cuando se pierdan los vuelos de conexión con reserva confirmada indicados en el mismo.
6. Aceptación del transporte sustitutivo:
El pasajero podrá rechazar el transporte sustitutivo a que se refiere el párrafo 1, apartado a), cuando no se le ofrezcan condiciones similares a las indicadas en el billete de pasaje.
7. En el billete de pasaje u otro lugar conveniente, se deberá indicar claramente que las cancelaciones tardías y pasajeros no presentados, pueden acarrear penalidades, incluso cancelaciones de los tramos subsiguientes.
8. Las tarifas pagadas por el usuario serán válidas dentro de los plazos y condiciones que especifique el billete.
9. Adoptar los siguientes criterios en materia de documentos de viaje no utilizados o parcialmente utilizados:
 - a) Tipos de reembolsos:
 - i) Reembolso involuntario:
Se aplica cuando la línea aérea no pueda proporcionar los servicios dentro de las condiciones estipuladas en el documento de viaje respectivo.
 - ii) Reembolso voluntario:
Se aplica cuando las razones que invoque el pasajero para solicitar el reembolso no son atribuibles a incumplimiento del contrato de transporte por parte de la línea aérea.
 - iii) Reembolso de un billete extraviado o de otro documento de viaje procede previa prueba satisfactoria del extravío.
 - b) Los reembolsos serán efectuados por el transportista que emitió originalmente el documento de viaje o por sus agentes autorizados.
 - c) Los reembolsos se harán en la moneda en que se haya pagado la tarifa o en la moneda del país en el que se realiza el reembolso.
 - d) En los casos de reembolsos involuntarios, éstos se harán en la moneda del país donde se pagó la tarifa o en la moneda del país en que se haga el reembolso, a opción del beneficiario. En

ambos casos se aplicará sobre el valor de la tarifa original expresada en dólares, el tipo de cambio vigente en el momento del reembolso.

- e) En los casos de reembolsos voluntarios y de documentos de viaje extraviados, éstos se harán en la moneda en que se pagó la tarifa, manteniendo el tipo de cambio vigente en el momento en que se adquirió el documento de viaje.
 - f) Cuando los Estados miembros consideren justificado autorizar a las líneas aéreas aplicar recargos o gastos administrativos en relación con los reembolsos, dichos recargos o gastos no se aplicarán en los casos de reembolsos involuntarios y debido a enfermedad o fallecimiento del pasajero.
10. Que, en casos especiales, los pasajeros que requieren de asistencia especial, tengan derecho de embarcar, en primer término, con la debida asistencia y en lo posible disponer de un asiento de mayor comodidad dentro de la clase respectiva.
11. Que adopten la "CARTILLA" que obra en el Anexo de la presente Recomendación, como texto de orientación conteniendo información sobre los derechos de los usuarios, a efectos de su difusión por los medios que resulten pertinentes.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-2.

ANEXO

CARTILLA DE DERECHOS DEL USUARIO DEL SERVICIO AÉREO

(Texto de orientación)

Introducción

El transporte aéreo se basa en un contrato entre el usuario (puede ser usted mismo) y el transportador aéreo aun cuando el primer contacto se haya efectuado a través de la mediación de un agente autorizado. En consecuencia, de ese contrato se derivan derechos y obligaciones para las dos partes, siendo el agente en el caso de haberlo, responsable solidariamente con el transportista. Por esta razón, es necesario conocer los derechos que le asisten, incluidos aquellos relacionados a su seguridad y cuáles los procedimientos que debe seguir para proteger sus intereses.

Los derechos del usuario del transporte aéreo son los siguientes :

1. Vuelos confirmados:

- a) Si un billete de pasaje está emitido con fecha de salida confirmada y su embarque es denegado por falta de espacio, lo que en el lenguaje aerocomercial se llama "sobreventa" o bien "overbooking", o por cualquier otra razón no imputable al pasajero, el usuario tiene derecho a ser compensado y embarcado en el primer vuelo que parta a su destino. La compensación dependerá de las normas aplicables en el lugar en que se produce la denegación de embarque.
- b) Tiene derecho a una comunicación a su lugar de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario, comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo, alojamiento en un hotel del aeropuerto o ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo sea superior a 4 horas y al transporte terrestre

necesario desde y hacia el aeropuerto. Dichos derechos le corresponderán únicamente si se presenta con la antelación fijada en el aeropuerto y si además ha cumplido con el requisito de reconfirmar su reserva 72 horas antes de su embarque.

- c) Lo indicado en el punto b), son los mínimos derechos que tiene el usuario. Dependiendo de la política comercial de la empresa, podrá obtener la asignación de otros beneficios complementarios.
 - d) Debe tenerse presente que aun aceptando dichos beneficios, no perderá otros derechos conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y la legislación vigente en el país en el que se produjo la sobreventa.
 - e) En el caso de que, a raíz de dicha sobreventa o bien de un retraso atribuible al transportista, se pierda una conexión con otro vuelo, se aplicarán los derechos indicados en el punto b).
2. Transporte de pasajeros que requieren de asistencia especial:
En casos de pasajeros que requieren de asistencia especial, tendrán derecho a embarcar en primer término con la debida asistencia y en lo posible, disponer del asiento de mayor comodidad en su clase.
3. Equipaje que pueden transportar:
- a) Como equipaje de mano tiene derecho a llevar un maletín pequeño, un paraguas, y un abrigo o impermeable. Debe considerarse como equipaje, a los artículos, efectos y demás pertenencias personales necesarios o apropiados para vestir, uso, comodidad y conveniencia en relación con el viaje.
 - b) Cuando se trate de un equipaje llamado "facturado", es decir, el que va en la bodega de la aeronave, el transportista debe emitir un talón marbete, para habilitar a su reclamo en el lugar de destino.
 - c) Debe tenerse presente que no se admitirán como equipaje aquellos artículos que puedan poner en peligro a la aeronave y a las personas, incluidos explosivos, gases comprimidos, materiales corrosivos, oxidantes, radio-activos o magnéticos, materiales de fácil combustión, venenosos, sustancias dañinas o irritantes y líquidos que no sean aquellos que lleve en su equipaje de mano para utilizarlos durante el viaje.
 - d) Si el pasajero lleva consigo o incluye entre su equipaje de mano, armas o municiones, éstas deberán ser presentadas al transportista para su inspección previa a la iniciación del viaje. Si el transportista las acepta, podrá exigir su entrega y custodia hasta la llegada del pasajero al edificio del aeropuerto de destino.
 - e) El usuario no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores, documentos comerciales, pasaportes y otros documentos de identificación o muestras, ya que el transportador aéreo no se responsabiliza por ellos.
 - f) El equipaje debe estar empaquetado en maletas o contenedores similares que garanticen el transporte seguro, con un tratamiento ordinario.

4. Franquicia de equipaje:

- a) El pasajero tiene derecho al transporte gratuito del equipaje que no exceda las limitaciones que el transportista haya fijado como franquicia en peso o volumen.
- b) Si el equipaje excede del límite de franquicia en la forma que indiquen los reglamentos del transportista, se deberá abonar un recargo de conformidad con la reglamentación que aplique la línea aérea.
- c) Es posible declarar un valor por el equipaje que va a la bodega, corriendo a cargo del usuario los costos correspondientes.

5. Pérdida de equipaje e indemnizaciones:

- a) En el supuesto de pérdida o daño de su equipaje facturado, el usuario deberá informar inmediatamente este incidente al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de viaje), exigiendo de éste la entrega de un formulario en el que debe indicar el contenido y la descripción de los artículos transportados y una estimación de su valor. La ausencia de esta protesta, traerá como consecuencia la pérdida del derecho a reclamar judicialmente los daños ocasionados por tal pérdida o daño a su equipaje.
- b) En el caso del equipaje cuya custodia conserva el pasajero, la limitación de la responsabilidad del transportador alcanza la suma de 5000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local. En los países que han adherido al Convenio de Montreal de 1975 dichas cifras han sido expresadas en 17 y 332 Derechos Especiales de Giro (DEG), respectivamente.

En cuanto a los Estados que han ratificado y forman parte del Convenio de Montreal de 1999, cuando éste entre en vigencia, dicha limitación alcanzará en conjunto al equivalente a 1000 DEG.

Para el caso de vuelos nacionales (cabotaje), dichas cifras estarán determinadas por la legislación local.

6. Transporte de animales:

- a) Si se desea transportar una mascota (perro, gato, pájaros y demás animales domésticos), el pasajero deberá disponerlos convenientemente enjaulados y acompañados de los certificados de sanidad y vacunación, con sus permisos de entrada y cualesquiera otro documento exigido por el país de destino o de tránsito.
- b) En estos supuestos, la franquicia de equipaje no incluye el peso de los animales domésticos acompañados, ni tampoco el peso de sus jaulas y alimentos, por lo cual éstos se pagan a la tasa aplicable por exceso de equipaje.
- c) Quedan exentos de tales recaudos, los perros lazarillos, tanto como su comida y jaulas, que se transportan gratis, además de la franquicia normal de equipaje de acuerdo con los reglamentos del transportista.

7. Extravío de billete de pasaje:

Si se extraviase el billete de pasaje o porción del mismo, el pasajero tiene derecho al reembolso, si acredita suficientemente el extravío y siempre que con anterioridad no haya utilizado el billete extraviado o porción, ni se haya efectuado reembolso o sustitución del mismo libre de costo.

8. Reembolsos:

Si el transportista no le proporciona el transporte comprometido en el contrato o en el caso de cambios voluntarios de su parte, tendrá derecho a exigir un reembolso de la cantidad que corresponda al billete o porción del mismo no utilizado.

9. Comidas a bordo:

El usuario tiene derecho a que le sirvan a bordo las comidas pactadas, cuyas condiciones de higiene y salubridad quedan a cargo del transportista.

10. Seguros del usuario:

- a) La responsabilidad del transportador por cada pasajero en el viaje internacional se limita a la suma de 125000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, o bien de 250000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, según que el Estado de destino sea signatario del Convenio de Varsovia o del Protocolo de la Haya, respectivamente.
- b) Si el viaje fuese hacia, desde o con un punto de parada convenida en los Estados Unidos de Norteamérica, la responsabilidad del transportador por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal se establece en la suma de 75000 Dólares Estadounidenses, incluidos los honorarios y costas judiciales, salvo que en el reclamo se haya previsto el pago por separado de los honorarios y costas; en este supuesto, el límite de responsabilidad será de 58000 Dólares Estadounidenses, excluidos dichos costos.
- c) En los países que han adherido al Convenio de Montreal de 1999, cuando éste entre en vigencia, la responsabilidad del transportador es ilimitada, salvo que éste pruebe que no hubo negligencia de su parte en la producción del daño o que el mismo fue causado por terceros, casos en los cuales, dicha responsabilidad no excederá la suma equivalente a 100000 DEG, en Dólares Estadounidenses o moneda local.

11. Transporte de mercadería:

- a) Si el usuario hubiese elegido el transporte aéreo para envío de mercadería, también al momento de hacerlo acordará, ya sea con el transportista o con el agente de carga, un contrato, cuya documentación recibe el nombre de carta de porte aéreo o guía aérea.
- b) Si la mercadería llegase averiada o se extraviara, deberá formular por escrito en la misma guía aérea o en carta por separado, dirigida al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de carga), una protesta inmediatamente o al más breve plazo, generalmente no sobrepasando siete días de la fecha prevista de llegada de la mercadería al lugar del destino, de lo contrario perderá el derecho a reclamar por dicho daño.

- c) En el caso de daño, avería o pérdida de la mercadería, la responsabilidad del transportista está limitada a 250 Francos Oro o su equivalente por cada kilogramo transportado, salvo que se haya efectuado una declaración de valor, en cuyo caso, dicha limitación se desplazará a favor de ésta última estimación.

En los países que han adherido al convenio de Montreal de 1999, la responsabilidad del transportador en los supuestos de destrucción, pérdida, avería o retraso de la mercadería, se encuentra limitada a 17 DEG por kilogramo, a menos que el expedidor haya efectuado al entregar el bulto al transportista, una declaración especial de la entrega de este en el lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria si hubiera lugar a ello. En tal caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe declarado, a menos que se pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino.

12. Cumplimiento de leyes:

El usuario deberá cumplir con todas las leyes, reglamentos, órdenes, exigencias y requisitos de viaje de los países desde, sobre y hacia los cuales vuele, así como las reglas e instrucciones del transportista, especialmente las emitidas por el Comandante de la aeronave durante la ejecución del vuelo, en materia de disciplina a bordo, para que pueda disfrutar de su viaje sin ningún inconveniente, o enviar su mercadería sin tropiezos.

13. Seguridad:

En el momento del embarque, deberá el usuario colaborar con las medidas de seguridad imperantes en los aeropuertos. Esto no significa que deba aceptar un trato desconsiderado de las autoridades aduaneras, policiales o de otra índole, pudiendo, en caso necesario, exigir que en oportunidad de efectuarse la revisión de su equipaje se haga en recintos privados y con la presencia de más de una autoridad con competencia en el aeropuerto.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16- SISTEMA ESTADÍSTICO DE LA CLAC

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC, en su Artículo 5, literal c), establece que *“Para el cumplimiento de sus fines, la Comisión desarrollará todas las funciones necesarias, y en particular: Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de los formularios de la OACI y el suministro de otra información estadística que se decida recopilar sobre una base regional”*;

CONSIDERANDO que el avance de la tecnología en el campo de las telecomunicaciones ofrece medios electrónicos expeditos;

CONSIDERANDO que el sistema estadístico de la CLAC ha agilizado el procesamiento de los datos estadísticos;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados de la región dispone de sistemas estadísticos que permiten interconectarse con la Secretaría de la CLAC.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros que envíen, a la Secretaría de la CLAC, la información estadística utilizando el correo electrónico, en un plazo no mayor a 30 días posteriores al vencimiento del período anterior.
2. Invitar a las líneas aéreas que operan en la región y a los organismos que las agrupan (IATA y AITAL) a colaborar para alcanzar los objetivos del Sistema.
3. Encargar a la Secretaría la publicación de los resultados estadísticos a través de los medios que estime pertinente, incluso su página web.
4. Garantizar a los Estados miembros el acceso a toda la base de datos por vía electrónica.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-9.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-
CURSOS POLÍTICOS DE ACCIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO
DE DROGAS Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS**

CONSIDERANDO que el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas utiliza para su transporte aeronaves afectadas al servicio aéreo regular, comprometiendo la responsabilidad de los explotadores aéreos de la Región, no obstante la diligencia en la adopción de medidas preventivas;

CONSIDERANDO que dichas acciones delictivas producen la retención de las aeronaves involucradas en el ilícito y la aplicación de severas multas, todo lo cual pone en serio peligro tanto la continuidad del servicio público como la estabilidad económica de las empresas aéreas, traduciéndose a su vez en un grave desmedro del comercio internacional de los países de la Región;

CONSIDERANDO que dicha situación de extrema gravedad para el transporte aéreo regular regional y para su comercio internacional, reclama la adopción de cursos políticos de acción que contemplen negociaciones con las autoridades competentes de los países en donde se aplican tales sanciones, con el objeto de encontrar soluciones que satisfagan tanto el interés de la comunidad internacional en la lucha contra el narcotráfico, como el del servicio público de transporte aéreo regular y el intercambio comercial de la Región.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Conferir mandato al Comité Ejecutivo para que a previa solicitud de uno o varios Estados interesados, coadyuve en la negociación ante las autoridades u organismos pertinentes, tendientes a lograr posibles vías de solución relativas a la retención de aeronaves por actividades de transporte ilícito, dentro del contexto de la Resolución A15-19.
2. Encomendar al Comité Ejecutivo que tome las medidas adecuadas para difundir ante los Estados y Organismos Internacionales, las posiciones de la CLAC, acerca de la retención indebida de

aeronaves por actividades de transporte ilícito, tratando que las mismas sean recogidas y apoyadas en instrumentos internacionales adecuados.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A8-2.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-
DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA Y ESTABLECIMIENTO DE PRÁCTICAS
PERMANENTES DE LA CLAC
RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

CONSIDERANDO que la OACI, a través de sus oficinas regionales, ha procurado orientar el desarrollo de la aviación civil internacional de forma tal que atienda las demandas exigidas por la sociedad, permitiendo el mantenimiento de la calidad del medio ambiente;

CONSIDERANDO que la Resolución A33-7 establece la política actual de la OACI relativa a la protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que en el Apéndice A de la Resolución A33-7, la Asamblea de la OACI insiste que los Estados Contratantes se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente, ya que tales medidas podrían ser perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que la Resolución A33-7 adoptada por la Asamblea de la OACI resuelve que en sus Sesiones Ordinarias se revisará la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente;

CONSIDERANDO la necesidad de que la CLAC adopte las nuevas políticas de la OACI establecidas en la Resolución A33-7, en especial, el concepto de “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves (Apéndice C), así como las directrices relacionadas con el proceso y el criterio para la introducción de nuevas restricciones locales a las operaciones (Apéndice E) y las directrices para la planificación y gestión de la utilización de los terrenos (nuevo Apéndice F);

CONSIDERANDO la necesidad de abordar los aspectos relativos a la emisión de motores de las aeronaves, incluso una mejor comprensión de su impacto y de los posibles medios para limitar o reducir los gases generados en la aviación que contribuyen al efecto de invernadero; y

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Que los apéndices que forman parte de esta Resolución y que aparecen abajo enumerados tienen como objetivo definir la política y el establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC con relación a la protección del medio ambiente:

Apéndice A - Política general

Apéndice B - Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

- Apéndice C - Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves
 - Apéndice D - Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3
 - Apéndice E - Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionados con el ruido
 - Apéndice F - Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
 - Apéndice G - Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico
 - Apéndice H - Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera
 - Apéndice I - Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves
2. Solicitar a todos los Estados miembros continuar apoyando activamente la política, las normas y las prácticas relacionadas con el medio ambiente, aprobadas por la Asamblea de la CLAC.
 3. Solicitar al Comité Ejecutivo que, en cada revisión de la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas a la protección del medio ambiente contenida en la Resolución A33-7, se encargue de presentar un análisis de la misma, de forma tal que se evalúe, en el ámbito de la CLAC, la orientación e introducción de los cambios realizados por la Asamblea de la OACI.

APÉNDICE A

Política general

1. Declarar que la CLAC, conciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil y de su responsabilidad, así como de la responsabilidad de los Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente, promoverá el desarrollo del transporte aéreo en consonancia con la realidad de los países de la región y en armonía con el medio ambiente.
2. Acoger las políticas de la OACI y sus prácticas permanentes relacionadas con la protección al medio ambiente, tomando en consideración las necesidades de los Estados miembros.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo adopte las medidas necesarias para mantenerse informado sobre todos los aspectos de la aviación relacionados con el medio ambiente y conserve la iniciativa en la formulación de directrices sobre el tema, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones.
4. Alentar a los Estados miembros a desarrollar acciones conjuntas de apoyo y cooperación técnica con miras a posibilitar la implantación de programas de medio ambiente en el seno de la CLAC y de acciones coordinadas, en el contexto de la OACI.
5. Solicitar a los Estados miembros abstenerse de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían resultar perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional, particularmente, en la región.

APÉNDICE B

Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

1. Acoger la adopción, por la Asamblea de la OACI, de la nueva norma, más estricta, respecto al ruido de las aeronaves para incluirla en el Anexo 16, Volumen I, nuevo Capítulo 4, establecido por la Resolución A33-7.
2. Recomendar al Comité Ejecutivo a apoyar, con la ayuda y la cooperación de los grupos de expertos de la CLAC y de otras organizaciones internacionales, el desarrollo de las labores relacionadas con el establecimiento de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, observando las políticas continuas de la OACI.
3. Solicitar a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para coordinar el tratamiento de las cuestiones de medio ambiente con miras a ampliar su conocimiento y discusión en el seno de la CLAC.
4. Solicitar a los Estados miembros adoptar, cuando sea apropiado, las medidas que la CLAC apruebe con respecto al párrafo 2 de este Apéndice.

APÉNDICE C

Políticas y programas basados en un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves

1. Alentar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado como herramienta para la gestión del problema del ruido en los aeropuertos. Este enfoque consiste en la utilización equilibrada de sus cuatro elementos: reducción del ruido en la fuente (aeronave), planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones.
2. Exhortar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado, teniendo en cuenta la orientación de la OACI y de la CLAC, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales.
3. Instar a los Estados miembros a instituir un proceso transparente al considerar medidas para mitigar el ruido, incluyendo:
 - (a) una evaluación del problema del ruido en determinado aeropuerto basándose en criterios objetivos y mensurables y en otros factores pertinentes;
 - (b) una evaluación de los costos probables y los beneficios de diversas medidas posibles y, basándose en esta evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - (c) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, para la consulta con los interesados y la solución de controversias.

4. Instar a los Estados miembros a promover y apoyar los estudios, investigaciones y programas de desarrollo y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios.
5. Exhortar a los Estados miembros a aplicar políticas de planificación y gestión de utilización de los terrenos para limitar el desarrollo de actividades incompatibles en áreas expuestas al ruido.
6. Instar a los Estados miembros a aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible, sin afectar a la seguridad operacional.
7. Exhortar a los Estados miembros a no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución.
8. Solicitar a los Estados miembros cooperar estrechamente, en la medida de lo posible, para garantizar la armonización de programas, planes y políticas, hasta donde sea posible.
9. Solicitar a los Estados miembros asegurar que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no-discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago.
10. Solicitar a los Estados miembros considerar las condiciones económicas particulares de los países de la región cuando se definan las políticas para la atenuación del ruido de las aeronaves.
11. Solicitar a los Estados miembros mantener informado al Comité Ejecutivo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional.
12. Solicitar al Comité Ejecutivo evaluar continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves y elabore la orientación de la CLAC que sea necesaria para ayudar a los Estados miembros a aplicar el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido.
13. Instar a los Estados miembros a prestar el apoyo correspondiente a la labor de la CLAC en este tema de forma coordinada con la OACI, con miras al desarrollo de la aviación civil en la región.

APÉNDICE D

Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3

1. Solicitar a los Estados miembros no introducir, antes del 31 de diciembre de 2005, ninguna medida para eliminación gradual, en los aeropuertos internacionales, de las aeronaves comprendidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2.
2. En caso que la introducción de restricciones a las operaciones a este tipo de aeronave sea considerada necesaria por el Estado miembro, no deberá hacerse sin antes tomar en cuenta:
 - a) si la eliminación de este tipo de aeronave proveerá los beneficios al medio ambiente necesarios en los alrededores de los aeropuertos;
 - b) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden alcanzarse con reglamentos que impidan a sus explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento, fletamento o intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de las mismas;

- c) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden ser obtenidos por medio de:
 - restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso se haya determinado y declarado que genera problemas de ruido;
 - restricciones limitadas a los períodos en que se registra la mayor perturbación por el ruido; y
 - d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados miembros interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable sobre esta intención.
3. Instar a los Estados que, a pesar de las consideraciones descritas en párrafo 2 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves para:
- a) definir toda restricción de tal manera que las aeronaves de un explotador individual que se conformen al Capítulo 3 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, hasta el año 2010;
 - b) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años desde de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
 - c) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna aeronave equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; e,
 - d) informar a la CLAC, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.
4. Exhortar a los Estados miembros a seguir colaborando bilateral y regionalmente, a fin de:
- a) disminuir las repercusiones del ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos, minimizando los costos económicos para los explotadores de aeronaves; y
 - b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países de la región con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual.
5. Instar a los Estados miembros a no introducir medidas de eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4.
6. Instar a los Estados miembros para que ayuden a los explotadores de aeronaves en su esfuerzo por acelerar la modernización de sus flotas, facilitando el arrendamiento o la compra de aeronaves con mejores tecnologías, e incluso suministrar cooperación técnica multilateral donde sea apropiado.

7. Instar a los Estados miembros para que sólo implementen algún tipo de restricción en cuanto a la operación de aeronaves, en caso necesario, luego de desarrollar y adoptar una política como parte del enfoque equilibrado, considerando:
 - a) la planificación de la utilización de los terrenos en áreas cercanas a los aeropuertos internacionales para reducir, al mínimo, cualquier utilización de los terrenos para fines residenciales, educacionales, culturales, de salud u otros que puedan ser afectados negativamente por el ruido de las aeronaves;
 - b) la utilización de procedimientos operacionales para la reducción del ruido de las aeronaves; y
 - c) la aplicación de toda restricción de acuerdo con los principios de no discriminación establecidos por el Artículo 15 del Convenio de Chicago que prevé un tratamiento tan favorable para los explotadores extranjeros como el ofrecido a los explotadores nacionales en los mismos aeropuertos.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

1. Solicitar a los Estados miembros que, siempre que sea posible, se adopten cualesquiera restricciones a las operaciones solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas al medio ambiente previstas y las repercusiones perjudiciales posibles.
2. Solicitar a los Estados miembros a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves antes de evaluar plenamente todas las medidas disponibles para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C a esta resolución.
3. Solicitar a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula 2 anterior, permitan la introducción de restricciones a las operaciones de aeronaves, en un aeropuerto, que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, y que:
 - a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
 - b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
 - c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial, cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
 - d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (e.g. servicios de larga distancia);
 - e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países de la región para evitar imposición de costos elevados;

- f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un periodo de tiempo, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
- g) den a los explotadores un período de aviso con antelación razonable; e,
- h) informen a la CLAC, así como a los otros Estados miembros interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

1. Instar a los Estados miembros que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 de acuerdo con el Apéndice D de esta resolución para preservar al máximo las ventajas alcanzadas en las comunidades locales, por la reducción del ruido en estos aeropuertos, evitando la utilización de los terrenos incompatibles con las actividades aeronáuticas o la invasión de área adyacentes a los mismos.
2. Instar a los Estados miembros a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen con la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización de los terrenos incompatible con las actividades aeronáuticas o la invasión en las áreas cercanas a los mismos.
3. Instar a los Estados miembros cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:
 - a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas con actividades sensibles al ruido;
 - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;
 - c) definan zonas cercanas a los aeropuertos que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta la densidad de la población y su crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para el uso adecuado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
 - d) sancionen leyes, den orientación u otros medios apropiados para lograr la compatibilidad entre la operación de los aeropuertos y los criterios adoptados para la utilización de los terrenos en zonas adyacentes a los mismos; y
 - e) se aseguren que las comunidades cercanas a los aeropuertos dispongan de información de fácil lectura y comprensión acerca de las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente.
4. Solicitar al Comité Ejecutivo acoger la orientación contenida en el “Manual de Planificación de Aeropuertos” (Doc 9184) con respecto a la elaboración de las directrices para los Estados miembros acerca del control de la utilización de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos.

5. Solicitar al Comité Ejecutivo establecer procedimientos para orientar la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes donde aún pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico

1. Reafirmar la importancia de una política que garantice que no se producirá ninguna situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial.
2. Orientar al Comité Ejecutivo para que, en observancia del Apéndice G de la Resolución A33-7 de la OACI y de otros documentos pertinentes a la operación de aeronaves supersónicas, se consideren debidamente los problemas que pueden ser generados para el público, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, y que se tomen medidas para colaborar con la comunidad internacional en asuntos como la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público” y el establecimiento de sus límites correspondientes.

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

1. Adoptar procedimientos para atender las cuestiones relativas a las repercusiones de la aviación civil en la atmósfera en el seno de la CLAC, a partir de los principios y directrices establecidos en los Apéndices H e I de la Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI.
2. Instar a los Estados miembros a que promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC.
3. Solicitar a los Estados miembros continuar cooperando estrechamente con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés) y con otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU).
4. Solicitar a los Estados miembros continuar estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, elaborar propuestas concretas y proporcionar sugerencias al Comité Ejecutivo y a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU, tan pronto como sea posible, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones para los países en la región.
5. Solicitar a los Estados miembros fomentar la aplicación de medidas operacionales como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves.

6. Invitar a los Estados miembros y organizaciones internacionales a mantener informada a la CLAC sobre los desarrollos en este campo.
7. Instar a los Estados miembros para que realicen estudios adicionales en el nivel cuantitativo, con miras a evaluar la contribución individual respecto al problema de la contaminación atmosférica global.

APÉNDICE I

Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

1. Solicitar al Comité Ejecutivo continuar elaborando orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático, y elaborar propuestas concretas y proporcionar asesoramiento, tan pronto como sea posible, a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU.
2. Exhortar a los Estados miembros y al Comité Ejecutivo para que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes involucradas, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función al costo, y adopten medidas compatibles con el marco descrito a continuación, y a los Estados miembros para que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:
 - a) Mecanismos voluntarios
 - (1) Alentar a los Estados miembros y a las otras partes interesadas a que adopten medidas de corto plazo para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios.
 - (2) Instar al Comité Ejecutivo a que facilite las medidas a través de directrices (por ejemplo, para cuantificar, supervisar y verificar la reducción de las emisiones o las medidas adoptadas) para dichos mecanismos, incluyendo un acuerdo voluntario modelo.
 - b) Gravámenes relacionados con las emisiones
 - (1) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de introducir tasas y tarifas de medio ambiente relacionadas a la emisión de aeronaves.
 - (2) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual.
 - (3) Instar al Comité Ejecutivo a que realice más estudios y elabore orientación adicional sobre el asunto.

- c) Comercio de los derechos de emisión
 - (1) Respalda la elaboración de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional.
 - (2) Solicitar al Comité Ejecutivo que elabore con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentradas en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos y que incluyan elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMCCNU.
- 3. Instar a los Estados miembros a no considerar la adopción de cualquier tipo de tasa o impuesto con el propósito de reducir la repercusión atmosférica causada por las operaciones de las aeronaves, teniendo en consideración los resultados alcanzados en los estudios realizados por el CAEP.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A15-17.

**PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16-
ADHESIÓN AL ACUERDO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL DE
COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

CONSIDERANDO que el 32 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A32-11, relativa al establecimiento de un Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, el cual fue puesto en práctica a partir del 1 de enero de 1999;

CONSIDERANDO que la CLAC, en la búsqueda de un elevado patrón de seguridad operacional para la Región, firmó con la OACI en octubre de 1998, en Montreal, un Memorándum de Entendimiento para promover el establecimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional;

CONSIDERANDO que para la adopción de las acciones para el establecimiento de ese Sistema fue firmado el Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, por seis Estados miembros de la CLAC, en diciembre de 1998, en la Ciudad de México;

CONSIDERANDO que para el mejor funcionamiento del Sistema, es necesario contar con el mayor número de participantes;

CONSIDERANDO lo que consta en el Artículo Octavo del Acuerdo para la implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional sobre las adhesiones al mismo;

CONSIDERANDO que en el año 2001 fue modificado el nombre del Sistema a “Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional”.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Exhortar a los Estados miembros de la CLAC que aún no lo han hecho, que promuevan a la brevedad posible, su adhesión al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
2. Encargar al Presidente de la CLAC que se dirija a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y el Caribe, no pertenecientes a la CLAC, para invitarlos a adherirse al referido Acuerdo y, por tal motivo, hacerles llegar copia de la documentación pertinente.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-6.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16- MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que el consumo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas afecta gravemente a la población mundial, principalmente a la juventud, constituyendo un flagelo para la humanidad;

CONSIDERANDO que la Conferencia de Viena sobre uso indebido y tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, celebrada en junio de 1987, recomendó a los Estados y organismos internacionales mundiales y regionales que estudien la aplicación de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de estas sustancias;

CONSIDERANDO que la realización de ese tráfico ilícito de drogas por vía aérea afecta incluso al transporte aéreo regular, es interés de la CLAC colaborar en los estudios y trabajos que se vienen ejecutando en distintos foros sobre esta materia;

CONSIDERANDO que el establecimiento de adecuados procedimientos de prevención y control coadyuvará con los objetivos perseguidos por las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional y del Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita de la OACI;

CONSIDERANDO que es voluntad indeclinable de los Estados miembros de la CLAC continuar realizando los más grandes esfuerzos en la lucha que contra el narcotráfico desarrolla la comunidad internacional;

CONSIDERANDO que para materializar este objetivo es conveniente recomendar una serie de procedimientos de aplicación uniforme en los países miembros;

CONSIDERANDO que la importancia primordial que representa la adopción de precauciones esenciales de control de estupefacientes no debe circunscribirse únicamente al servicio de transporte aéreo regular;

CONSIDERANDO que las medidas de control más estrictas en el transporte aéreo regular han conducido a una mayor utilización de aeronaves de la aviación general y de los servicios de transporte aéreo no regular en el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas;

CONSIDERANDO que el mayor efecto de dichas medidas es disuasivo válido por tanto para la aviación general y los servicios de transporte aéreo no regular, representados especialmente con las operaciones realizadas con aeronaves de pequeño porte afectadas al transporte no regular de pasajeros, carga y correo, así como a la aviación general.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros adoptar el siguiente conjunto de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas en el transporte aéreo:

AUTORIDAD

1. La experiencia de algunos países miembros de la CLAC, recomienda la conveniencia de establecer una coordinación de autoridades para la seguridad y vigilancia de los aeropuertos. Esta coordinación deberá realizarse en el ámbito de las diferentes instituciones que cumplen funciones en dichos aeropuertos, bajo un control unificado. El ámbito de la competencia de la autoridad coordinada sería el aeropuerto. En determinados países existe una "autoridad única" con competencia en la seguridad y vigilancia aeroportuaria.

INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

2. En el caso de los pasajeros debe realizarse un control documentario al momento de la presentación del pasaje y equipaje ante la aerolínea, otro ante las autoridades migratorias y una inspección al momento del ingreso a la zona estéril por las autoridades nacionales, procedimiento que deberá repetirse tantas veces como el pasajero salga de la misma. De acuerdo a las condiciones locales puede determinarse la necesidad de una segunda inspección del pasajero y su equipaje de mano al momento del embarque. Para estos controles, las autoridades pertinentes utilizarán los mejores medios a su alcance a fin de establecer la posibilidad que el pasajero lleve ocultamente droga en su cuerpo, vestimenta y/o equipaje de mano.

3. A bordo de la aeronave, la tripulación deberá observar la conducta de los pasajeros y verificar si presentan características de comportamiento que lo podrían sindicar como sospechoso de tráfico de drogas. A tal efecto la tripulación de cabina debe ser adecuadamente entrenada.

4. Sea cual fuere la ubicación en el aeropuerto de las tiendas de venta de objetos libres de impuestos, los objetos ahí adquiridos deberán ser controlados por la autoridad pertinente antes de su embarque en la aeronave.

5. La tripulación de las aeronaves deberá ser sometida a una revisión igual a la que se aplica a los pasajeros.

Casos especiales

6. En el caso de diplomáticos, correos diplomáticos y en general de personas que viajan premunidas de pasaportes diplomáticos u oficiales, así como en el caso de las valijas diplomáticas, se les dará el tratamiento que les corresponda de conformidad al Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961 y a los instrumentos multilaterales, bilaterales y nacionales que rijan sus correspondientes privilegios e inmunidades.

CONTROL DE PASAJEROS EN TRÁNSITO O TRANSFERENCIA DE OTRO VUELO

7. Deberán adoptarse medidas similares a las mencionadas en el acápite anterior.

EQUIPAJE

8. El equipaje será controlado por personal competente y especializado.
9. El control del equipaje a despachar debe referirse a los siguientes aspectos:
- a) Verificar que el equipaje tenga tarjeta de identificación, con nombre, dirección y teléfono permanentes del pasajero.
 - b) Colocar talón numerado en cada pieza del equipaje y entregar la contraseña respectiva al pasajero.
 - c) Controlar el mismo, a fin de detectar la eventual presencia de drogas, por medios manuales, electrónicos, radiológicos, pruebas de laboratorio, perros detectores u otros métodos que pueda proporcionar la tecnología contemporánea.
 - d) Como medida complementaria y para mayor seguridad se podrá sellar el equipaje de acuerdo a los procedimientos internos de la empresa aerotransportadora.
10. Deberá verificarse que el pasajero que despachó el equipaje se embarque en la aeronave y termine su viaje en esta. En caso contrario, se procederá a retirar el mismo de bodega y disponer la investigación pertinente.

CARGA

11. La prevención y el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea, utilizando la forma de carga, deben empezar en el momento mismo en que el exportador comercial o el agente de carga se pone en contacto con la compañía aérea, a fin de determinar su existencia real, referencias comerciales, idoneidad y antecedentes de la empresa y de los miembros de su directorio y altos funcionarios.
12. Las autoridades correspondientes deberán ejercer un especial control sobre el personal que transporta dicha carga desde los depósitos del exportador o del agente de carga hasta el aeropuerto. Este personal debe pertenecer a empresas ampliamente reconocidas en el medio, de sólida reputación moral y económica. Dicho personal debe usar permanentemente el uniforme de su empresa y poseer una tarjeta de identificación.
13. Durante toda la operación de carga y descarga de la aeronave deben encontrarse presentes un funcionario de la empresa aérea transportadora y la autoridad local para fines de vigilancia y control.
14. Si se recibe una denuncia de presencia de drogas en equipaje o carga, en una aeronave en vuelo, se hará conocer de inmediato a las estaciones en tránsito y de destino, para el chequeo correspondiente y para que los jefes de aeropuerto informen a las autoridades de aduana.
15. La tecnología moderna impone la utilización de contenedores para el transporte de carga. En consecuencia, se recomienda su utilización, pues ellos pueden precintarse y sellarse. En caso que las

características de la bodega de carga de la aeronave no permitan su uso o este sea muy costoso para la empresa aerocomercial, deberán utilizarse procedimientos lo más similares a los empleados con los "containers".

16. De permitirlo así, la estructura interna del compartimiento de carga de las aeronaves debe cerrarse y precintarse, bodega por bodega, al concluir la labor de carga en cada una de ellas. De no ser así este precintado y sellado, debe procurar cubrir la carga colocada en la aeronave.

17. La carga deberá ser controlada, asignándole una mayor o menor prioridad, según sus propias características.

18. En lo que se refiere a la carga seca, esta debe recibirse con 24 horas de antelación al embarque, a fin de descartar cualquier ilícito que exista en ella. La carga perecible debe recibirse con un tiempo mínimo necesario de anticipación, pudiendo este límite variar de acuerdo con las características de volumen del envío, de forma que exista el tiempo necesario para su adecuado control, pesaje y la verificación de su correspondiente identificación y embalaje. En cuanto al correo, recibirá el mismo tratamiento que la carga perecible.

19. A fin de dar cumplimiento a las medidas indicadas, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) El personal que interviene debe ser identificado, autorizado y calificado por las autoridades pertinentes, incluyendo el personal de los vehículos de transporte y tramitadores.
- b) Las bodegas deben disponer de dispositivos de seguridad físicos y electrónicos, de ser estos últimos posibles, i.e. un adecuado cercamiento exterior, de preferencia enmallado metálico, iluminación suficiente tanto al interior como al exterior, etc. Cuando la infraestructura de la zona de carga lo requiera, se deberá instalar un circuito cerrado de televisión.
- c) El representante del exportador, agente de carga o usuario deberá ser perfectamente identificado a través de documentos personales, y se recomienda el uso de cámaras especiales con las que se fotografía al mismo y a su respectiva declaración de la carga.
- d) Deberá controlarse que no existan discrepancias notorias entre la naturaleza de la carga y el peso observado. De existir tal discrepancia se procederá a su rechazo o a la verificación ocular de su contenido.
- e) Una vez verificada la carga y autorizado su embarque, no podrá salir bajo ninguna circunstancia de su respectiva bodega sino hasta el mismo momento de su embarque en la aeronave.
- f) Al momento de ser depositada la carga en los contenedores o paletas, se procederá al control antidroga. A tal efecto, se utilizarán los medios más efectivos de que se disponga.
- g) Es indispensable la confrontación del número de piezas que figuran en el manifiesto de carga con aquel que se embarca en la aeronave.

AERONAVES

Vigilancia y protección

20. Al arribo de una aeronave a un aeropuerto, deben aproximarse a ella sólo las personas encargadas de la atención de las aeronaves, las autoridades y los funcionarios de las empresas aerocomerciales, debidamente autorizados y en el menor número posible. Desde un primer momento, la aeronave debe recibir una adecuada vigilancia y protección.

21. En el aeropuerto de destino, los funcionarios de la empresa transportadora deben brindar toda su colaboración a las autoridades locales con miras a evitar el retiro de un posible envío ilegal y su ingreso en dicho país.

Registro de aeronaves

22. Consecuentemente, antes de la partida del avión y previo a que los pasajeros aborden la aeronave, funcionarios de la empresa deberán efectuar una inspección interior y exterior de la aeronave y de lo cual deberá quedar constancia en documento debidamente firmado.

23. Las empresas aéreas -según sus modalidades operativas- establecerán un sistema que permita conocer la relación de todas las personas que, de una u otra forma, han tenido acceso a la aeronave.

24. Antes de la partida de la aeronave, deberá efectuarse una verificación final para comprobar que se han registrado todos los procedimientos establecidos, entregándose los documentos a un miembro de la tripulación para ser enviados a la estación de destino conjuntamente con la documentación de vuelo (General Deck).

Esta documentación puede ser:

- hoja de control de inspección de aeronaves
- hoja de personal asistente al vuelo
- hoja de control anti-narcóticos
- hoja de control de equipaje

CONTROL DE ACCESO

Zonas de seguridad restringidas

25. Restringir el acceso a las zonas estériles del aeropuerto, permitiéndose el ingreso tan sólo de los pasajeros y personas que en el ejercicio de sus funciones estén debidamente autorizadas.

26. El acceso a las plataformas de los aeropuertos, lugar de carreteo de las aeronaves, depósitos de carga, etc. debe ser restringido exclusivamente para los funcionarios del aeropuerto de las empresas aerocomerciales, autoridades policiales, aduaneras, etc., que en razón de sus funciones deban ingresar a ellas, debidamente uniformados y/o identificados con la correspondiente tarjeta de identificación, anotándose el nombre, la función que desempeña, motivo, hora de ingreso y salida de dichos lugares. Esta tarjeta de identificación deberá ser otorgada únicamente por la autoridad aeroportuaria.

27. Es absolutamente necesario ejercer el más estricto control en la selección del personal con acceso a las plataformas exteriores y lugares similares de los aeropuertos. Este control debe ser continuo y permanente a efectos de comprobar su identificación; y debe incluir a quienes se encargan de todas las

labores relacionadas con el arribo y partida de las aeronaves (transporte, carga/descarga, mecánicos, limpieza, etc.).

Carteles

28. En los lugares de afluencia de público y salas de embarque de pasajeros, deberían colocarse avisos y entregarse hojas volantes que adviertan a los viajeros sobre las graves consecuencias del tráfico de drogas y estupefacientes y de las sanciones que en lo penal puedan sufrir las personas enjuiciadas por delitos relacionados con dichas sustancias.

Sistemas de permisos

29. Además del uniforme de la compañía, la tripulación y el personal de apoyo en el aeropuerto usará una tarjeta de identificación que la acredite como tal, la cual deberá lucir en forma permanente en lugar visible.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A10-3 y A15-12.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16- APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE LA CLAC EN LOS ESTADOS MIEMBROS Y REVISIÓN DEL ESTADO DE LAS DECISIONES DE LA CLAC

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC en su Artículo 3 establece que: *“La CLAC es un organismo de carácter consultivo y sus Conclusiones, Recomendaciones y Resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos”*;

CONSIDERANDO que también el Estatuto en su Artículo 12, entre otras cosas, dispone que: *“Las Conclusiones, Recomendaciones o Resoluciones de la CLAC serán tomadas por deliberación de la Asamblea, en la cual cada Estado tendrá derecho a un voto”*;

CONSIDERANDO de igual manera que el mismo artículo del Estatuto establece que las Decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los Estados representados, salvo lo que dispone el Artículo 25;

CONSIDERANDO por otro lado que el Artículo 38bis del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, al referirse a la aprobación de las Decisiones de la Asamblea, manifiesta que: *“las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones adoptadas por la Asamblea que no impliquen reformas al Estatuto de la CLAC y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil, podrán ser aprobadas por los Jefes de Delegación que concurren a las Asambleas, en el mismo acto que éstas son adoptadas”*;

CONSIDERANDO la importancia de la implementación de las Decisiones de la CLAC en las legislaciones de los Estados y la necesidad de darle seguimiento a dicha aplicación;

CONSIDERANDO la Resolución A15-21 sobre los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE lo siguiente:

1. Exhortar a los Estados miembros a tomar en cuenta el marco normativo de la CLAC dentro de sus respectivas legislaciones e informar al Comité Ejecutivo sobre el estado de situación de dicho proceso y la forma en que lo están implementando.
2. Encargar a la Secretaría que, como tarea permanente, realice el seguimiento constante de la implementación de las Decisiones de la CLAC en los Estados miembros y realice un análisis amplio de la situación regional con dicha información.
3. Instar a los Estados a adoptar las medidas necesarias dentro de sus administraciones para acelerar los procesos de aprobación y pronta ratificación de las Resoluciones estatutarias, a fin de que éstas entren en vigor lo antes posible.
4. Encargar a la Secretaría realizar permanentemente una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC a fin de que puedan ser enmendadas, derogadas o actualizadas y presentar un informe de ello al Comité Ejecutivo para su ulterior aprobación por la Asamblea.

Análisis del Orden del Día Provisional del 35° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI / Temas de interés para la CLAC. (Cuestión 3 del Orden del Día). *Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC.*

24. La Secretaría se refirió al análisis efectuado por el GEPEJTA del Orden del Día Provisional del 35° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI que se llevará a cabo en Montreal, del 28 de setiembre al 8 de octubre de 2004, de la Guía de Orientación preparada por la Secretaría; así como de los temas de interés para la CLAC y de las notas de estudio y la posición regional que llevará la CLAC a la Asamblea de la OACI.

25. De igual manera, señaló que algunas notas de estudio no se habían podido elaborar debido a que no todavía no se disponía de la información suficiente, por lo que sugirió trasladar este tema nuevamente al GEPEJTA para su ulterior aprobación en el CE antes de la Asamblea de la OACI.

Conclusión

26. El Comité Ejecutivo tomó nota de lo señalado por el GEPEJTA y, en ese sentido, acordó lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados miembros a tomar especial atención de la Directriz de procedimiento para la coordinación del trabajo de los participantes de los Estados miembros de la CLAC en las Asambleas y Conferencias Mundiales de la OACI.
- b) Encargar a la Secretaría que, con base al Orden del Día Provisional del próximo 35° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI y a la Guía de Orientación preparada para el tratamiento del mismo, adopte las medidas que estime conveniente para que se elaboren los proyectos de notas de estudio pertinentes y que éstas cuenten con el apoyo de los Estados miembros de esta Comisión Regional.

- c) Celebrar una reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC ampliado, dos días antes del inicio de las sesiones del 35° Periodo de sesiones de la Asamblea OACI, así como, reuniones matutinas de coordinación mientras dure la misma, tal como se ha realizado en anteriores oportunidades.

Estudio del problema de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región. (Proyecto de Decisión). (Cuestión 4 del Orden del Día). Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC.

27. La Secretaría hizo mención a los resultados de la encuesta sobre arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región y, al trabajo desarrollado, en ese sentido, por el Grupo *ad hoc* constituido para darle seguimiento a esta tarea.

28. En ese sentido, se sometió a consideración del Comité Ejecutivo el Proyecto de Resolución sobre “Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves”.

29. Al respecto, el delegado de Colombia manifestó que éste es un tema en el cual se han logrado avances significativos, particularmente en la adopción y aplicación puntual en nuestra región de las normas y recomendaciones de la OACI en materia de contratos de utilización de aeronaves. Señaló que las Recomendaciones de la Organización se han ido centrado principalmente en los aspectos relacionados con la seguridad operacional, sobre todo en los casos donde se celebran contratos de utilización de aeronaves, siendo el objetivo principal de este proyecto. Sin embargo, manifestó que la parte final del proyecto está más orientado a un aspecto de política aérea, en donde parecería que la CLAC recomienda ampliamente la utilización de acuerdos para el arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves.

30. Al respecto, el Secretario aclaró el párrafo al que se refería el delegado de Colombia no estaba incluido dentro del Proyecto de Resolución, sino que había sido armonizado con la Resolución sobre “criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”.

Conclusión

31. Luego de un detallado análisis, el Comité Ejecutivo de la CLAC acogió favorablemente el siguiente Proyecto de Resolución para su ulterior adopción por parte de la Asamblea:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A 16-

ORIENTACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 83 BIS DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LOS ACUERDOS DE ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES EN LA REGIÓN

CONSIDERANDO que una de las prioridades principales de la aviación es el mantenimiento de normas de la seguridad operacional, apegados a las normas establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

CONSIDERANDO que el arrendamiento de aeronaves es una práctica común en la industria de la aviación civil, por lo cual un enfoque armonizado en cuanto a la normativa que les debe regir, tendría como consecuencia beneficios económicos para la industria y los consumidores;

CONSIDERANDO que los arrendamientos no deben ser utilizados como medios para evadir la aplicación de las leyes, reglamentación o acuerdos internacionales aplicables;

CONSIDERANDO que la CLAC ha propiciado una política de armonización en la reglamentación de los Estados miembros, a fin de facilitar los trámites y procedimientos que se realizan en las diversas actividades relativas a la aviación civil;

CONSIDERANDO que la OACI ha estudiado ampliamente el tema del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, determinado que es de interés general para la aviación civil internacional facilitar arreglos de esta naturaleza, máxime si se toma en cuenta que las disposiciones internacionales en vigor no contienen ningún impedimento para arreglos de esta naturaleza;

CONSIDERANDO que la OACI mediante la introducción del artículo 83 bis, que entró en vigencia el 20 de julio de 1997, introdujo una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional en la cual se establece la posibilidad de transferir ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de las aeronaves que sean objeto de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, la que permite que queden claramente establecidas las responsabilidades respecto a la vigilancia de la seguridad operacional, simplifica los procedimientos e intensifica la seguridad operacional;

CONSIDERANDO que para la correcta aplicación del artículo 83 bis, se requiere que los Estados se aseguren que su legislación y políticas se encuentren acorde con los enunciados del referido artículo, y en particular lo que se relaciona con el reconocimiento de la validez de los certificados de aeronavegabilidad, así como de las licencias relativas al equipo de radio y de miembros de la tripulación expedidas o convalidadas por el Estado del explotador, además de los expedidos por el Estado de matrícula;

CONSIDERANDO que una de las tareas de la CLAC ha sido el establecimiento de una política regional en materia de transporte aéreo, la cual se ha venido actualizando de conformidad con los cambios que se suscitan en la actividad, lo que deja ver la necesidad de que se introduzcan los aspectos relacionados con el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves;

CONSIDERANDO que el punto II de la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, establece la potestad de encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente;

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

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. INSTAR a los Estados para que cumplan con las normas de seguridad operacional establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a aquellos Estados que no han ratificado el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 bis), firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980, lo ratifiquen a la brevedad.
2. INSTAR a los Estados de la Región para que revisen su legislación interna con el propósito de que se realicen los ajustes que permitan la correcta aplicación del Artículo 83 bis, para lo cual deberán impartirse cursos que promuevan la correcta aplicación del mismo.
3. RECOMENDAR a los Estados de la Región que cuando concierten acuerdos relativos a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador, como producto de arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, hagan uso de la Circular 295 LE/2 de la OACI, denominada “*Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, publicada en febrero, 2003, y especialmente, que tomen en cuenta las “*Directrices sobre la aplicación del artículo 83 bis*” y el “*Modelo de Acuerdo*” desarrollados en la citada circular.
4. RECOMENDAR a los Estados la aplicación de los siguientes criterios cuando consideren autorizaciones relacionadas con arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves:
 - a) En la aprobación de arrendamiento con tripulación y sin tripulación deberá ir claramente acompañada de las responsabilidades que competen a cada una de las partes respecto a las normas de seguridad operacional asumidas por cada una e las partes en el acuerdo de sus respectivas áreas de competencia.
 - b) Debe de existir equivalencia entre las normas técnicas de aplicación de la Seguridad Operacional se puede tomar como punto de referencia para evaluar dicha equivalencia los resultados de las auditorias realizadas en virtud del programa de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI cuyos informes sumarios están a disposición de los Estados.
 - c) Distinguir el tipo de arrendamiento: en el sentido de que no deben de aplicarse las mismas restricciones en caso de tratarse de arrendamientos financieros en cuyo caso pueden ser por tiempo indefinido cuando se trata de un Banco u entidad financiera.
 - d) Propulsar la uniformidad de criterio en cuanto al tratamiento de las figuras de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves para facilitar su implementación. En cuanto a seguridad operacional se refiere, que pueda ser adaptable a todas las situaciones.
 - e) Dar tratamiento temporal y basado en un estado de necesidad o emergencia a la figura del subfletamento creando una base de datos proporcionada por las líneas aéreas, donde se establezca una lista de transportistas aprobados por las autoridades aeronáuticas nacionales, de la que un transportista pueda utilizar una aeronave con poco tiempo de aviso para suplir dicha necesidad específica bajo condiciones de excepción.
 - f) Para fines de garantizar la seguridad operacional y las normas de responsabilidad jurídica y de cumplimiento de las condiciones económicas aplicables, todos los arreglos de arrendamiento concertados por transportistas deberían de recibir una aprobación previa de las autoridades competentes.

- g) Cuando se analicen solicitudes relativas a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves se debe obtener la siguiente información:
- i. Tipo de arrendamiento.
 - ii. Nombre de las partes en el acuerdo.
 - iii. Fecha de inicio y duración del arrendamiento.
 - iv. Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda.
 - v. Pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes.
 - vi. Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave.
 - vii. Nombre del transportista aéreo con control comercial de la aeronave.
- h) RECOMENDAR a los Estados miembros que, cuando concierten acuerdos bilaterales o multilaterales, tomen como referencia la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI en los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos para una Liberalización bilateral, regional o multilateral (MASA), dados a conocer durante la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, efectuada en marzo, 2003 en Montreal, Canadá.

Actualización 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.*

32. La Secretaría señaló que este trabajo, impulsado también por el Comité Regional de Competitividad, se vería reflejado en el estudio que se haga sobre el incremento del 10% de tráfico en la región Latinoamericana que forma parte de la nueva estrategia de desarrollo para la región. Resaltó que uno de los grandes impedimentos que tiene el transporte aéreo es la cantidad de cargas tributarias en el precio del combustible de aviación y que, con este motivo, había efectuado una nueva recopilación de datos, actualizando la información que se tenía.

33. Se refirió también al compromiso de IATA de efectuar un estudio comparativo actualizado del precio final del combustible de aviación en Latinoamérica, con relación a otras regiones.

34. En ese sentido, la delegada de IATA/AITAL presentó una nota de estudio recordando su compromiso de realizar un estudio que complemente el efectuado por CLAC, respecto a cuantificar las cargas tributarias sobre el precio del combustible de aviación y además, comparar los resultados obtenidos con las cargas tributarias aplicadas en los precios del combustible para otros medios de transporte. Señaló que, para tal efecto, la Oficina Regional de IATA había estado trabajando en conjunto con sus 21 oficinas en los distintos países de la región, y que este proceso era complicado debido a la dificultad de identificar costos; motivo por el cual, IATA y AITAL continuarían solicitando ayuda a sus miembros para la recolección de datos para el estudio.

35. De igual manera, considerando la importancia y complejidad del tema, solicitaron la cooperación de los Estados miembros de la CLAC para identificar los cargos, tasas y otros gravámenes que se aplican en cada país, con la finalidad de comparar las cargas tributarias que afectan al combustible de aviación, evaluar si éstas son excesivas y si constituyen un factor que afecta negativamente el desarrollo sano de la industria del transporte aéreo y la integración regional de nuestros países. Para tal efecto, sometió a consideración del Comité Ejecutivo un formulario para recabar la información de los Estados en la brevedad posible, y con dicha información, comparar con los resultados obtenidos por IATA y AITAL y así aumentar la exactitud del estudio.

36. En representación de los aeropuertos de la región, el delegado de ACI/LAC agradeció el trabajo propuesto por IATA/AITAL para tratar el tema del combustible de aviación y ofreció a IATA/AITAL el apoyo de su organización para llevar a cabo el citado estudio y obtener un verdadero diagnóstico de la región.

Conclusión

37. Luego de tomar conocimiento de la información presentada, el Comité Ejecutivo encargó a la Secretaría lo siguiente:

- a) Con miras a promover análisis continuo del tema e impulsar la Resolución A15-11 “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región” de la CLAC, adopte las medidas que estime necesario para llevar a cabo un seminario o taller, con participación de los diferentes actores de la aviación civil, con miras a divulgar su experiencia y lograr una reducción en el precio de los combustibles de aviación, alentando, asimismo, que los Estados, como parte de esta estrategia, organicen seminarios al interior de sus territorios entre las líneas aéreas y quienes venden combustible y los operadores de aeropuertos.
- b) Circular entre los Estados el formulario propuesto por IATA/AITAL, a efectos de recibir la información en el menor tiempo posible.
- c) Solicitar que IATA/AITAL, con el apoyo de ACI/LAC, presente un estudio comparativo actualizado sobre el precio del combustible con relación a las otras regiones durante la próxima reunión del GEPEJTA, incluyendo aspectos tributarios de los diferentes medios de transporte.

Seguimiento de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional / Implementación del Convenio de Montreal en la región. (Cuestión 6 del Orden del Día). Tarea Nro. 21 del Programa de Trabajo de la CLAC.

38. La Secretaría se refirió al estado de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional presentado durante el GEPEJTA/13, y al ofrecimiento de IATA de presentar a la próxima reunión información concreta sobre las líneas aéreas que operan en Latinoamérica y el impacto que tienen los seguros dentro de sus costos, dada la situación actual de la seguridad.

Conclusión

39. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la sugerencia del GEPEJTA y acordó lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría que continúe con la labor de seguimiento acerca del estado de aprobación y ratificación de los instrumentos internacionales por parte de los Estados miembros, actualizando la información disponible con aquella recibida recientemente.

- b) Tomando en consideración la complejidad del tema de los seguros, solicitar a la IATA el inventario de las líneas aéreas que operan en Latinoamérica y la afectación de sus costos por concepto de seguros, para analizarlo en la próxima reunión del GEPEJTA.

Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales. (Cuestión 7 del Orden del Día). Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC.

40. 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 Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Asociación de Estados del Caribe (AEC), la Comunidad Andina (CAN), el MERCOSUR, el Grupo de Expertos sobre seguridad, protección y asistencia en materia de aviación de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (GESPA-ITHO), y la Iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA).

Conclusión

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

- a) Continúe impulsando este tema a través del 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) Mantenga informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo sobre los diferentes procesos subregionales, regionales y mundiales;
- c) Inste a los Estados para que envíen sus comentarios respecto al “Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica, elaborado por consultores del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- d) Solicite a Brasil información sobre la constitución del Fondo de Infraestructura para Sudamérica (FISA) que daría el soporte económico necesario al IIRSA;
- e) Adopte las medidas pertinentes para coordinar y armonizar las actividades de nuevas iniciativas regionales en materia de transporte aéreo, con el trabajo que vienen realizando la CLAC, reiterando en la necesidad de evitar la duplicación de esfuerzos.

Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas. (Cuestión 8 del Orden del Día). Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC

42. 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 de los diferentes programas de capacitación estrechamente vinculados con el quehacer de la CLAC, particularmente de la Academia de Aviación de Singapur; de la International Air Transport Association (IATA); la Conferencia de alto nivel sobre transporte aéreo para las Américas – Wings of Change; la Décima Convención y Exposición Latinoamericana de Aeronáutica "Punto de

Encuentro de la Aviación Latinoamericana" – ALA MIAMI 2004, organizada por la Asociación Latinoamericana de Aeronáutica (ALA); y de centros de capacitación en Argentina, Brasil y Cuba.

43. Aprovechando esta oportunidad, el delegado de Colombia reiteró que el Gobierno de Colombia ha venido estructurando un programa de formación de derecho aeronáutico en coordinación con el Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial de la Universidad de Maguill de Montreal, Canadá y, ofreció que, en cuanto se tenga el curso estructurado, se informaría a los Estados oportunamente. De igual manera, informó que el Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial de la Universidad de Maguill va a efectuar un seminario previo a la próxima Asamblea de OACI, en donde se analizarán los aspectos más recientes del derecho aeronáutico y de política aérea mundial, siendo muy importante contar con la participación de todos los expertos y autoridades de América Latina.

Conclusión

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

- a) Encargar a la Secretaría que continúe con el seguimiento de esta materia, considerada de vital importancia para el desarrollo de la aviación civil en la región.
- b) Encargar a la Secretaría que solicite a las Administraciones de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC y Organizaciones Internacionales que continúen informando, con la debida antelación, sobre sus posibilidades de dictar cursos relacionados con el quehacer aeronáutico, así como de otorgar becas para los mismos;
- c) 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;

Compilación, actualización y difusión de información sobre tasas y derechos aeroportuarios (Cuestión 9 del Orden del Día). Tarea Nro. 11 del Programa de Trabajo de la CLAC

45. La Secretaría se refirió a la encuesta sobre tasas y derechos aeroportuarios, elaborada a fin de compilar y llegar a un costo o tarifa total de la aeronave en una determinada ruta o aeropuerto, permitiendo efectuar comparaciones entre ellas, la misma que había sido reestructurada sobre la base del Documento 7100 (2002) de la OACI "Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea" y contemplando los diferentes tipos de aeronaves.

46. En ese sentido, se resaltó que muy pocos Estados habían respondido la encuesta y exhortó a los participantes a continuar enviando la información requerida, ya que ésta permitiría establecer diferencias y corregir distorsiones en los cobros, acentuadas a partir de los procesos de concesión.

47. Se refirió también al ofrecimiento de IATA en el sentido de poner a disposición de la CLAC la utilización del mecanismo de la *Task Force* para actualizar automáticamente la información, y a la sugerencia del GEPEJTA de que, bajo la orientación de la CLAC y con el apoyo financiero (i.e. recursos humanos o financieros) de la IATA y ACI/LAC sería muy conveniente lograr desarrollar un estudio profundo que abarcara todo el esquema.

48. Por su parte, el delegado de ACI/LAC sometió a consideración del Comité Ejecutivo un estudio y caso comparativo sobre cargos aeroportuarios en la región y otras regiones del mundo. Al respecto, la delegada de IATA presentó una nota de estudio con algunos comentarios sobre dicho documento, pero debido al poco tiempo disponible, el Comité Ejecutivo sugirió trasladar este tema para que sea analizado por el GEPEJTA durante su próxima reunión.

Conclusión

49. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente lo sugerido por el GEPEJTA y, en ese sentido, acordó lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados para que continúen enviando la información requerida en la encuesta para reestructurarla, determinar las diferencias existentes e identificar los problemas.
- b) Exhortar a los Estados para que, cuando desarrollen sus modelos de costos para la fijación de tarifas en materia de derechos de aterrizaje, tomen en cuenta las Decisiones de la CLAC y los documentos de OACI sobre la materia.
- c) Aceptar el ofrecimiento de la IATA para que, en coordinación con la Secretaría CLAC y con el apoyo de ACI/LAC, se utilice el mecanismo de la *Task Force* de la IATA con miras a establecer publicaciones periódicas (cada 4 meses) de una tabla con las tarifas aeroportuarias y ayudas a la navegación.
- d) Trasladar el análisis del documento presentado por ACI/LAC, así como los comentarios de IATA a dicho estudio, a la próxima reunión del GEPEJTA.

Armonización de disposiciones respecto a la implantación en el ámbito regional de los sistemas de billetes de pasajes electrónicos. (Proyecto de Decisión). (Cuestión 10 del Orden del Día). *Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC*

50. La Secretaría sometió a consideración del Comité Ejecutivo el Proyecto de Recomendación sobre la “Armonización de disposiciones respecto a la implantación en el nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos” analizado por el GEPEJTA.

Conclusión

51. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente el Proyecto de Recomendación sobre “Armonización de Disposiciones respecto a la implantación en el nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos”, para su ulterior presentación y aprobación por parte de la Asamblea de la CLAC, tal como se presenta a continuación:

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16- ARMONIZACIÓN DE DISPOSICIONES RESPECTO A LA IMPLANTACIÓN EN EL ÁMBITO REGIONAL DE UN SISTEMA DE EMISIÓN DE BILLETES DE PASAJES ELECTRÓNICOS

CONSIDERANDO que un gran número de Estados miembros no cuentan con normatividad específica para la emisión de billetes de pasajes electrónicos, resulta necesario contar con una serie de principios que protejan adecuadamente los derechos de los usuarios del transporte aéreo, como así mismo de los transportadores que utilizan dicha práctica;

CONSIDERANDO el valor probatorio del billete de pasaje, en cuanto a la celebración del contrato de transporte aéreo, las respectivas reglamentaciones de los Estados miembros deberían requerir que el transportador haga entrega al pasajero de la constancia escrita del billete adquirido o de la reserva efectuada por medios electrónicos, en los casos que no se emita el billete papel;

CONSIDERANDO que a los fines de procurar la mayor seguridad jurídica, la emisión electrónica del billete de pasaje, debe cumplir con un conjunto de requisitos que garanticen los derechos de los pasajeros con relación al transporte contratado y una conveniente comercialización de tales billetes por parte de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO que entre tales garantías, el transportador deberá preservar la obligación de confidencialidad de la información sobre los datos personales suministrados por el pasajero, en ocasión de la reserva o adquisición del billete de pasaje, por vía electrónica;

CONSIDERANDO que a los fines de hacer efectivos tales principios, se estima conveniente que los Estados Miembros incluyan en sus respectivas reglamentaciones sobre las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, o disposiciones similares, normas que regulen la venta de billetes de pasajes por medios electrónicos.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- I. Todo billete emitido por medios electrónicos por un transportador autorizado, sus representantes y agentes generales de venta o turísticos, debería tomar como base la normatividad existente para los billetes de papel, en cuanto a los requisitos contenidos en sus respectivas legislaciones, debiendo además garantizarse la confidencialidad de la información proporcionada por el pasajero al transportador, en relación con sus datos personales.
- II. La emisión de un billete de pasaje por medios electrónicos, podrá sustituir la emisión del billete en forma escrita, o billete de papel, siempre que se otorgue valor probatorio a la constancia emitida por el transportador en cuanto a la celebración del contrato de transporte aéreo, en los casos que la legislación propia de cada Estado así lo establezca, debiendo además contener los requisitos comerciales mínimos de uso habitual para este tipo de documento, como asimismo la inclusión de las normas en materia de responsabilidad, conforme las convenciones internacionales en vigencia.
- III. Los Estados miembros procurarán incluir dentro de sus respectivas regulaciones sobre las Condiciones Generales del Contrato del Transporte Aéreo, normas que reglamenten la emisión de billetes electrónicos y la protección del consumidor.
- IV. Las legislaciones de los Estados miembros deberían contemplar principios que incluyan la favorable interpretación de los derechos del consumidor en las cláusulas contractuales, como asimismo prever los casos de incumplimiento por errores técnicos en el funcionamiento de equipos electrónicos, en ocasión de la reserva o adquisición de un billete.
- V. Las legislaciones de los Estados miembros deberían asegurar además la validez de la emisión electrónica de billetes a los efectos fiscales.

- VI. A los fines de la efectiva aplicación de la normativa, las autoridades competentes de los Estados miembros, deberían fiscalizar a los transportadores que emitan billetes en forma electrónica, con el objeto de supervisar el correcto desarrollo de estas actividades.
- VII. Tomar como punto de partida la información del billete de papel en la información mínima que contenga el billete de pasaje e incluir las condiciones generales en que se aplica el precio, entre otras (pero no únicamente):
- a) nombre del pasajero;
 - b) línea aérea que comercializa el transporte;
 - c) número de vuelo;
 - d) fecha de vuelo;
 - e) aeropuerto de origen y destino por cada tramo;
 - f) tarifa a aplicarse por tramo;
 - g) cargos e impuestos;
 - h) en su caso, clave de la línea aérea que efectuará el transporte, cuando exista convenio de código compartido;
 - i) reglas generales que condicionan la tarifa adquirida;
 - j) información acerca de otros documentos y servicios misceláneos, incluidos o entregados por separados, como el de equipaje y exceso de equipaje, etc.;
 - k) todos los demás elementos que permitan que el consumidor cuente con toda la información posible en relación con el servicio que está adquiriendo.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-4.

Guía de orientación para una posición regional durante la Duodécima reunión departamental de facilitación (El Cairo, Egipto, 22 de marzo al 2 de abril de 2004). (Cuestión 11 del Orden del Día). Tarea Nro. 15 del Programa de Trabajo de la CLAC

52. Dentro de este punto del Orden del Día, la Secretaría se refirió a la Guía de Orientación que incluía una posición común regional frente a los temas tratados durante la Duodécima Reunión Departamental de Facilitación de la OACI, que se llevó a cabo en El Cairo, Egipto, del 22 de marzo al 2 de abril de 2004, y a la posición de la CLAC presentada durante dicha reunión.

53. Informó acerca del trabajo armónico que se desarrolló con los Estados que estuvieron presentes en dicha reunión, liderado por el delegado de Brasil. Finalmente, se refirió a la presión ejercida especialmente por parte de los Estados Europeos y EEUU sobre los pasaportes de lectura mecánica y la identificación biométrica, y destacó la destacada participación de la CLAC particularmente en esos temas.

Conclusión

54. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada.

Otros asuntos. (Cuestión 12 del Orden del Día).

- ✓ **Presentación sobre las nuevas negociaciones de la Unión Europea en materia de transporte aéreo. Tarea No. 8 del Programa de Trabajo**

55. El Comité Ejecutivo tomó conocimiento de la presentación efectuada durante el GEPEJTA/13 por el Sr. Mark Nichlas, representante de la Unión Europea, acerca de las nuevas negociaciones de la Unión Europea en materia de transporte aéreo, resaltando la importancia de que se mantenga una comunicación más estrecha entre la UE y los Estados miembros de la CLAC y augurando que éste sea el inicio de este acercamiento.

- ✓ **La transparencia en la reglamentación del transporte aéreo internacional. Tarea No. 5 del Programa de Trabajo**

56. El Comité Ejecutivo tomó conocimiento de la información presentada por la Secretaría acerca de la transparencia en la reglamentación del transporte aéreo internacional.

- ✓ **Indemnización a los pasajeros por “overbooking” y retrasos. Tarea No. 6 del Programa**

57. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría acerca de las indemnizaciones a los pasajeros por “overbooking” y retrasos, tema relacionado con los derechos al usuario, y que sería analizado con mayor profundidad en una próxima reunión.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Informe de la Octava reunión del Grupo específico de política aérea (Santiago de Chile, 8 de marzo de 2004). Proyecto de Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”.
Tarea Nro. 8 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/04

58. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/66-NE/04 mediante la cual se sometía a consideración del Comité Ejecutivo el Informe de la Octava reunión del Grupo específico de política aérea, realizada en la ciudad de Santiago de Chile, el día 8 de marzo de 2004. El Secretario fue presentando punto por punto los temas discutidos y las conclusiones alcanzadas en la citada reunión.

Análisis de la situación de la región frente a las nuevas negociaciones de la Unión Europea. (Cuestión 1 del Orden del Día).

59. El Secretario se refirió a la presentación realizada por el Representante de la Unión Europea durante el GEPEJTA/13 acerca de las nuevas negociaciones de la Unión Europea y la situación respecto a los países miembros de la CLAC, la misma que se había acordado tomar en cuenta para el análisis del Grupo de Política Aérea. Señaló también que dicha presentación había motivado un interesante y nutrido debate.

60. De igual manera, se refirió al acuerdo del Grupo de conformar un Grupo *ad hoc* integrado por Brasil, Chile, Uruguay, Venezuela (Ponente) e IATA encargado de elaborar un borrador de cláusula modelo que sería utilizada en las negociaciones con la Unión Europea. Asimismo, este Grupo estaría encargado de realizar un estudio sobre la conformación de un “sistema único de integración latinoamericano”, en concordancia con la meta aprobada por el Comité Ejecutivo en el sentido de incrementar el tráfico intra-regional en un 10%.

61. Con relación a la cláusula modelo, el Secretario informó que este tema había sido discutido en la reunión que se había llevado a cabo el día anterior, en donde Venezuela había presentado un proyecto de cláusula pero de carácter más general, por lo que se volvió a encargar el desarrollo de esta cláusula al Grupo *ad hoc* citado anteriormente para que lo presente en la próxima reunión que se realizará aprovechando el GEPEJTA en Venezuela. Informó también que la Secretaría había recibido una comunicación de Brasil en la que se solicitaba el de esta conclusión por un término menos rígido, quedando de la siguiente manera: *...Esta cláusula ~~debería~~ podría ser aceptada por todos los Estados que mantienen negociaciones bilaterales con los países europeos y sería presentada como contrapropuesta a los planteamientos de los Estados de la Comunidad Europea.*

62. Respecto al desarrollo del estudio para conformar un “sistema único de integración latinoamericano”, en concordancia con la meta aprobada por el Comité Ejecutivo en el sentido de incrementar el tráfico intra-regional en un 10%, señaló que en la región se había dado un paso adelante en materia de flexibilización del transporte aéreo. Recordó que en el Comité Ejecutivo realizado en Buenos Aires, a sugerencia de Brasil, se había acordado tener como un objetivo el incremento de un 10% del tráfico intrarregional y que este tema se venía trabajando tanto por el Comité de competitividad del transporte aéreo como por el Grupo específico de política aérea. Añadió, que en el debate sobre este tema, el Grupo específico de política aérea había observado la necesidad de que en el mediano plazo o lo antes posible, se camine hacia el desarrollo de un “sistema único de integración regional latinoamericano” y que este sistema debería estar en concordancia con el objetivo del incremento del tráfico intrarregional en 10% y con un objetivo común, es decir, estos tres elementos se estarían armonizando, apoyados por una metodología de trabajo para ir evaluando en cada Estado cuál es la situación real que viene afectando al transporte aéreo y luego a nivel regional. Informó que dicha metodología de trabajo había sido presentada durante el GEPEJTA/13, realizado en Santiago de Chile y que iba a volver a ser presentada en esta reunión dentro de la cuestión 7 del Orden del Día, de tal forma, que las autoridades aeronáuticas conozcan que con esa herramienta los Estados tendrán la capacidad de observar sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas y determinar su situación.

63. Según todo lo expuesto, señaló además que eso haría entonces que el Grupo específico de política aérea prepare un proyecto de Decisión para la Asamblea en el que establezca el mandato para desarrollar dicho trabajo en el menor tiempo posible o con un cronograma apropiado, de tal forma, que se lleguen a cumplir los objetivos propuestos. Resaltó también, que cuando se discutió este tema, se había observado que la integración no se debe circunscribir exclusivamente a los derechos de tráfico, sino también a la integración de los talleres de mantenimiento, capacitación, centros de entrenamiento, entre otros.

64. Manifestó también que si se quiere llegar a incrementar el tráfico intrarregional se deberán eliminar barreras; probablemente aquellos convenios bilaterales que existen actualmente entre los Estados se tendría que flexibilizar. Es decir, todos esos pasos tendrían que volcarse en un proyecto de Resolución que se le ha encargado al mismo Grupo *ad hoc* el día anterior, armonizado con lo que se viene trabajando en el Comité de competitividad del transporte aéreo para cumplir con el mandato de los Ministros de Transporte y autoridades aeronáuticas de América Latina, así como lo que se viene trabajando en la CLAC, y el objetivo común. Finalizó señalando que, luego de la presentación de la

metodología, se deberá establecer un cronograma a ser discutido próximamente, y la Resolución que apruebe la Asamblea de la CLAC en noviembre con mucha seguridad será uno de los pasos más importantes que haya dado la región en esta materia.

Conclusión

65. El Comité Ejecutivo tomó conocimiento de la información presentada y encargó a la Secretaría apoyar el trabajo a ser desarrollado por el Grupo *ad hoc* con los Expertos de Brasil, Chile, Uruguay, Venezuela (Ponente) e IATA, el mismo que se deberá encargar de:

- a) Elaborar un proyecto de Resolución para que la Asamblea apruebe el desarrollo de un “sistema único de integración regional del transporte aéreo”, con un enfoque regional común y con el objetivo de incrementar en un 10% el tráfico aéreo intra-regional; y,
- b) Desarrollar una “cláusula tipo o cláusula modelo” para ser utilizada en futuras negociaciones con los Estados de la Unión Europea, de tal forma que, “un país miembro de la CLAC pueda designar a una aerolínea de otro país miembro para explotar tráficos desde y hacia Europa”. Esta cláusula podría ser aceptada por todos los Estados que mantienen negociaciones bilaterales con los países europeos y sería presentada como contrapropuesta a los planteamientos de los Estados de dicha Comunidad.

Actualización de la Res A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” (Cuestión 2 del Orden del Día).

66. Dentro de este punto del Orden del Día, el Secretario sometió a consideración del Comité Ejecutivo el Proyecto de Resolución que remplazaría 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), la misma que incluye puntos de coincidencia entre los acuerdos subregionales y la cooperación intersubregional en materia de transporte aéreo con el objetivo de alcanzar en el futuro un acuerdo de flexibilización regional, y que había merecido varias modificaciones por parte del Grupo.

Conclusión

67. Luego del análisis pertinente, el Comité Ejecutivo acordó someter a consideración de la Asamblea el siguiente Proyecto de Resolución:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16- CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC encargó al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que, en función de la evolución de la actividad aeronáutica, revisen y actualicen los criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo periódicamente;

CONSIDERANDO que la complejidad de la actividad de la aviación civil reclama de los Estados miembros de la CLAC la coordinación de las políticas de transporte aéreo internacional;

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

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

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

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

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

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

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

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

1. Seguridad operacional

- a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles elevados de seguridad y protección de la aviación y en constante mejora.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

2. Seguridad de la aviación civil

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

3. Facilitación

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

USUARIO

4. Derechos del usuario

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

ACCESO A LOS MERCADOS

5. Apertura de tráficos

- a) Los Estados miembros facilitarán, el otorgamiento de los derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, intra y extra regionales a favor de los transportadores aéreos de la región en un esquema de sana competencia, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- c) Los Estados miembros promoverán, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IATA) para la liberalización y explotación de los servicios aéreos internacionales.
- f) Los Estados miembros continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda.
- g) A efectos de trabajar en los procesos de liberalización, los Estados miembros podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización.

6. Equivalencia de oportunidades

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

7. Competencia

- a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.

8. Medidas unilaterales

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

ASPECTOS COMERCIALES

9. Servicios de escala

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

10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

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

11. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales

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

12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

- a) Los Estados miembros deberían utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.
- b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.
- c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.
- d) La CLAC debería continuar siguiendo la evolución y difundiendo la información al respecto y seguir examinando la eficacia del Código SRC de la OACI.

13. Asignación de turnos (SLOTS)

- a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos congestionados se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA.
- b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

14. Subsidios, impuestos y cargos al usuario

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidios” a modo de asistencia a sus transportistas. Asimismo, reconocen que los impuestos y cargos a los usuarios constituyen una creciente carga sobre las líneas aéreas y los usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

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

16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

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

17. Comercio internacional y carga aérea

- a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil.
- b) Los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

18. Turismo

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

ASPECTOS JURÍDICOS

19. Armonización normativa

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.
- c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de la liberalización de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos.
- d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de alentar a los Estados miembros a que cumplan con su obligación de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

20. Coordinación

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

21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política regional común y una activa participación en los foros técnicos sobre esta materia, y tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener sobre la utilización del material de vuelo de los transportistas de la región.

22. Nacionalidad del transportador

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

23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

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

24. Empleo de personal no nacional

- a) Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.
- b) La liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como parte interesada importante en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

25. Propiedad y control de los transportistas aéreos

- a) La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse a la discreción y al ritmo de cada Estado, progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación, especialmente respecto a la seguridad y protección de la aviación;
- b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, pueden hacerlo de la manera siguiente:
 - i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
 - ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
 - iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

26. Arrendamiento de aeronaves

- a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente

la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo, en los acuerdos de servicios aéreos que suscriban, las disposiciones pertinentes.

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

27. Solución de controversias

- a) En un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y
- b) Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:
 - i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;
 - ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;
 - iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y
 - iv) por lo que respecta a las partes interesadas directamente afectadas por la controversia, sea transparente y dé acceso a la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

ASPECTOS FINANCIEROS

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

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

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A15-5.

Análisis de las ventajas y desventajas de la flexibilización del transporte aéreo en América Latina (Cuestión 3 del Orden del Día)

68. El Secretario se refirió al estudio realizado por IATA sobre un “Análisis económico de las ventajas y desventajas de la flexibilización del transporte Aéreo”, el mismo que se había iniciado sobre la base de una polémica que aún no había concluido, acerca de la relevancia de la apertura y cielos abiertos en la región y que, al iniciarse el análisis, se habían encontrado dos obstáculos: disponer de la información completa de los Estados, lo que hasta esa fecha no se había conseguido; y, la falta de fondos

para lograr un trabajo objetivo y exhaustivo por parte de profesionales de distintas partes de la región, tomando en consideración la alta sensibilidad del tema y connotaciones de apertura.

Conclusión

69. Después de tomar nota de la información presentada, el Comité Ejecutivo acordó encargar a la Secretaría que distribuya el estudio de IATA entre los miembros del Grupo, a efectos de recibir sus comentarios en un plazo no mayor de 30 días, luego de lo cual la IATA haría una actualización del documento que sería presentado en la próxima reunión del Grupo para tomar una decisión sobre el tema.

Cuestión 4 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/66-NE/06

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/06 *ADDENDUM*

70. La Secretaría presentó las notas de estudio CLAC/CE/66-NE/06 y CLAC/CE/66-NE/06 *ADDENDUM*, informando sobre los últimos acontecimientos respecto a la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la XV Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) de la Comunidad Andina (CAN); y la Integración de América del Sur.

71. Por su parte, el delegado de Ecuador, en su calidad de Presidente del CAAA, se refirió a uno de los logros más importantes dentro de la CAN como la unificación de las Decisiones Nro. 297 sobre flexibilización del transporte aéreo y Nro. 320 sobre la múltiple designación, y la Decisión 582, considerada muy importante para la integración del transporte aéreo en la CAN. Señaló también que adicionalmente, se había realizado una revisión del Reglamento comunitario para el otorgamiento de los permisos de operación, tema en que se había avanzado considerablemente. También informó acerca del fortalecimiento comunitario, trabajo estadístico que se distribuyó en los diferentes países para tener un procedimiento y formularios únicos del tráfico aéreo, y que con ese mismo procedimiento se estaba trabajando con la CLAC y la OACI. Finalmente, informó que dentro de la CAN se había avanzado bastante en el tema sobre los deberes y derechos de los usuarios, y que actualmente, la CAN se encontraba realizando un trabajo sobre el desarrollo y fortalecimiento de los convenios transfronterizos, como parte del proceso de integración.

72. Al respecto, el delegado de la CAN añadió que la CAN había aprobado por Decisión 578 un Régimen para evitar la doble tributación y prevenir la evasión fiscal, y que toda la normativa de la CAN estaba disponible en su página Web: www.comunidadandina.org

Conclusión

73. 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 el seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional; y,

- c) mantenga informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo sobre los diferentes procesos.

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Informe de la Décima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (Medellín, Colombia, 29 de junio de 2004).
Tarea Nro. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/13
Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/14

74. 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/66-NE/13, mediante la cual informaba sobre los acuerdos alcanzados en su décima reunión, efectuada el día 29 de junio de 2004 en la misma ciudad de Medellín, Colombia.

75. Con relación a los resultados de la Novena Reunión Ordinaria de la Junta General, informó se había ratificado el compromiso asumido por los Estados miembros para armonizar, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional. Asimismo, se había acordado, entre otros, que el Sistema buscaría los mecanismos de cooperación técnica que sean necesarios para ayudar a los Estados que tengan dificultades en el proceso de adopción y que soliciten su apoyo. De igual manera, señaló que se habían considerado cumplidas las siguientes conclusiones:

- Nombramiento del punto focal
- Gestiones ante el BID
- Contribuciones de costos compartidos para los nuevos miembros del Sistema
- Incorporación de la figura del punto focal en la estructura del Sistema

76. El Coordinador dio a conocer a la reunión que la Junta General había sido informada sobre el estado actual de las adhesiones al Sistema, así como de la situación de las contribuciones de costos compartidos y los gastos realizados por el Sistema. Al respecto, informó acerca de la reciente incorporación de Venezuela al Sistema Regional y que por tanto los Estados que integran actualmente el mismo son: Argentina, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú y Venezuela, así como las empresas fabricantes de aeronaves AIRBUS y EMBRAER en calidad de observadores especiales.

77. Con relación al avance del cumplimiento del programa de trabajo establecido por la Junta General para el año 2004 y, particularmente, en lo que se refiere a los Puntos Focales, señaló que la Junta General había acordado que los Puntos Focales, dentro de las posibilidades de sus atribuciones en cada Administración, consideren la conveniencia de nombrar a un funcionario que actúe como Punto Focal alterno, con el propósito de preservar la memoria institucional sobre las actividades del SRVSOP, y que en caso de que sea nombrado se informe al Comité Técnico. De igual forma la Reunión consideró necesario contar con un procedimiento adecuado para el tratamiento de las Conclusiones que adopten los Puntos Focales en cada reunión de coordinación con el Comité Técnico, por lo que encargó dicha tarea al Coordinador General.

78. De igual manera, manifestó que la Junta General había acordado que las funciones de los Puntos Focales indicadas en los Manuales de responsabilidades desarrollados por las distintas administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros del SRVSOP, sean enmendadas en concordancia con las establecidas en el Artículo 13 del Reglamento del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. Asimismo, que se había encargado al Coordinador General que, para la próxima reunión de la Junta General, presente una propuesta de términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales con el fin de tener una clara orientación de sus objetivos, los resultados esperados y evitar que se tomen atribuciones fuera de su competencia.

79. Finalmente, informó que la Junta General había concordado en realizar su Undécima Reunión el día 12 de noviembre de 2004, en ocasión de la celebración de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC que se realizará en la semana del 8 al 12 de noviembre en Rio de Janeiro, Brasil.

80. Por otro lado, la Secretaría presentó una nota de estudio en la que se informaba sobre la situación de las enmiendas a los documentos del Sistema y se adjuntaba la nueva versión de los textos de los mismos.

Conclusión

81. Luego de tomar conocimiento de la información presentada, el Comité Ejecutivo aprobó el informe de la Décima reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y exhortó a los Estados, que aun no se habían adherido al Sistema, a que lo hagan lo antes posible.

Cuestión 6 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/66-NE/07

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/17

82. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/66-NE/07 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.

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

84. Por otro lado, dentro de este punto del Orden del Día, el Secretario presentó una nota de estudio informando que, como en anterior oportunidad y con el fin de fortalecer la cooperación técnica entre la CLAC y la Autoridad de Aviación Civil de Singapur (CAAS), esta última había acordado incrementar el número de becas otorgadas a los Estados miembros de la CLAC de 10 a 15 por año, a partir de la fecha. En ese sentido, de conformidad con el Artículo 7 del MOU relativo a las “Enmiendas”, se debería modificar los Artículos relevantes del MOU para hacer efectivos los arreglos y formalizarlos a través del Anexo 2 que reemplazaría al Anexo 1 firmado anteriormente, documento que fue puesto a consideración del Comité Ejecutivo.

Conclusión

85. El Comité Ejecutivo, tomó conocimiento de la información proporcionada y acordó lo siguiente:

- a) 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; y,
- b) Autorizó al Presidente de la CLAC la firma de la nueva enmienda al Memorándum de Entendimiento CLAC/CAAS.

Cuestión 7 del Orden del Día:

Presentación sobre estrategia y metodología a seguir por parte de los Estados miembros para el cumplimiento de los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas. ***Tarea Nro. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC***

86. El Secretario informó que este trabajo se armonizaría con el avance logrado en el Grupo de Política Aérea, evaluando lo que sucede en cada país y proyectando el “objetivo común” regional acordado y el proceso de un “sistema de integración”. Finalmente, resaltó la importancia de amalgamar todos los elementos en un objetivo único para la región. Añadió, que era necesario correlacionar los trabajos con los comités locales para realizar un autodiagnóstico metodológico de las deficiencias y fortalezas, de tal forma que se defina la nueva estrategia de crecimiento, en el marco de una “integración latinoamericana con un enfoque político común”.

87. A continuación, el Brigadier Jorge Godinho Barreto Nery, Director de Aviación Civil de Brasil, presentó la Metodología FODA aplicado al transporte aéreo, su finalidad, ámbito, conceptos, proceso y método de trabajo. Esta presentación se incluye como **Adjunto 11**.

88. Finalizada la presentación, el Secretario agradeció al Brigadier Godinho por su valiosa contribución. Señaló a modo de ampliación, que esta metodología permitirá el logro del objetivo acordado por el Comité Ejecutivo, así como la armonización de los tres elementos: un sistema regional de integración, un objetivo común y el incremento del tráfico intrarregional en 10%. Informó además, que conforme se acordó en el Grupo de Expertos, la Secretaría se ha comprometido a presentar en la próxima reunión del GEPEJTA, la estrategia estructurada para ser distribuida en los Estados y se realice la primera fase en el ámbito de los comités locales. En ese sentido, exhortó a los Estados a que una vez que dispongan de la metodología y se nombren facilitadores en cada país, este último deberá familiarizarse con esta presentación y poner en práctica el trabajo en cada país, obteniendo de esta manera mejores resultados.

Conclusión

89. Sin mayores comentarios, el Comité Ejecutivo acordó encargar a la Secretaría lo siguiente:

- a) Reestructurar la estrategia y presentarla durante la próxima reunión del GEPEJTA.

- b) Con el objetivo de iniciar el trabajo de los comités locales, lo más pronto posible, planificar talleres o seminarios de entrenamiento con los facilitadores o contactos locales, con el apoyo de las líneas aéreas y de los operadores de aeropuertos.
- c) Una vez que se reciban los resultados por país, antes del mes de septiembre de 2004, realizar las coordinaciones pertinentes para presentar una evaluación de dichos resultados durante el Comité Ejecutivo de CLAC que se realizará en septiembre en Montreal.
- d) Frente al reconocimiento explícito hecho por los Jefes de Estado en la última declaración de Santa Cruz sobre la existencia del Comité de Competitividad, realizar las coordinaciones necesarias para presentar los resultados alcanzados por este Comité en la Cumbre de Jefes de Estado en Costa Rica en noviembre de 2004.

Cuestión 8 del**Orden del Día:****Arreglos para la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004)****Tarea Nro. 27 del Programa de Trabajo de la CLAC**

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/08

90. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/66-NE/08, en la que sometía a consideración la información preparatoria pertinente de la próxima XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Rio de Janeiro, Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004). De igual manera, se sometía a consideración del Comité Ejecutivo el programa tentativo de trabajo de la CLAC para el próximo bienio y se dio a conocer información sobre los arreglos administrativos con el Estado anfitrión.

91. En relación con la lista de invitaciones para la XVI Asamblea y tomando en cuenta el poco tiempo disponible, sugirió que aquellos Estados que, después de revisarla, envíen a la Secretaría cualquier cambio o información que deseen incluir para poder enmendarla

92. Respecto al Orden del Día y al Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo bienio, señaló que éstos estarán sujeto a modificaciones, a medida que se incluyan nuevos proyectos de Decisión. Informó además que en la próxima reunión del Comité Ejecutivo se presentará una nota informativa para que aquellos Estados que deseen formar parte del próximo Comité Ejecutivo de la CLAC vayan haciendo sus respectivas presentaciones.

93. Por otro lado, se refirió a la Información General preparada por Brasil para la próxima Asamblea de la CLAC. En ese sentido, el delegado de dicho país se comprometió a enviar a la Secretaría una versión en español actualizada y solicitó a los Estados que, a la brevedad posible, envíen la relación de sus delegaciones, así como los detalles de su llegada a Rio de Janeiro, a efectos de realizar las coordinaciones pertinentes.

Conclusión

94. El Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:

- a) Tomar conocimiento de los preparativos que se vienen realizando para la XVI Asamblea Ordinaria (Río de Janeiro, del 8 al 12 de noviembre de 2004).

- b) Encargar a la Secretaría que, en caso algún Estado manifieste su interés de postular a un puesto en el Comité Ejecutivo, circule dicho pedido entre los Estados miembros.
- c) Encargar a la Secretaría la preparación de una nota informativa sobre la conformación del nuevo Comité Ejecutivo de la CLAC y presentarla durante la próxima reunión del Comité Ejecutivo.
- d) Encargar a la Secretaría que, lo antes posible, circule entre los Estados la información general de la próxima Asamblea de la CLAC.

Cuestión 9 del

Orden del Día:

Otros asuntos

95. Dentro de este punto del Orden del Día se realizaron las siguientes presentaciones:

- a) Presentación sobre el Sistema estadístico de la CLAC, a cargo del Sr. Marco Ospina (**Adjunto 12**)
- b) El Sr. Ariel Arancibia, Jefe Proyecto IFIS de la DGAC de Chile, hizo una presentación sobre los alcances y detalles del sistema de “Servicio de información aeronáutica (AIS) como facilitador de un sistema ATM global”. (**Adjunto 13**), a través del cual, se puede obtener una información actualizada y en tiempo real de los vuelos que se están realizando y entregar un servicio a un bajo costo a los usuarios. En ese sentido, ofreció a los Estados interesados en implementarlo la entrega de la base de datos del registro nacional de aeronaves y el registro de licencia, que en definitiva, representa la base de este sistema de plan de vuelo de internet.
- c) El Representante de Corea, Sr. Jung Bin Lee, Former Minister of Foreign Affairs (**Adjunto 14**) dio un mensaje a los participantes sobre la cooperación de su país en la comunidad internacional de aviación civil y solicitó a los Estados miembros de la CLAC el apoyo a la candidatura de Corea para las próximas elecciones del Consejo de la OACI.
- d) El Sr. Perves Akhtar Nawaz, Director General de la Autoridad de Aviación Civil de la República Islámica del Pakistán informó a la reunión sobre la posición de su país en el campo del transporte internacional (**Adjunto 15**) y solicitó considerar la reelección de su Pakistán como miembro del Consejo de la OACI en la Parte III.
- e) Los señores Setijanto Peedjowarsito, Embajador de Indonesia y Jusuf Sjoen, Representante de Indonesia ante el Consejo de la OACI realizaron una presentación (**Adjunto 16**), en la que propusieron un intercambio de apoyo con las candidaturas de los países de la CLAC.

96. Por otro lado y conforme a lo acordado por el Comité Ejecutivo, se llevó a cabo la suscripción de la enmienda del Anexo 2 al Memorándum de Entendimiento CLAC/CAAS, entre los señores César Aguilera, Presidente de la CLAC y Bong Kim Pin, Representante de Singapur en el Consejo de la OACI, mediante el cual se incrementa a partir de la fecha el número de becas otorgadas a los Estados miembros de la CLAC de 10 a 15 por año.

97. Finalmente, el Sr. Herald A. Wilson, Director General de la Autoridad de Aviación Civil de Santa Lucía se dirigió a los participantes y solicitó el apoyo de los Estados miembros de la CLAC para su candidatura al Consejo de la OACI dentro de la Parte III, formando parte de la plancha de la CLAC.

Sesiones a puerta cerrada

Cuestión 10 del

Orden del Día:

Participación de la CLAC en el 35° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (28 de septiembre al 8 de octubre de 2004).

Tarea Nro. 27 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/09

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/16

Nota informativa CLAC/CE/66-NI/02

Cuestión 11 del

Orden del Día:

Informe de la Octava reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (Santiago de Chile, 1° al 3 de marzo de 2004)

Tarea Nro. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/10

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/05

Cuestión 12 del

Orden del Día:

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

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/11

Cuestión 13 del

Orden del Día:

Gestión presupuestaria de la CLAC.

Tarea No. 3 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/12

Cuestión 14 del

Orden del Día:

Autonomía de la CLAC.

Nota de estudio CLAC/CE/66-NE/15 *CORRIGENDUM*

Clausura

98. El Presidente de la CLAC agradeció a las Autoridades de Colombia su cálida recepción, felicitando en particular, por la exitosa Feria Aeronáutica desarrollada con motivo de la reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC. También agradeció la participación de las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros y observadores, resaltando el éxito del evento. Para terminar, agradeció a la Secretaría por su brillante trabajo y auguró un feliz retorno de los delegados a sus respectivos países.

99. Por su parte el Secretario agradeció al personal de la Secretaría, a las autoridades colombianas por el apoyo recibido, a los participantes por el trabajo desarrollado en esta reunión y a los grupos de trabajo que contribuyeron con el Comité Ejecutivo y deseó a los presentes toda clase de éxitos.

LXVI REUNION DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC
(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

ARGENTINA

Alberto Vicente BORSATO
Comandante de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250 5to Of. 501 (C. P. 1104), Capital Federal
Tel: (54 11) 4317 6133
Fax: (54 11) 4317 6018
Correo electrónico: buecroas@faa.mil.ar / ctecra@faa.mil.ar

Roberto Federico CIMBARO
Jefe Departamento OACI / Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250 (C. P. 1104), Capital Federal
Tel: (54 11) 4317 6411
Fax: (54 11) 4317 6411
Correo electrónico: buecroas@faa.mil.ar

BOLIVIA

Abdón A. PORCEL ARANCIBIA
Responsable Aeronáutico / Superintendencia de Transporte
La Paz, Bolivia
Tel: (5912) 278 5261 / 278 5288
Fax: (5912) 278 5255 / 278 5255
Correo electrónico: aporcel@suptrans.gov.bo / abdonporcel@hotmail.com

Constantino KLARIC
Director Lloyd Aéreo Boliviano
Tel : 4256745
Correo electrónico: klariclab@yahoo.com

Willy VARGAS B.
Jefe De Departamento - Asuntos Internacionales LAB
Aeropuerto J. Wilsterm, Casilla 132
Tel: (591 4) 423-0321
Fax: (591 4) 425-0744
Correo electrónico: wvargas@labairlines.com.bo

BRASIL

Jorge Godinho BARRETO NERY
Director General de Aviación Civil
Rua Santa Luzia 651, Sala 615, Centro, Río de Janeiro
Tel: (55 21) 3814 6701 \ 3814 6731
Fax: (55 21) 2544 6335
Correo electrónico: dgac@dac.gov.br

Ailton DOS SANTOS POHLMANN
Jefe Sub-Departamento de Operaciones DECEA
Tel: (5521) 3814 6214
Fax: (5521) 3814 6244
Correo electrónico: sdop@decea.gov.br

José Roberto MACHADO E SILVA
Asistente de la CERNAI
Tel: (55 21) 2240 6322
Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: robertoesilva@dac.gov.br

Rafael RODRIGUES FILHO
Representante de Brasil ante el Consejo de la OACI
999 University St., Montreal, Canada, H3C 5H7
Tel: (15 14) 954 8257 / 954 8258
Fax: (15 14) 954 5777
Correo electrónico: brasicao1@icao.int

Jorge Luiz BRITO VELOZO
Jefe Sub-Departamento Técnico DAC / Departamento de Aviación Civil
Rua Santa Luzia 651, 7º Andar, Centro, Río de Janeiro - RJ
Tel: (5521) 3814 6705 / 3814 6735
Fax: (5521) 3814 6893
Correo electrónico: velozo@dac.gov.br

Helio PAES DE BARROS JUNIOR
Coordinador USOP
Av. Churchill 157, 13 Andar, Castelo – 20020050, Río de Janeiro
Tel: (5521) 5544 7098
Fax: (5521) 3814 9023
Correo electrónico: chsop@dac.gov.br

Jonas FERREIRA SANT'ANNA
Consultor Técnico
R. Santa Luzia 651, Sala 704, Centro, Río De Janeiro 20030040
Tel: (5521) 3814 6727
Fax: (5521) 3814 6893
Correo Electrónico: jonas@dac.gov.br

CHILE

Enrique ROSENDE
Director General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 205 2092
Fax: (562) 205 0532
Correo electrónico: director@dgac.cl

Lorenzo SEPÚLVEDA BIGET

Director Seguridad Operacional / Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7498
Fax: (562) 410 7635
Correo electrónico: dir.dso@dgac.cl

Cristian GOMEZ M.
Director de Planificación y Coordinación / Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Correo Electrónico: dir.planificacion@dgac.cl

Germán YURASZECK GLADE
Fiscal DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 4107464
Fax: (562) 4107488
Correo Electrónico: fiscalia@dgac.cl

Guillermo NOVOA
Jefe Departamento Legal / Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139-7, Santiago
Tel: (562) 698-6945
Fax: (562) 698-3148
Correo electrónico: gnovoa@mtt.cl

Luis A. ROSSI
Jefe Oficina Aviación Internacional / Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410-7443
Fax: (562) 209-0532
Correo Electrónico: rossi@dgac.cl

Cristian FAJARDO
Asesor Técnico / Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139-7, Santiago
Tel: (562) 673-1020
Correo electrónico: cfajardo@mtt.cl

Ariel ARANCIBIA
Jefe Proyecto IFIS - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 290-4602
Correo electrónico: aarancibia@via56.cl

José Miguel BAMBACH
Gerente Legal Corporativo LAN CHILE
Av. Presidente Piesco 5711, Piso 20, Santiago
Tel: (56 2) 8565-3953
Fax: (56 2) 8565-3973
Correo electrónico: jbambach@lanchile.cl

Ramón RADA JAMAN

Asesor Transporte Aéreo / Ministerio de Relaciones Exteriores
Teatinos 20 (2do Piso) Santiago
Tel: (562) 565-9353
Correo electrónico: rrada@arecon.cl

COLOMBIA

Juan Carlos VÉLEZ URIBE
Director General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Eldorado – Of. 410, Bogotá
Tel: (571) 413-9894
Fax: (571) 413-8586
Correo electrónico: jvelez@aerocivil.gov.co

Juan Carlos SALAZAR G.
Jefe Oficina Transporte Aéreo / Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Eldorado, Oficina 403, Bogotá
Tel: (571) 413 9938
Fax: (571) 266 3779
Correo electrónico: jsalazar@aerocivil.gov.co

Julio Enrique ORTIZ CUENCA
Representante Permanente de Colombia ante la OACI
999 University Street, Suite 12.55, Montreal, Quebec H3C 5J9, Canada
Tel: (1514) 954 6385 / 954 8393
Fax: (1514) 954 6413
Correo electrónico: colombia@icao.int / julioenriqueortiz@yahoo.com

Edgar B. RIVERA FLOREZ
Jefe Normas Aeronáuticas / Oficina Transporte Aéreo UAEAC
Aeropuerto Eldorado, Oficina 403, Bogotá
Tel: (571) 266 3316
Fax: (571) 266 3779
Correo electrónico: erivera@aerocivil.gov.co

Claudia ESGUERRA BARRAGÁN
Jefe de Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Aeropuerto Eldorado, Of. 403, Bogotá
Tel: (571) 413-9598
Fax: (571) 266-3779
Correo Electrónico: cesguerr@aerocivil.gov.co

Jazmín Alexandra PALOMINO PINEDA
Jefe Grupo de Atención al Usuario / UAEAC
Aeropuerto Eldorado, Oficina 403, Bogotá
Tel: (571) 266-2575
Fax: (571) 266-3779
Correo electrónico: apalomin@aerocivil.gov.co

Jorge ARANA SALAMANCA
Secretario de Seguridad - UAEAC
Aeropuerto Eldorado, Oficina 403, Bogotá

Tel: (571) 266-3712
Correo Electrónico: jorgearanas@hotmail.com

María Carolina OSPINA
Profesional Aeronáutico III / Oficina Transporte
Carrera 4 Nro. 67 – 23 Apto. 501, Bogotá
Tel: (571)266-3054
Fax: (571) 2663779
Correo electrónico: cospina@aerocivil.gov.co

Marcela ORDOÑEZ F.
Primer Secretario / Ministerio de Relaciones Exteriores
Calle 10 # 5-51
Tel: (571) 562-8235 / 562-8271
Fax: (571) 562-8815
Correo Electrónico: marcela.ordonez@hotmail.com / marcela.ordonez@minrelext.gov.co

José Nicolás DUQUE OSSA
Gerente Aeropuerto Internacional José María Córdova
Tel: (574) 2874035
Fax: (574) 5360187
Correo electrónico: jnduque@aerocivil.gov.co

Luis Carlos GUERRA VÉLEZ
Director Regional – UAEAC
Aeropuerto José María Córdova
Tel: (574) 287-4001
Fax: (574) 536-0187

Julián Adolfo ARANGO GOMEZ
Jefe de Seguridad - Aeropuerto José Maria Córdova
Tel: (574) 287-4371
Fax: (574) 536-0187

Francisco J. SALDARRIAGA G
Gerente del Aeropuerto / Delegado Alcalde de Medellín
Cra. 65A #13-157 Piso Administrativo
Tel: (574) 285-9999 Ext 201
Fax: (574) 361-5183
Correo electrónico: gerenciadoyo@epm.net.es

Juan Carlos LOPEZ BUILES
Secretario Privado
Aeropuerto Eldorado, Of 401, Bogotá
Tel: (571) 413-9894
Fax: (571) 413-8586
Correo electrónico: jclopez@aerocivil.gov.co

Susana MANTILLA
Directora Asuntos Aeronáuticos AVIANCA
Avalle 26 Nro. 92-30
Tel.: (571) 4578662 Ext. 2727

Fax: (571) 4147523
Correo electrónico: smantilla@avianca.com

Claudia VELÁSQUEZ
Asistente de la Presidencia - ATAC
Carrera 11 A No. 94ª-31 Of. 206, Bogotá, Colombia
Tel: (571) 621-3018
Fax: (571) 621-3003
Correo electrónico: cvelasquez@atac.aero

Héctor Hernán RÍOS OSPINA
Vicepresidente de operaciones Aerorepública
Aeropuerto Eldorado, Terminal Simón Bolívar
Tel: (571) 413 9670
Correo electrónico: vpoperaciones@aerorepublica.com.co

Erika ZARANTE BAHAMON
Asistente Jurídica – Aires S. A.
Av. Eldorado entrada Nro. 1, Centro Administración, Hangar Aires
Tel: (571) 413 3801
Fax: (571) 413 9610
Correo electrónico: erika.zarante@aires.aero

Orlando ESPINOSA
Director Seguridad Aérea - Inter de Aviación
Aeropuerto ElDorado Entrada internacional
Tel: (571) 413-9700
Fax: (571) 528-7447
Correo electrónico: orlandol_co@yahoo.com

Jenny Marcela LEIVA
Asistente de Gerencia General - Vertical de Aviación
Nueva Zona de Aviación General, Aeropuerto ElDorado Hangar 19, Bogotá
Tel: (571) 547-24 14 / 547-2626
Fax: (571) 547-4401
Correo Electrónico: jleiva@verticaldeaviacion.com / presidencia@verticaldeaviacion.com

Alejandra FORERO JIMENEZ
Apoderada General TAMPA CARGO S.A.
Av. Eldorado No. 116 – 87 Terminal Internacional de Carga Aeropuerto Eldorado
Tel: (571) 439 7900
Fax: (571) 439 7901
Correo electrónico: aforero@tampacargo.com.co

César SAID BEDOYA
Apoderado Judicial - Líneas Aéreas Sudamericanas
Av. Eldorado, Entrada 2 Int. 7, Bogotá
Tel: (571) 4138084
Fax: (571) 4135356
Correo electrónico: cesar_said@yahoo.com

Alberto MAYA RESTREPO

Analista de Aviación Comercial - ICARO
Calle 56 No. 47-14, Medellín
Tel: (574) 513-2779
Fax: (574) 251-9625

COSTA RICA

Sagrario PADILLA
Vicepresidenta Consejo Técnico de Aviación Civil
Apartado 2134, San José
Tel: (506) 231 2107 / 231 3666 / 290 0090
Fax: (506) 231 2107
Correo Electrónico: padilla2@racsa.co.cr / spadilla@cocesna.org

Ernesto GUTIERREZ SANDI
Director Transporte Aéreo - Grupo TACA
1531-1000, San José de Costa Rica
Tel: (506) 231-6064
Correo electrónico: egutierrez@taca.com

CUBA

Argimiro OJEDA VIVES
Vicepresidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 Nro. 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
Tel: (537) 551-145
Fax: (537) 334-450
Correo electrónico: vp@iaac.avianet.cu

Isabel del Carmen LEÓN RIQUELME
Directora Jurídica IACC
Calle 23, Nro. 64, Vedado, La Habana
Tel: (537) 551-131
Fax: (537) 334-553
Correo electrónico: isabel.leon@iacc.avianet.cu

Juan AYÓN ALFONSO
Representante de Cuba ante el Consejo de la OACI
999 University, Montreal, Quebec H3C 5H7, Canada
Calle 23 No. 64, La Rampa, Vedado, Ciudad Habana
Tel: (1514) 954-6139
Fax: (1514) 954-5844
Tel: (537) 551145
Correo electrónico: juanayon@colba.net / cuba@icao.int

Nelson VIÑAS VALDÉS
Subdirector de Transporte Aéreo IACC
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
Fax: (537) 551170
Correo electrónico: nelson.vinas@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Jorge NARANJO ARCINIEGA
Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC)
Avenida 10 de Agosto 149 y Buenos Aires, Quito
Tel: (5932) 2 50-4531
Fax: (5932) 2 58-0753
Correo electrónico: presidente_hconsejo@dgac.gov.ec

Rafael DÁVILA FIERRO
Director General Aviación Civil (DGAC)
Avenida 10 de Agosto 149 y Buenos Aires, Quito
Tel: (5932) 2 56 4472
Fax: (5932) 2 56 3995
Correo electrónico: director@dgac.gov.ec

Carlos SAENZ
Asesor Política Aérea DGAC
Avenida 10 de Agosto 149 y Buenos Aires, Quito
Tel: (5932) 2 55-2687
Fax: (5932) 2 56-3995
Correo electrónico: politica_aerea@hotmail.com

HONDURAS

Eduardo A. PAVON
Viceministro de Transporte – SOPTRAVI Honduras
Soptravi B°, La Bolsa Comayaguela
Tel: (504) 225 0690
Fax: (504) 225 2223
Correo electrónico: epavon@soptravi.gob.hn

MÉXICO

Roberto KOBEB GONZÁLEZ
Representante de México ante el Consejo de la OACI
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5J9
Tel: (1514) 954 8284
Fax: (1514) 954 5838
Correo electrónico: rkobeh@icao.int

PANAMÁ

Germinal SARASQUETA
Director de Seguridad Aérea
Apartado 408, Panamá 5, Panamá
Tel: (507) 315-9101
Fax: (507) 315-0896
Correo electrónico: gsarasqueta@aeronautica.gob.pa

Moisés VELIZ AROSEMENA
Vicepresidente Relaciones con los Gobiernos COPA AIRLINES

Apdo. 87 – 2797, Zona 7, PANAMA
Tel: (507) 227 6173
Fax: (507) 227 1952
Correo electrónico: mveliz@copaair.com

PARAGUAY

César AGUILERA
Presidente del Consejo de Administración DINAC / Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mariscal López 1164 Casilla de Correos 1752, Asunción
Tel: (59521) 203 615
Fax: (59521) 215 530
Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

Pablo A. MALDONADO
Asesor de la Presidencia para Asuntos de Seguridad Operacional / DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre – Edificio Ministerio de Defensa Nacional (MDN)
Tel: (595 21) 210-196
Fax: (595 21) 210-196
Correo electrónico: asesegop@dinac.gov.py / gso@dinac.gov.py

Aurora TORRES
Asesor en Transporte Aéreo DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, 2do piso
Tel: (595 21) 210-196
Fax: (595 21) 210-196
Correo electrónico: atorres@dinac.gov.py

PERÚ

Juan Carlos PAVIC M.
Director de Circulación Aérea / Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio N° 800, Lima 3
Tel: (511) 433-6910
Fax: (511) 330-6157
Correo electrónico: jpavic@mtc.gob.pe

URUGUAY

José VILARDO
Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)
Mercedes 1256, Montevideo
Tel: (598 2) 903-2014
Fax: (598 2) 901-0564
Correo electrónico: ddinacia@adinet.com.uy

Luis GIORELLO SANCHO
Asesor Letrado DINACIA
Mercedes 1256, Montevideo 11.100
Tel: (598 2) 903-2014
Fax: (598 2) 901-0564
Correo electrónico: giosan@adinet.com.uy

VENEZUELA

Pedro CESTARI NAVARRO

Gerente General de Transporte Aéreo – Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC)

Avenida Lecuna, Parque Central, Torre Este, Piso 32, Caracas

Tel: (58212) 509-2200 / 01

Fax: (58212) 509-2280

Correo electrónico: pcestari@infraestructura.gov.ve

Carlos FRAINO LANDER

Jefe de Transporte y Comunicaciones Internacionales - Ministerio de Relaciones Exteriores

Torre MRE Carmelitas, Caracas 1010

Tel: (58212) 806-4437

Correo electrónico: dgsecdt@mre.gov.ve / frainocarlos@hotmail.com

María Gabriela CASTILLO SALAZAR

Jefe Unidad de Relaciones Nacionales e Internacionales INAC

Av. Lecuna, Parque Central, Torre Este, Piso 32, Caracas

Tel: (58212) 509-2275/ 509-2317

Fax: (58212) 509-2311

Correo electrónico: mgcastillo@infraestructura.gov.ve / mgcasti37@hotmail.com

Ana María ROMÁN ZAPATA

Gerencia Operaciones Internacionales INAC

Av. Lecuna, Parque Central, Torre Este, Piso 32, Caracas

Tel: (58212) 509-2215 / 509-2216

Fax: (58212) 509-2215 / 509-2280

Correo electrónico: anamariarz@hotmail.com / anaroman@cantv.net

Judith PARADA

Vicepresidente Aerpostal Alas de Venezuela

Torre Polar Oeste Piso 23, Caracas

Tel: (58212) 708-6129 / 708-6130

Fax: (58212) 793-1385

Correo Electrónico: judith.parada@aerpostal.com

ESTADOS NO MIEMBROS

COREA

Jung Bin LEE

Former Minister of Foreign Affairs / Ministry of Foreign Affairs and Trade

Dorym-dong, Jong-no-gni, Seoul

Tel: (822) 2100-7506

Sang Kyoong PARK

Ambassador to Republic of Colombia

Calle 94, Bogotá, Colombia

Tel: (571) 692-9200

Correo electrónico: parksk@mofat.go.kr

Suk Inn CHOI
Deputy Director General, Treaties Bureau / Ministry of Foreign Affairs & Trade
Dorym-dong, Jong-no-gni, Seoul
Tel: (822) 2100-9506

See Jeong CHANG
Deputy Consul General in Montreal
1700 Ave. Dr. Penfield, Montreal, Canada
Tel: (514) 845-2555 Ext. 224
Correo electrónico: sjchang81@yahoo.com

Seon Tae KIM
Director International Air Transport Division – Ministry of Construction and Transportation
Joongang-dong Gwacheon-si, Gyeonggi-go, Korea
Tel: (82 2) 504-9187
Fax: (82 2) 504-9189
Correo electrónico: kimst@moct.go.kr

Seok Hwa HONG
Second Secretary, Korean Embassy Venezuela
Tel: (822) 2100-9506

Yang Jin OH
Senior Deputy Director, Intl. Air Transport Division – Ministry of Construction and Transportation
Tel: (82 2) 504-9188
Fax: (82 2) 504-9189
Correo electrónico: ohjy@moct.go.kr

Dong-Hwan CHE
Deputy Director – Ministry of Foreign Affairs
Dorym-dong, Jong-no-gni, Seoul
Tel: (82 2) 2100-7532
Fax: (82 2) 2100-7967
Correo electrónico: jaydip97@hotmail.com

ESTADOS UNIDOS

Joaquín ARCHILLA
Director for Latin America/Caribbean - Federal Aviation Administration International Area Office (FAA)
8600 NW 36th St. Suite 501, Miami FL 33166
Tel: (1 305) 716-3300 Ext. 14
Fax: (1 305) 716-3309
Correo electrónico: archie.archilla@faa.gov

Melvin CINTRON
Subdirector Oficina de Programas y Políticas Internacionales Flight Standards - FAA
800 Independence Ave. S.W., Washington DC 20591
Tel: (1 202) 385-8070
Fax: (1 202) 385-4561
Correo electrónico: mel.o.cintron@faa.gov

Michael KEANE
Principal Aviation Safety Inspector - FAA
8600 NW 36th St. Miami FL 33166
Tel: (1 305) 716-3500 Ext. 1227
Fax: (1 305) 716-3516
Correo electrónico: michael.keane@faa.gov

INDONESIA

Jusuf SJIOEN
Senior Official – Representante de Indonesia ante el Consejo de la OACI
245 Charlevoix, Suite 301, Montreal, Canadá
Tel: (1514) 938-5347
Fax: (1514) 938-9030
Correo electrónico: jsjioen@yahoo.co.uk

Setijanto POEDJOWARSITO
Embajador
Carrera 11 No. 75-27, Bogota D. C.
Tel: (571) 217-2404 / 211-9735
Fax: (571) 326-2165

Ferry AKBAR PASARIBU
Tercer Secretario (Político) Embajada
Carrera 11 No. 75-27 / 29 Bogota D. C.
Tel: (091) 211-9735 / 217-2404
Fax: (091) 326-2165
Correo electrónico: pasaribu2001@yahoo.com

PAKISTÁN

Pervez AKHTAR NAWAZ
Director General Aviación Civil
DG CAA Jinnah Terminal, Karachi Airport - Pakistan
Tel: (92-21) 924-8720 / 924-8721
Fax: (92-21) 924-8722
Correo electrónico: dgcaapk@cyber.net.pk

SAINT LUCIA

Herald A. WILSON
Director General - Civil Aviation Authority
Box 1130, St. John's, Antigua / Barbuda
Tel: (268) 462-3401
Fax: (268) 462-0082
Correo electrónico: oece.dca@candw.ag

SINGAPUR

Bong KIM PIN
Representative of Singapore on the Council of ICAO
CAAS, Singapore Changi Airport, PO Box 1, Singapore (918141)

Tel: (65) 65-412912 / (1514) 390-7007 Fax: (65) 62-410256 / (1514) 390-7006
Correo electrónico: bong_kim_pin@caas.gov.sg

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

OACI

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
Correo electrónico: mail@lima.icao.int

Oscar QUESADA
Coordinador Regional de Cooperación Técnica - Oficina Sudamericana
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: oq@lima.icao.int

Walter AMARO
Jefe de Operaciones Las Americas
999 University St. Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Tel: (1514) 954-8343
Fax: (1514) 954-6077
Correo Electrónico: wamaro@icao.int

COCESNA

Jorge VARGAS ARAYA
Director ACSA/COCESNA
57 – 4003 Alajuela, Costa Rica
Tel: (506) 443-1160
Fax: (506) 440-1981
Correo electrónico: jvargas@cocesna.org

Adán SUAZO MORAZÁN
Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA)
Tel: (506) 443-8968
Fax: (506) 443-8968
Correo electrónico: asuazo@cocesna.org

COMUNIDAD ANDINA

Alfredo del CASTILLO IBARRA
Gerente de Proyecto - Secretaría General de la Comunidad Andina
Paseo de la República N° 3895, Lima 27, Perú
Tel: (511) 411-1454
Fax: (511) 221-3329
Correo electrónico: adelcastillo@comunidadandina.org

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

ACI/LAC

Jorge LUKOWSKI
Coordinador Ejecutivo - Aeropuertos Argentina 2000
Honduras 5663, Piso 1º, Buenos Aires
Tel: (5411) 4852-6242
Fax: (5411) 4852-6786 / 4852-6626
Correo electrónico: jlukowski@aa2000.com.ar / jlukowski@aci-lac.aero

Diego GONZALEZ
Presidente Comité Asuntos Legales
Honduras 5663 CBN 1414 – Buenos Aires
Tel: (5411) 4852-6901
Fax: (5411) 4852-6952
Correo Electrónico: dgonzalez@aa2000.com.ar

IATA

Heather MAC DONALD
Gerente de Asuntos Internacionales
Av. Luis Thayer Ojeda 166, Of. 304, Providencia, Santiago, Chile
Tel: (562) 333-4098
Fax: (562) 334-0459
Correo electrónico: macdonaldh@iata.org

Paulina ASENJO FUENTE ALBA
Gerente de Estudios IATA
Av. Luis Thayer Ojeda 166, Of. 304, Providencia, Santiago, Chile
Tel: (562) 333-4098
Fax: (562) 334-0459
Correo electrónico: asenjop@iata.org

Constanza MONTES
Gerente de Proyecto Task Force
Av. Luis Thayer Ojeda 166, Of. 304, Providencia, Santiago, Chile
Tel: (562) 333-4098
Fax: (562) 334-0459
Correo electrónico: montesc@iata.org

AITAL

Alex DE GUNTEN
Director Ejecutivo
703 Waterford Way, Miami, FL
Tel: (1 786) 388-0222
Correo electrónico: adegunten@aital.org

Francisco J. MÄCHLER
Asesor
Av. Eldorado 92-30, Apartado Aéreo 98949, Bogotá

Tel: (571) 295-7972
Fax: (571) 413-9178
Correo electrónico: francisco.machler@aital.org

Juan Carlos DUQUE
Asesor Operaciones y Seguridad Aérea
Calle 59 N. 43 – 13 Apto 803 – Bogotá
Tel: (571) 316-8675
Fax: (571) 316-8675
Correo Electrónico: juan.duque@aital.org

ALADA

Eduardo A. FLORES
Secretario General Adjunto
Aeropuerto Int. Jorge Chávez, Edificio Central, P. 7º Lima
Tel: (511) 9966-6977
Fax: (511) 575-1817
Correo electrónico: efloresdc@terra.com.pe

OIP

José Luis TORIBIO
Secretario de Organización y Finanzas / Organización Iberoamericana de Pilotos OIP
C/General Díaz Porlier 49-4 28001, Madrid, España
Tel: (34 91) 309-6750
Fax: (34 91) 401-7838
Correo electrónico: oip@sepla.es

Iván Darío GÓMEZ
Secretario Laboral / Organización Iberoamericana de Pilotos OIP
General Díaz Porlier 49-4 28001, Madrid, España
Tel: (34 91) 309-6750
Correo electrónico: oip@sepla.es

INDUSTRIA AERONÁUTICA

AIRBUS

Andreas KOHN
Director International Airworthiness Cooperation
1 RD Point Maurice Bellonte 31707, Blagnac, France
Tel: (33) 561 934 334
Fax: (33) 561 934 271
Correo electrónico: andreas.kohn@airbus.com

Juan DÍAZ SAAVEDRA
Jefe de Servicio de Estandarización de Procedimientos de Inspección
Paseo de la Castellana, 67 28071 Madrid, España
Tel: (34) 915 975 223
Fax: (34) 915 978 584
Correo electrónico: jdsaavedra@mfom.es

FEDERICO BLOCH

TACA fue fundada en El Salvador en 1931 y, a partir de 1997, su crecimiento fue notorio después que lograra consolidarse, bajo el nombre de Grupo TACA, con otras tres aerolíneas centroamericanas: Lacs de Costa Rica, AVIATECA de Guatemala y Aeronica de Nicaragua.

Federico Bloch ingresó a la aerolínea hace 25 años y dedicó la mitad de su vida a elevar la aerolínea salvadoreña a los estándares internacionales. Al momento de su llegada a TACA, la aerolínea contaba apenas con tres aeronaves, al momento de su partida, la dejó con más de 5000 empleados, una flota de 74 aeronaves de pasajeros y un centro de mantenimiento de calidad mundial.

Federico Bloch asumió la presidencia de TACA en 1990. Visionario, estratega y hábil hombre de negocios, Bloch logró convertir a la aerolínea en una de las más importantes del continente, expandiendo sus rutas y modernizando su flota, y convirtiendo a su país en el centro neurálgico de los vuelos comerciales de la región. En 1994 fundó el programa Latin Pass en el que participan 14 aerolíneas y logró posteriormente establecer un programa de códigos compartidos con American Airlines.

Partidario del trabajo en equipo, Bloch lideró el grupo de aerolíneas conformado por Grupo TACA, Lan Chile y TAM para colocar una orden firme, en 1998, para 90 aeronaves Airbus con opción para 90 unidades adicionales (De las que unas 30 han sido convertidas a órdenes firmes), hasta el momento, la mayor orden de aeronaves en la historia de la aviación latinoamericana con una inversión de unos dos mil millones de dólares.

Entre muchos de los reconocimientos que Federico Bloch recibió a lo largo de su carrera profesional cabe mencionar el Premio Simón Bolívar otorgado por la Cámara de Comercio Mexicano-Americana. Este premio es el reconocimiento de los empresarios hispanos, basados en Washington, a las empresas o individuos que trabajan en pos de la unidad del Continente Americano. El premio le fue otorgado en diciembre de 2002.

Piloto y apasionado por los aviones, Federico Bloch realizó sus estudios escolares en su país natal, El Salvador. En 1975 se graduó como ingeniero industrial en la Universidad de Stanford y luego obtuvo su maestría en administración de empresas en la Universidad de Harvard.

ERNESTO VÁSQUEZ ROCHA

El Dr. Ernesto Vásquez Rocha fue Director Ejecutivo de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano -AITAL- prácticamente desde su fundación en 1980, hasta el 6 de noviembre de 2003.

El Dr. Ernesto Vásquez Rocha se graduó de abogado en 1953 en la Universidad Nacional de Colombia. Hizo estudios de Post-Grado en el Instituto de Derecho de la Navegación de la Universidad de Roma y en la Academia de Derecho Internacional de La Haya.

Luego ingresó al Servicio Diplomático colombiano y desempeñó diversos cargos en el exterior. Fue Asesor Jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia y entre 1968 y 1970 fue Miembro por Colombia del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-.

En 1964 ingresó a Avianca y durante 23 años desempeñó el cargo de Vicepresidente Legal. Fue además Presidente encargado en varias oportunidades. Fue gestor y promotor de AITAL desde su fundación en 1980, redactando los Estatutos de la Asociación que aún hoy constituyen la base para el funcionamiento de la Asociación.

En todo momento mantuvo estrecha relación con los Presidentes de las empresas asociadas para determinar las necesidades de las aerolíneas latinoamericanas y encontrar soluciones conjuntas para la consolidación del sector en la región. Su gran conocimiento de la legislación aeronáutica y sus magníficas relaciones con las autoridades de varios países contribuyó a que se adoptasen procedimientos en beneficio de un mejor desarrollo de la industria aérea en Latinoamérica.

Con la gran simpatía de que gozaba, estrechó relaciones con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo -IATA- y las asociaciones regionales de líneas aéreas en Norteamérica, Europa, África y Asia. Participó en múltiples foros internacionales sobre aviación en representación de la industria latinoamericana, donde dictó conferencias sobre importantes temas.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA
DE AVIACIÓN CIVIL DURANTE LA LXVI REUNIÓN DEL
COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC
(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

Doctor Juan Carlos Vélez Uribe, Director de la Aeronáutica Civil de Colombia.

Doctor Juan Camilo Quintero Medina, Delegado del Señor Gobernador del Departamento de Antioquia.

Doctor Francisco Saldarriaga, Delegado del Alcalde de la ciudad de Medellín.

Señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC.

Señores delegados de los Estados miembros de la CLAC.

Señores delegados de los Estados no miembros de la CLAC.

Señores observadores.

Señoras y Señores

Constituye un placer para mí, dirigirme a tan selecta concurrencia y exaltar, en primer término, la valiosa generosidad del pueblo colombiano y sus autoridades, particularmente al Sr. Ministro de Transporte de la República de Colombia, al Sr. Gobernador de Antioquia, al Sr. Alcalde de la ciudad de Medellín, y especialmente al Sr. Juan Carlos Vélez Uribe, Director de la Aeronáutica Civil de Colombia por haber ofrecido la sede para esta importante reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC. Digo que es una reunión muy especial, porque en esta oportunidad se discutirán importantes temas del quehacer aeronáutico latinoamericano y trascendentales para el futuro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil; además, es especial porque el actual Presidente de la República de Colombia, Dr. Álvaro Vélez, contribuyó sustancialmente con la CLAC, cuando se desempeñó como Presidente de este Organismo.

Hace ya 30 años que la CLAC viene trabajando en el desarrollo de la aviación civil latinoamericana, gracias al emprendimiento de nuestros pioneros que en 1962 y precisamente en Colombia, en la ciudad de Bogotá, dieron el primer paso para constituir la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil al convocar a una Conferencia Regional de Transporte Aéreo, cuya resolución culminó con la suscripción del Estatuto Constitutivo de la CLAC el 14 de diciembre de 1973, en la ciudad de México.

Todas estas coincidencias, son un grato augurio para que esta reunión sea un foro en el que la cooperación de nuestros 21 Estados miembros se fortalezca.

Ustedes se preguntarán ¿por qué me he referido con detenimiento a estos antecedentes de nuestra Organización? y se debe, a que el principal punto del Orden del Día de esta reunión se refiere al nuevo rumbo que deberá tomar nuestra Organización en una “gestión autónoma”, concordantemente con la re-planificación de sus objetivos y metas.

Hace 30 años, el Ingeniero Rodríguez, Director de Aviación Civil de México, cuando se constituía la CLAC expresaba, cito *“el valor real de los trabajos de este órgano, sobre la base de que las recomendaciones y resoluciones sean beneficiosas para promover la coordinación de nuestras actividades aeronáuticas, permitan lograr la mejor utilización de los medios materiales y humanos con que contamos, dirigido todo ello a un desarrollo ordenado de la aviación dentro, hacia y desde Latino América, contribuyendo así en forma efectiva a nuestro desarrollo económico, social y político, a través de un mejor entendimiento de países hermanos de Latino América.”*

Y también, en aquella oportunidad, el entonces Secretario General de la OACI, Dr. Assad Kotaite, nos decía que *“en una región tan grande como Latino América, con características geográficas que hacen del transporte aéreo un elemento esencial para el progreso económico y social, es lógico que las autoridades de aviación civil quieran desarrollar dicho transporte sobre una base de cooperación y coordinación”*. Expresaba además, la voluntad de la OACI para construir, junto a la CLAC, una experiencia de cooperación mutua como la que, ya en ese tiempo, desarrollaba con la Conferencia Europea y la Comisión Africana de Aviación Civil.

Han transcurrido tres décadas desde la constitución de la CLAC y hoy, es conveniente destacar el brillante trabajo de nuestro Organismo Regional y, basado en ello, mirar al futuro con el mismo ímpetu y proyección que lo hicieron, en su oportunidad, nuestros antecesores.

La estructura orgánica de la CLAC, basada en el Comité Ejecutivo, Grupos de expertos y el invalorable apoyo de la Secretaría ha entregado un sinnúmero de Decisiones que han significado un importante avance en la comprensión y unificación de criterios políticos, económicos y técnicos. El Comité Ejecutivo de la CLAC que inicialmente sólo fuera integrado por los Presidentes y Vicepresidentes, hoy es ampliado a la participación de todos los Estados miembros, motivado por el permanente deseo de integración, condición ésta, que ha enriquecido el debate y viabilizado importantes acuerdos.

La relación con otros organismos regionales de aviación civil y la suscripción de convenios de cooperación con los mismos, así como la importante participación en nuestras reuniones de varias organizaciones internacionales dedicadas al transporte aéreo, integración y turismo, demuestran el importante poder de convocatoria de nuestro Organismo Regional.

La rápida evolución de la política aerocomercial de los países, basada en los nuevos conceptos de globalización de la economía y en la apertura del intercambio de bienes y servicios ha obligado a la Comisión a actualizar continuamente sus objetivos y metas, para proporcionar una respuesta oportuna, válida y comprometida con la realidad.

En este entorno, los estudios realizados por los Grupos de Trabajo y las Decisiones adoptadas por el Comité Ejecutivo y la Asamblea, en materia de acuerdos y convenios de transporte aéreo, reglamentación de servicios, tarifas, impuestos y derechos, debieron irse adoptando y enriqueciendo con el aporte de la información del manejo de la economía en los países y con la información de las nuevas tendencias y necesidades de la industria aeronáutica. Todo esto se ha complementado con la incorporación de nuevos actores al trabajo de la CLAC, como son los organismos reguladores, operadores de aeropuertos y líneas aéreas.

Deseo destacar también que la política democrática y de consenso en la adopción de los acuerdos, opción que ha sido una práctica generalizada en el trabajo de la Comisión, ha demostrado el alto espíritu de integración existente, y el importante nivel de profesionalismo y conocimiento del ámbito aeronáutico alcanzado por sus integrantes.

Como ustedes pueden apreciar, lo hasta aquí expresado, constituye una invitación a que todos nosotros, como autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC, busquemos la mejor alternativa que permita que nuestra Comisión Latinoamericana de Aviación Civil continúe trabajando en beneficio de nuestros Estados y que todos nos comprometamos a apoyar, de la mejor manera posible, que la CLAC en el corto plazo pueda desenvolverse en un marco “autónomo de gestión”, manteniendo estrechas relaciones de cooperación con la OACI y el resto de organismos regionales especializados, que al igual que nosotros, ya caminaron por la misma senda.

No quiero terminar sin dejar de resaltar otros temas de la agenda que tienen singular importancia, como es la revisión de los informes de nuestros grupos de trabajo, los preparativos para nuestra Asamblea general que se realizará en Río de Janeiro, en noviembre del presente año; así como la participación de nuestra Comisión en el 35 período de sesiones de la Asamblea de la OACI, a la que debemos concurrir, como en oportunidades anteriores, con una posición común, en función de los intereses de los Estados de nuestra región.

Antes de terminar, quisiera dar la bienvenida a los Representantes de Estados de fuera de la región que hoy nos acompañan, así como a los organismos internacionales y observadores que siempre contribuyen con nuestro trabajo.

Distinguidos participantes, auguro toda clase de éxitos en nuestra reunión, les exhorto a que, como siempre lo hemos hecho, trabajemos mirando al futuro y con el único objetivo de fortalecer la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Muchas gracias.

CARTA ENVIADA POR EL SEÑOR ALCALDE DE LA CIUDAD DE MEDELLÍN
LXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC
(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

Doctor Juan Carlos Vélez Uribe
Director de la Aeronáutica Civil de Colombia

Distinguido Dr. Vélez:

Por compromisos de agenda oficial ineludibles, no puedo acompañarlo en la ceremonia inaugural de la LXVI reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC, que enhorabuena se cumplirá este miércoles en esta ciudad.

El Dr. Francisco Javier Saldarriaga Aristizaga, Gerente del Aeropuerto Olaya Herrera, llevará la representación oficial de este Despacho en tan importante ceremonia.

En nombre del Gobierno Municipal que presido, espero que Medellín sea grata y hospitalaria a las ilustres personalidades de la aeronáutica continental, quienes nos honran con su presencia.

Acepte mis sentimientos de consideración y amistad.

Sergio Fajardo Valderrama
Alcalde de Medellín

CARTA ENVIADA POR EL SEÑOR GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA
LXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC
(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

Doctor Juan Carlos Vélez Uribe
Director de la Aeronáutica Civil de Colombia

Muy apreciado Director y amigo:

El portador de la presente y delegado personal, el Dr. Juan Camilo Quintero Medida, Secretario de Productividad y Competitividad del Departamento de Antioquia, sabrá expresarle a Usted y a los ilustres integrantes del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, la más grata acogida en ésta nuestra tierra, su propio y querido terruño.

Señor Director, enhorabuena y, en virtud de su oportuna iniciativa, deliberará la LXVI sesión del Comité Ejecutivo, el cual, por la calidad de sus integrantes y el nivel de sus temáticas, nos honra con su presencia.

Medellín y Antioquia, asumen cada día más un rol determinante en los temas aeronáuticos del orden nacional y hemisférico. El clamoroso éxito del evento ferial EFER2004, como nueva y posesionada vitrina del mercado de la aeronavegación, apenas concluida el pasado fin de semana en la vecina ciudad de Río Negro, reitera la vocación al tema de este suelo topográficamente tan vasto como accidentado y, donde el volar, se hace requerimiento frecuente y necesario en tiempos de globalización, economía de tiempo y mejores condiciones de vida para todos. Pioneros como Don Guillermo Chavarría Misas, Padre de la aeronáutica antioqueña y colombiana, así lo vislumbraron desde hace muchas décadas.

En este contexto, apreciado Director, auspicio en mi condición de Gobernante de esta tierra, la más transparente y justa concertación entre los sectores públicos y privados, a fin de obtener a futuro eficientes sistemas mixtos de gestión para nuestros dos principales aeropuertos: José María Córdova y Enrique Olaya Herrera; y para otras instalaciones regionales, llamadas a ser elementos dinamizadores de todo nuestro proceso económico.

Sólo de esta manera, se articularían criterios de sostenibilidad y rentabilidad económica, con el cumplimiento de las funciones de servicio público y finalidad de beneficio a las comunidades, que deben prestar, no sólo la aviación civil y comercial, sino las conexas obras de infraestructura aeroportuaria.

Al desearle a Usted y a los destacados huéspedes extranjeros toda suerte de positivas discusiones y conclusiones, le reitero el saludo cordial y amistoso de su coterráneo.

Aníbal Gaviria Correa
Gobernador del Departamento de Antioquia

MENSAJE DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,
DR. ÁLVARO URIBE VÉLEZ
LXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC
(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

Saludo a los ilustres representantes de la aviación civil latinoamericana. Su presencia en Colombia es ocasión para estrechar lazos de cooperación, conocer nuestras realidades nacionales y expandir una industria que hace el milagro cotidiano de romper y superar las distancias que antes separaron a los hombres.

Colombia tiene un extenso territorio, zonas como las ciudades de nuestras costas y archipiélagos en el Caribe, la región cafetera, Leticia o las grandes urbes, por ejemplo, son hoy territorios de paz y seguridad. Ustedes, los asistentes a la reunión del Comité, son testigos privilegiados de ello. Los destinos turísticos del país, no pueden seguir siendo discriminados por efecto de las alarmas internacionales, dado que la seguridad democrática ha recuperado, para el goce de los ciudadanos, cada centímetro del territorio colombiano.

Las alarmas son una pérdida de oportunidades y mercado de todos los empresarios del transporte aéreo internacional, igual cosa ocurre con las exigencias de visa a los colombianos. Millones de empresarios y turistas que podrían ser excelentes usuarios de la amplia gama de del servicio de la industria deben abstenerse involuntariamente de concurrir a ellos por la injusta discriminación a los colombianos.

Deseo todos los éxitos a la reunión del Comité y espero conocer las proposiciones que resulten de esa elevada reunión.

Álvaro Uribe Vélez

INSTALACIÓN DE LA LXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC
A CARGO DEL DIRECTOR DE LA AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
DR. JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

Licenciado César Aguilera Torres, Presidente de la DINAC del Paraguay y actual Presidente de la CLAC.

Doctor Juan Camilo Quintero Medina, Delegado del Señor Gobernador del Departamento de Antioquia.

Doctor Francisco Saldarriaga, Delegado del Alcalde de la ciudad de Medellín.

Señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC.

Señores delegados de los Estados miembros de la CLAC.

Señores delegados de los Estados no miembros de la CLAC.

Señores observadores.

Señoras y Señores

Hace apenas unos días, esta región era centro de muchas miradas en el mundo aeronáutico, con la realización de la Segunda Feria Aérea Internacional de Rionegro, en la cual contamos con la participación de 94 expositores de 15 países del mundo y expertos en temas aeroespaciales que ilustraron a los asistentes de las últimas tendencias mundiales en la materia. En términos generales, consideramos que este evento nos ha originado enormes satisfacciones por el éxito alcanzado en esta segunda versión.

Es para mí un gran honor darles la bienvenida a las 28 distinguidas delegaciones que nos acompañan en la LXVI reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y que, sin lugar a dudas, hacen hoy de Medellín el centro de la aviación civil de América.

La presente reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC es, sin lugar a dudas, un punto crucial en el diálogo fluido, orientado hacia la integración de intereses que en buena hora viene propiciando la CLAC para el desarrollo de la aviación de nuestras naciones. Desde seguir impulsando la labor que vienen desarrollando los diferentes grupos, juntas y comités que se ocupan de los asuntos más importantes para nuestra aviación, hasta la preparación de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC.

En este entorno, los estudios realizados por los Grupos de Trabajo y las Decisiones adoptadas por el Comité Ejecutivo y la Asamblea, en materia de acuerdos y convenios de transporte, reglamentación de servicios, tarifas, impuestos y derechos, el establecimiento de criterios comunes en las negociaciones con la Comunidad Europea, en los cuales se trabaja tomando en consideración el desarrollo de nuestras economías y de las nuevas tendencias y necesidades de la industria aeronáutica.

Temas de actualidad y significación, como son la integración regional y subregional, el intercambio de servicios, las alianzas estratégicas, los códigos compartidos, las acciones regionales en materia de turismo, la flexibilización del transporte aéreo, la facilitación y otras, son las que actualmente nos ocupan.

Señores Delegados, en la próxima Asamblea Ordinaria de la Organización de Aviación Civil Internacional, nuestro bloque regional tendrá que presentarse más unido y sólido que nunca, con el fin de mantener la importante representación que hemos alcanzado en el Consejo de la OACI, así como en las diversas instancias de trabajo que componen la Organización. Estoy seguro que nuestra región ha alcanzado la madurez necesaria para superar con creces dicho reto.

Celebro el gran interés que esta reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC ha despertado no sólo en las delegaciones Latinoamericanas y del Caribe presentes, sino también en otras importantes delegaciones provenientes de diferentes latitudes, con las cuales seguramente nuestra región logrará establecer una comunidad de intereses.

Antes de finalizar, quiero hacer un reconocimiento a visionarios que como el Dr. Ernesto Vásquez Rocha, trabajaron arduamente en el engrandecimiento de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. El Dr. Vásquez Rocha, quien fue el Director Ejecutivo de VITAL desde su fundación en 1980 y hasta el año 2003, fue un jurista y diplomático que representó a nuestro país en diferentes foros internacionales, formulando aportes intelectuales invaluable y liderando procesos en pro de la defensa de los intereses de la aviación latinoamericana. Para nosotros es, sin lugar a dudas, una vida ejemplar que nos invita a seguir trabajando denodadamente en pro de los intereses comunes de la región.

De esta manera, declaro instalada la Sexagésimo Sexta sesión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

LXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

ORDEN DEL DÍA

(Aprobado por el Comité Ejecutivo)

Ceremonia inaugural

- Discursos de orden.
- Homenaje póstumo a los señores Federico Bloch y Ernesto Vásquez Rocha.

Sesión abierta

1. Presentación sobre “Concepto y ventajas de los sistemas regulatorios regionales”.
Tarea No. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC
2. Examen y aprobación del informe de la Decimotercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13) (Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004).
3. Informe de la Octava reunión del Grupo específico de política aérea (Santiago de Chile, 8 de marzo de 2004). Proyecto de Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”. ***Tarea No. 8 del Programa de Trabajo de la CLAC***
4. 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
5. Informe de la Décima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (Medellín, Colombia, 29 de junio de 2004).
Tarea No. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC
 - Enmiendas a los documentos del Sistema
6. Informe sobre avance del Programa de Actividades de la CLAC para el bienio 2003-2004.
 - Anexo 2 al Memorándum de Entendimiento CLAC/CAAS
7. Presentación sobre estrategia y metodología a seguir para el cumplimiento de los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas (Brasil).
Tarea No. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC
8. Arreglos para la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Río de Janeiro, Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004).
Tarea No. 27 del Programa de Trabajo de la CLAC
 - a) Invitaciones.

- b) Orden del Día Provisional.
 - c) Asuntos a tratar en las Reuniones Plenarias y en los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comité I y II).
 - d) Orden del Día Provisional para la Reunión de Jefes de Delegación.
 - e) Programa de Trabajo (2005 - 2006).
 - f) Programa de Reuniones (2005 – 2006).
 - g) Informe del Presidente.
 - h) Elección del futuro Comité Ejecutivo – arreglos administrativos.
 - i) Relación de notas de estudio.
9. Otros asuntos:
- ✓ Presentación sobre el Sistema estadístico de la CLAC
 - ✓ Presentación de Chile sobre “Servicio de información aeronáutica (AIS) como facilitador de un sistema ATM global”
 - ✓ Presentación de Corea
 - ✓ Presentación de Pakistán
 - ✓ Presentación de Indonesia
 - ✓ Suscripción del Anexo 2 al Memorándum de Entendimiento CLAC/CAAS
 - ✓ Presentación de Santa Lucía

Sesión a puerta cerrada

10. Participación de la CLAC en el 35° período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (28 de septiembre al 8 de octubre de 2004).
Tarea No. 27 del Programa de Trabajo de la CLAC
- ➔ Guía de orientación y notas de estudio que serán presentadas por la CLAC
 - ➔ Candidaturas al Consejo de la OACI
 - ➔ Estrategia propuesta
 - ➔ Cuotas atrasadas de los Estados contratantes
 - ➔ Elección del Presidente del Consejo de la OACI
11. Informe de la Octava reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (Santiago de Chile, 1° al 3 de marzo de 2004).
Tarea No. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC
- Informe de la visita técnica para evaluar el desarrollo del Sistema de detección de Explosivos (EDS) por resonancia cuadrupolar.
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. Autonomía de la CLAC.
15. Otros asuntos.

Sistemas Reguladores Regionales

y

Armonización

Medellín

30 June 2004

Presentado por Juan Díaz

CONTENIDO

- ✈ 1. Conceptos generales
- ✈ 2. Modelo genérico
- ✈ 3. Sistema JAR
- ✈ 4. Seminario

Sistema para el desarrollo e implementación de forma armonizada de Regulaciones de Aviación Civil Conjuntas a nivel regional

EL MARCO GENERAL

El entorno institucional

- ❑ los Estados Soberanos
- ❑ las Organizaciones multinacionales
- ❑ el escenario internacional: OACI

El sector

El público

LAS COMPONENTES

- ✈ 1. La norma
- ✈ 2. Su interpretación
- ✈ 3. La aplicación
- ✈ 4. Compromiso

LOS OBJETIVOS

- Armonización
- Reconocimiento Mutuo

EL CONCEPTO ARMONIZACION

Aproximar sistemas reguladores*
diferentes hasta hacerlos equivalentes /
iguales.

* Un sistema regulador incluye el establecimiento de regulaciones, la certificación en aplicación de las mismas, y la supervisión de las actividades reguladas.

RECONOCIMIENTO MUTUO

La Autoridad de un Estado reconoce, sin investigación técnica adicional alguna, las certificaciones relativas a un producto, organización o persona emitidas en base a la aplicación de las condiciones establecidas al efecto en la definición del Sistema.

CONDICIONES PARA EL RECONOCIMIENTO MUTUO

- ➔ Existencia de:
 - una evaluación realizada por una AAC que sea parte del Sistema y que por tanto hubiera asumido y cumplido los compromisos necesarios o
 - una evaluación técnica conjunta.
- ➔ Demostración de cumplimiento con requisitos e interpretaciones comunes.
- ➔ Aplicación de procedimientos comunes.
- ➔ Evaluación del sistema mediante procesos de estandarización.

CONSIDERACIONES BASICAS

Compromiso

Procedimiento

Requisitos comunes

Interpretación común

Aplicación homogénea

**Verificación implantación homogénea
Confianza en el sistema**

OBJETIVOS ESPECÍFICOS (CORTO Y MEDIO PLAZO)

→ Compromiso

- Acuerdo

→ Armonización

- Normas, material interpretativo y procedimientos comunes.
- Eliminación de diferencias (variantes nacionales) entre los Estados.

→ Sostenibilidad del sistema

- Participación

OBJETIVOS ESPECÍFICOS (LARGO PLAZO)

→ Reconocimiento mutuo

- El objetivo último del Sistema sería el mutuo reconocimiento de licencias y certificados, de forma que la AAC de un Estado B reconozca, sin investigación técnica adicional alguna, las certificaciones relativas a un producto, organización o persona, emitidas por la AAC de un Estado A.

Compromiso + Armonización + Estandarización

OBJETIVOS ESPECÍFICOS (LARGO PLAZO)

→ Tratado

Explorar la viabilidad de que las regulaciones elaboradas en base a la aplicación de los elementos del Sistema sean directamente aplicables en los Estados.

El mejor sistema regulador regional: Expectativas

- ➔ Nivel elevado y uniforme de protección de los ciudadanos de la región.
- ➔ Fácil circulación de productos, servicios y personas.
- ➔ Eliminación de innecesarias duplicidades de aprobaciones, diferencias regulatorias y otros obstáculos administrativos a las oportunidades de negocio.
- ➔ Eficiencia en el sistema de vigilancia de la seguridad operacional.
- ➔ Incuestionable reconocimiento internacional de licencias y certificaciones.
- ➔ Un centro de competencia capaz de contribuir de forma efectiva en las actividades internacionales relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional.

Ventajas de los Sistemas Regionales

- ➔ La armonización regional mejora la seguridad.
- ➔ La armonización regional mejora la utilización de recursos y las actividades comerciales.

La armonización regional mejora la seguridad.

- ➔ La reducción de actividades administrativas permiten centrarse en las materias de seguridad operacional.
- ➔ Intercambio de datos de seguridad, si se establece un sistema regional de reporte de incidentes y accidentes.
- ➔ Iniciativas regionales. (JSSI, CAST, PAST).
- ➔ Accesibilidad al más alto grado de competencia para todo el mundo.
- ➔ Requisitos de licencias al más alto estándar de la región.
- ➔ Coherencia entre regulaciones

La armonización regional mejora la utilización de recursos y las actividades comerciales.

- Se comparten expertos.
- Se comparten recursos para desarrollo normativo.
- Reducción de costes de certificación a través del reconocimiento mutuo.
- Se evitan barreras comerciales.
- Se facilita la circulación de productos y personas.
- Aceptación mutua de servicios (mantenimiento, agrupación repuestos válida a través las fronteras nacionales).
- Facilitación de acuerdos de cielos abiertos.
- Institucionalidad regional
- Reconocimiento internacional



Ejemplos

Condiciones homogéneas en cuanto a competencia y acuerdos de cielos abiertos.

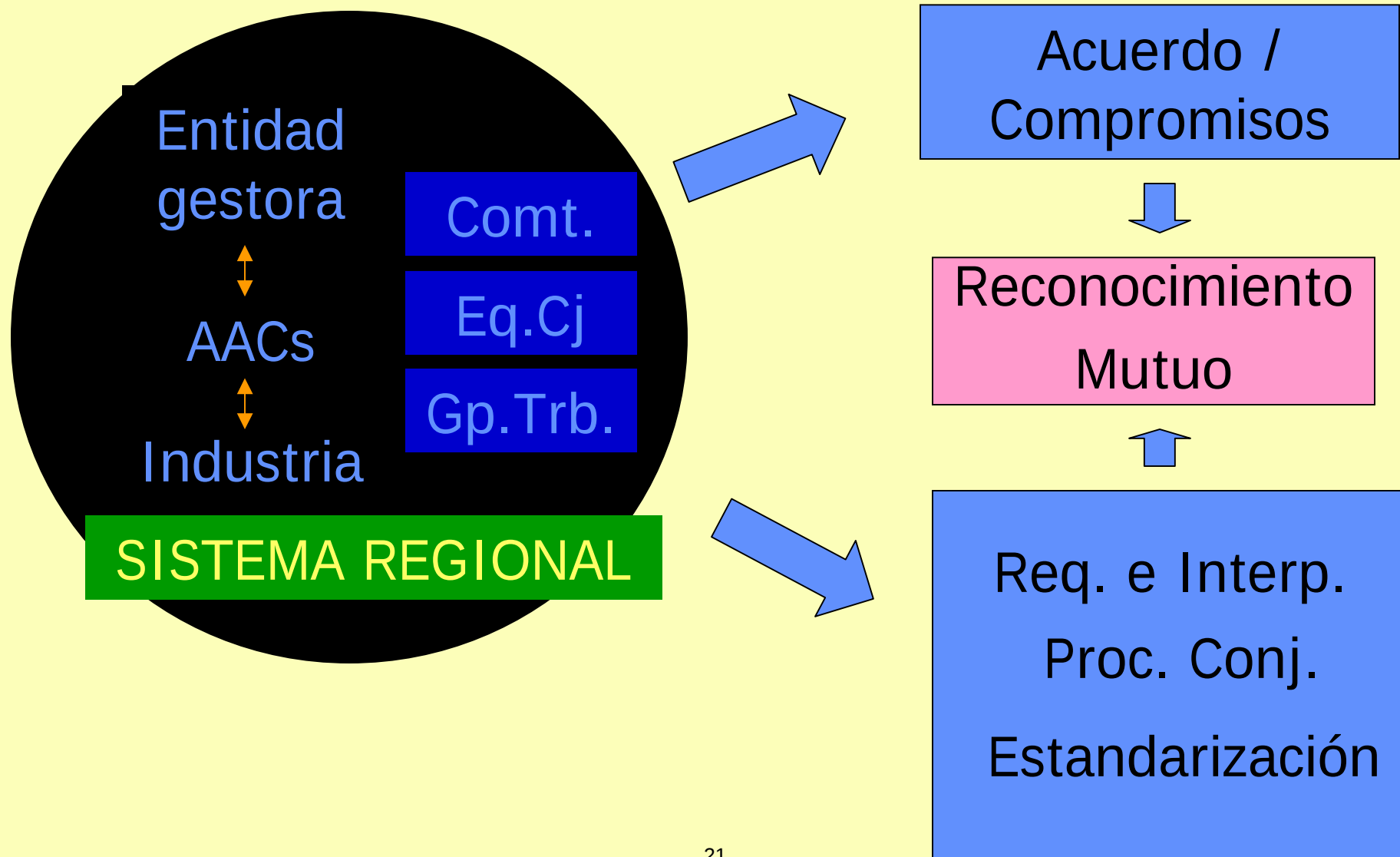
- ➔ Las aerolíneas y sus posibles alianzas se gobiernan con las mismas regulaciones en los diferentes Estados de la región.
 - Menores problemas administrativos y mayor flexibilidad
➔ menores costos.
 - Las mismas aeronaves operadas desde los diferentes Estados están sujetas a los mismos requisitos de configuración y permiten reducir el mantenimiento de repuestos.

Fácil circulación de productos y personas

- ➔ Acuerdos de mantenimiento
 - Las organizaciones de mantenimiento aprobadas están autorizadas a retornar al servicio aeronaves de todos los Estados del Sistema sin necesidad de autorizaciones o certificaciones adicionales emitidas por la Autoridad de dichos Estados.
- ➔ Las estaciones de mantenimiento en línea están autorizadas por todos los Estados del Sistema y por tanto se reducen posibles desplazamientos de técnicos de mantenimiento a estaciones en el extranjero.
- ➔ Repuestos
 - Tarjetas de serviciabilidad únicas para los repuestos.
- ➔ La circulación de aeronaves de usadas requiere menos comprobaciones de configuración al disponerse de registros de mantenimiento estandarizados.

SISTEMA REGIONAL

Modelo genérico



ELEMENTOS PRINCIPALES

ACUERDO

11

Req.

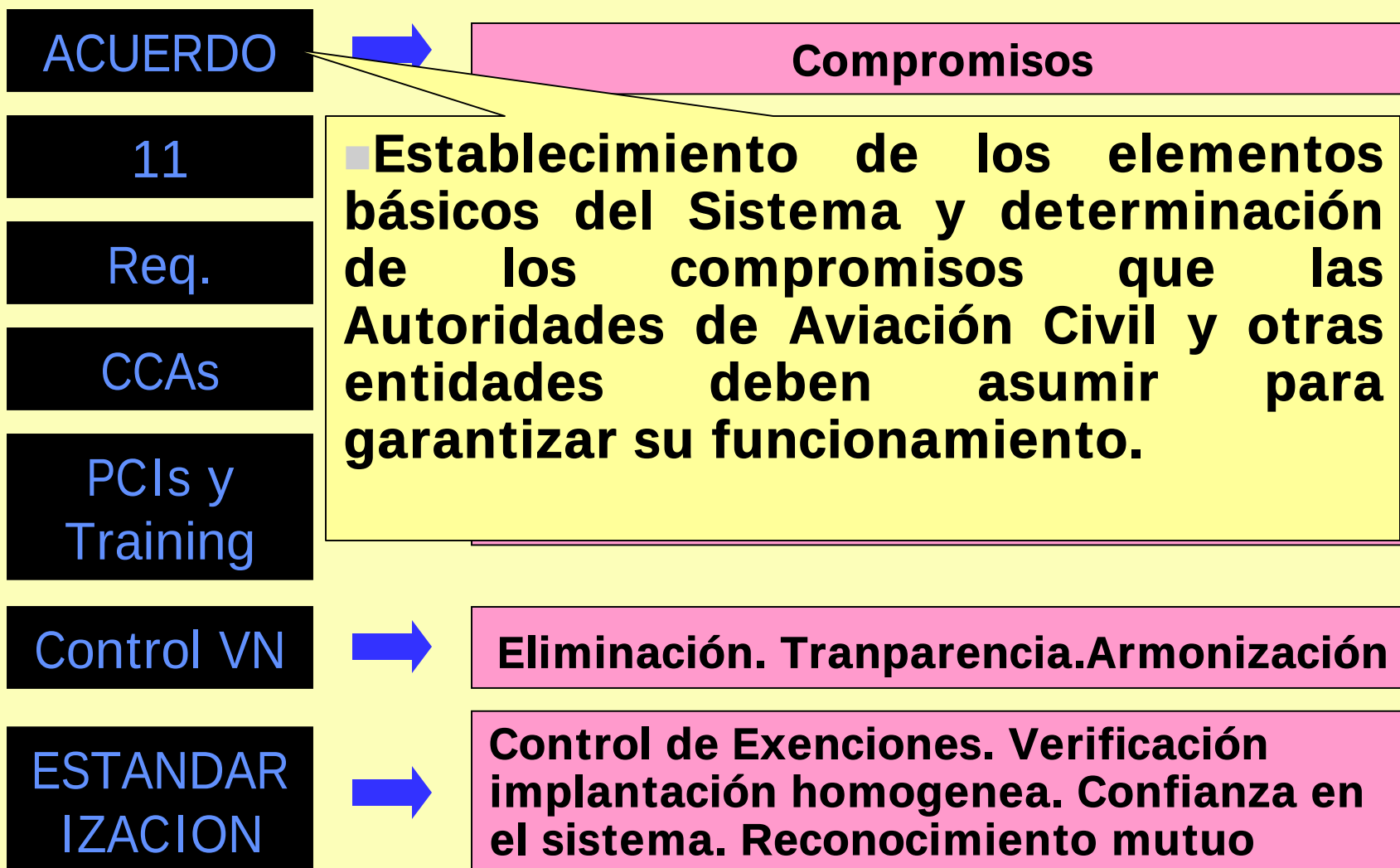
CCAs

PCIs y
Training

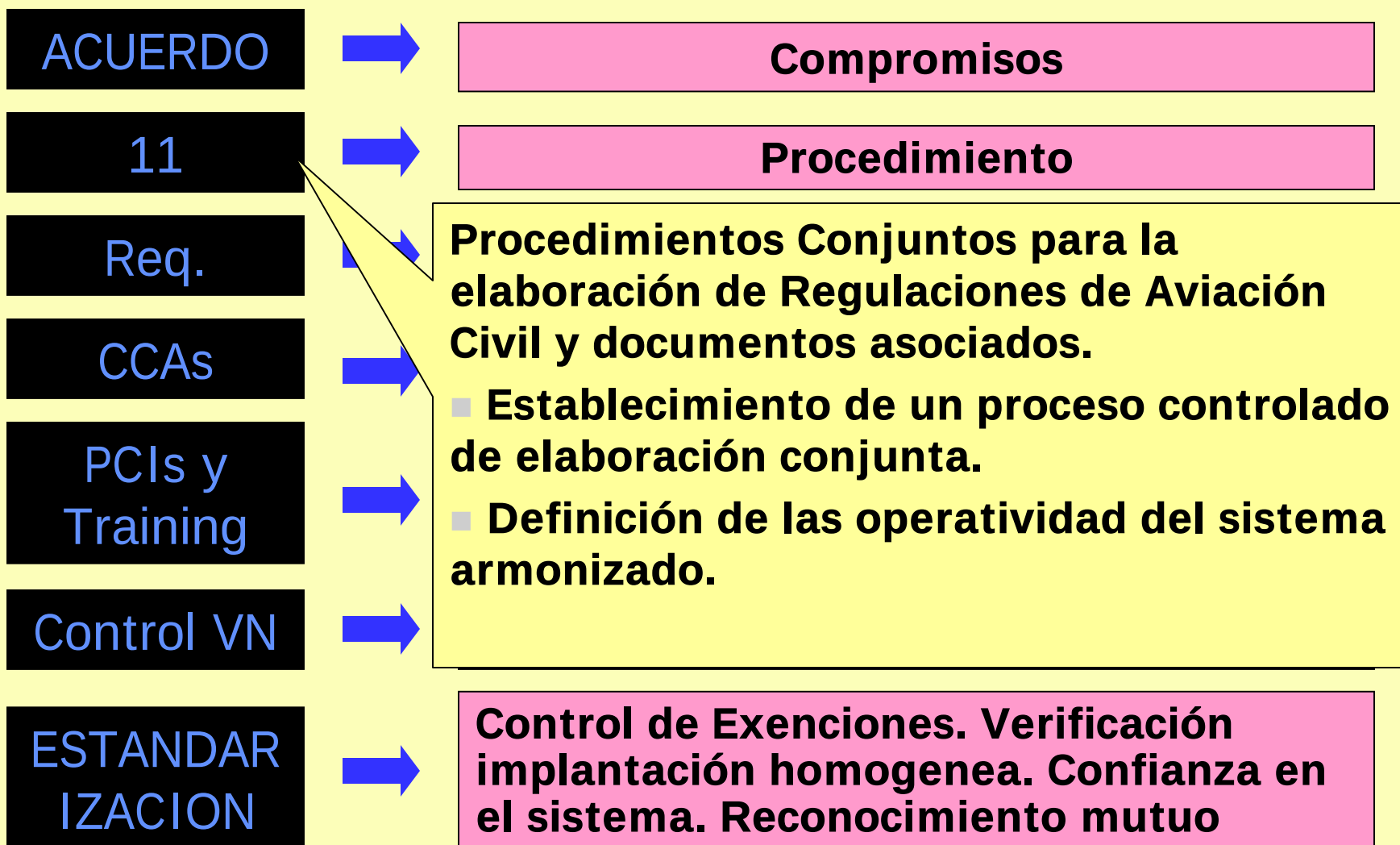
Control VN

ESTANDAR
IZACION

ELEMENTOS PRINCIPALES



ELEMENTOS PRINCIPALES



ELEMENTOS PRINCIPALES



ELEMENTOS PRINCIPALES

CCA (Circular Conjunta de Asesoramiento)

ACUERDO

11

Reg.

CCAs

PCIs y
Training

Control VN

ESTANDAR
IZACION

■ Texto asociado a los requisitos de una Regulación, que contiene explicaciones, interpretaciones o métodos aceptables de cumplimiento para clarificar y proporcionar guías para su aplicación.

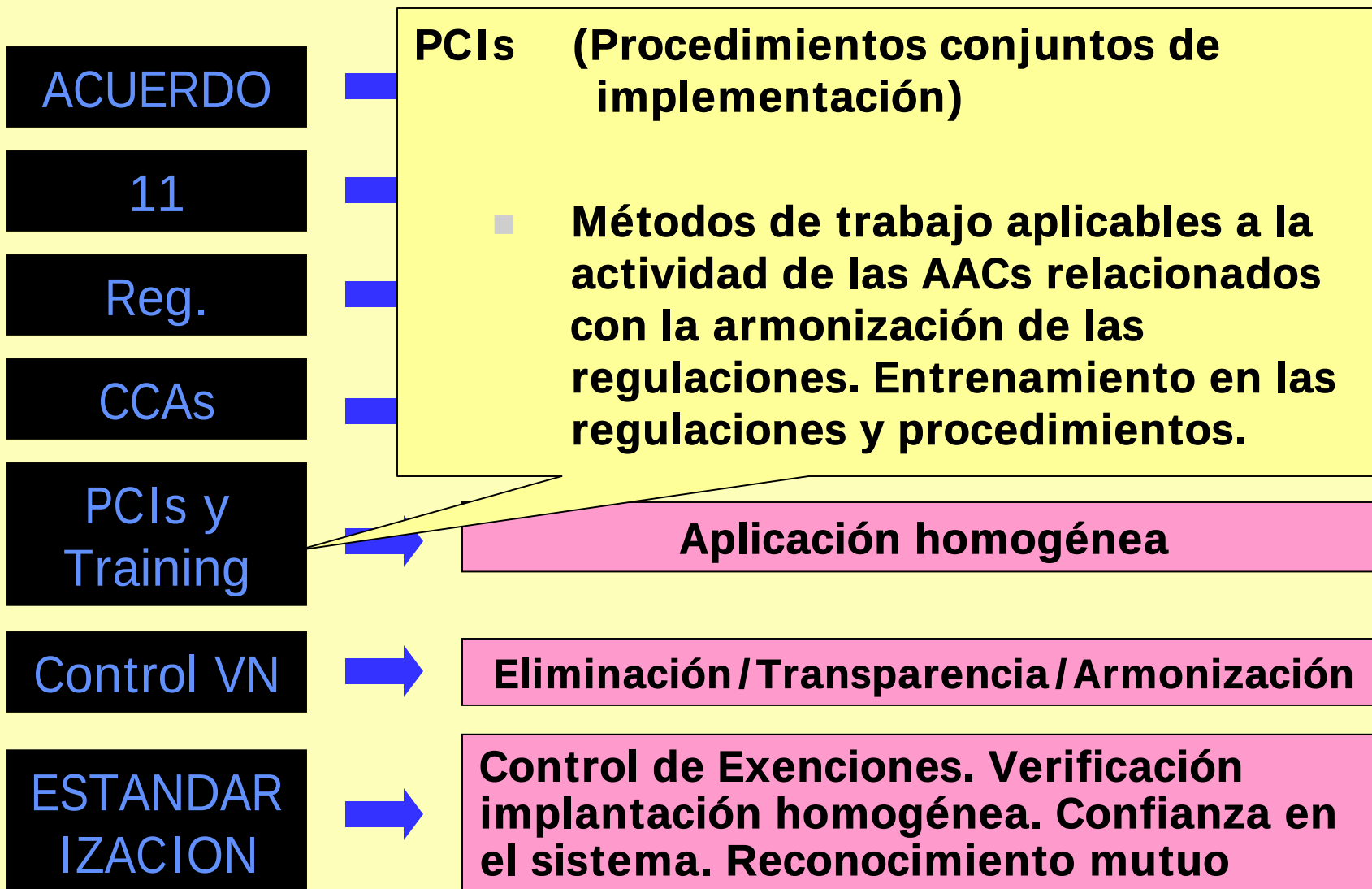
Interpretación común

Aplicación homogénea

Eliminación. Transparencia. Armonización

Control de Exenciones. Verificación implantación homogénea. Confianza en el sistema. Reconocimiento mutuo

ELEMENTOS PRINCIPALES





AIRBUS

TAA

ELEM

ACUERDO

11

Reg.

CCAs

PCIs y
Training

Control VN

ESTANDAR
IZACION

Una variante nacional es un requisito o reglamentación nacional impuesto por un Estado, que regulando la misma materia, es diferente de aquellos contenidos en las regulaciones maestras correspondientes.

Declaración

Texto

Publicación en las regulaciones maestras

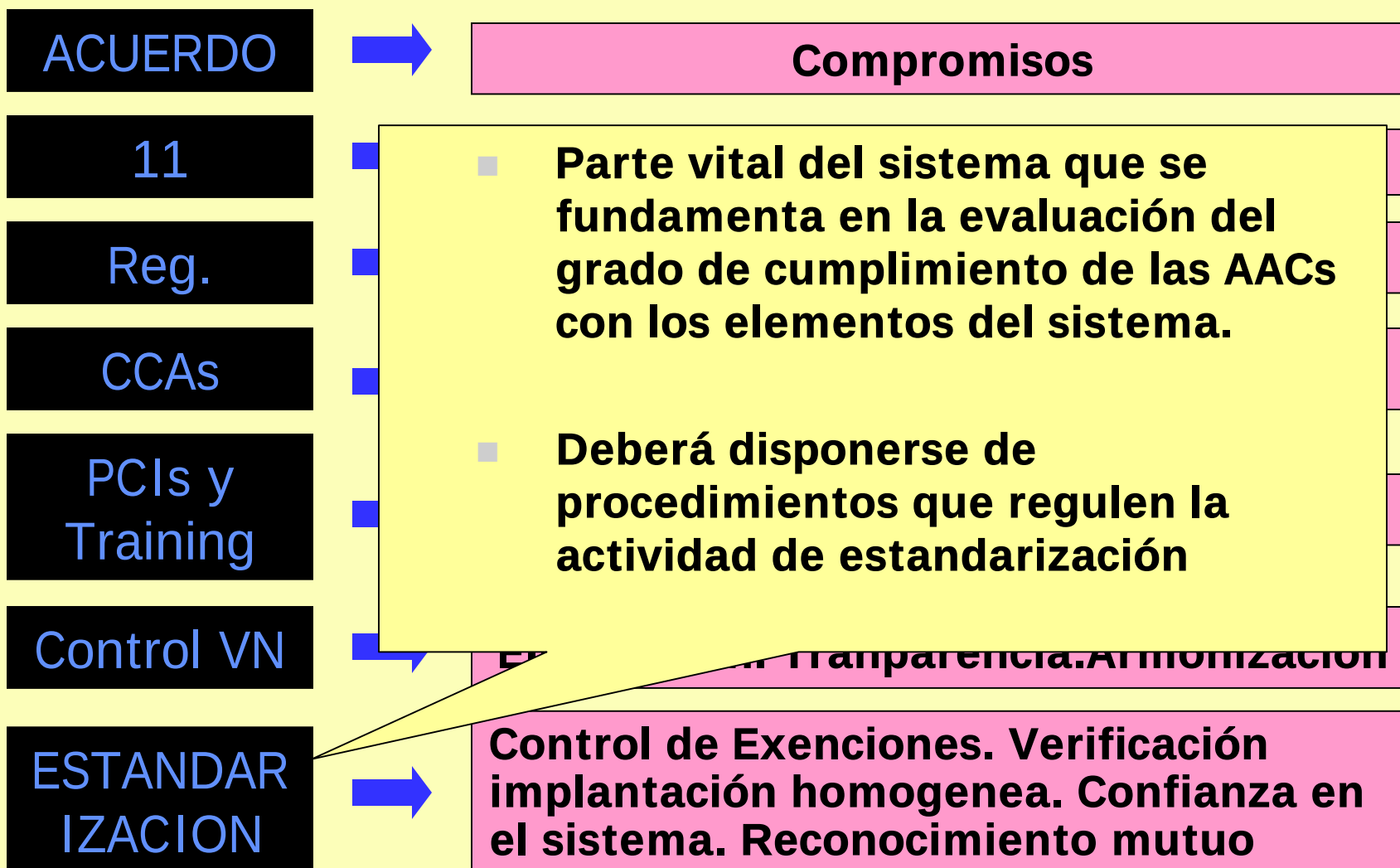
Solución eliminación

Progreso para su eliminación

Eliminación. Transparencia. Armonización

Control de Exenciones. Verificación implantación homogénea. Confianza en el sistema. Reconocimiento mutuo

ELEMENTOS PRINCIPALES



ELEMENTOS PRINCIPALES

ACUERDO

11

Reg.

CCAs

PCIs y
Training

Control VN

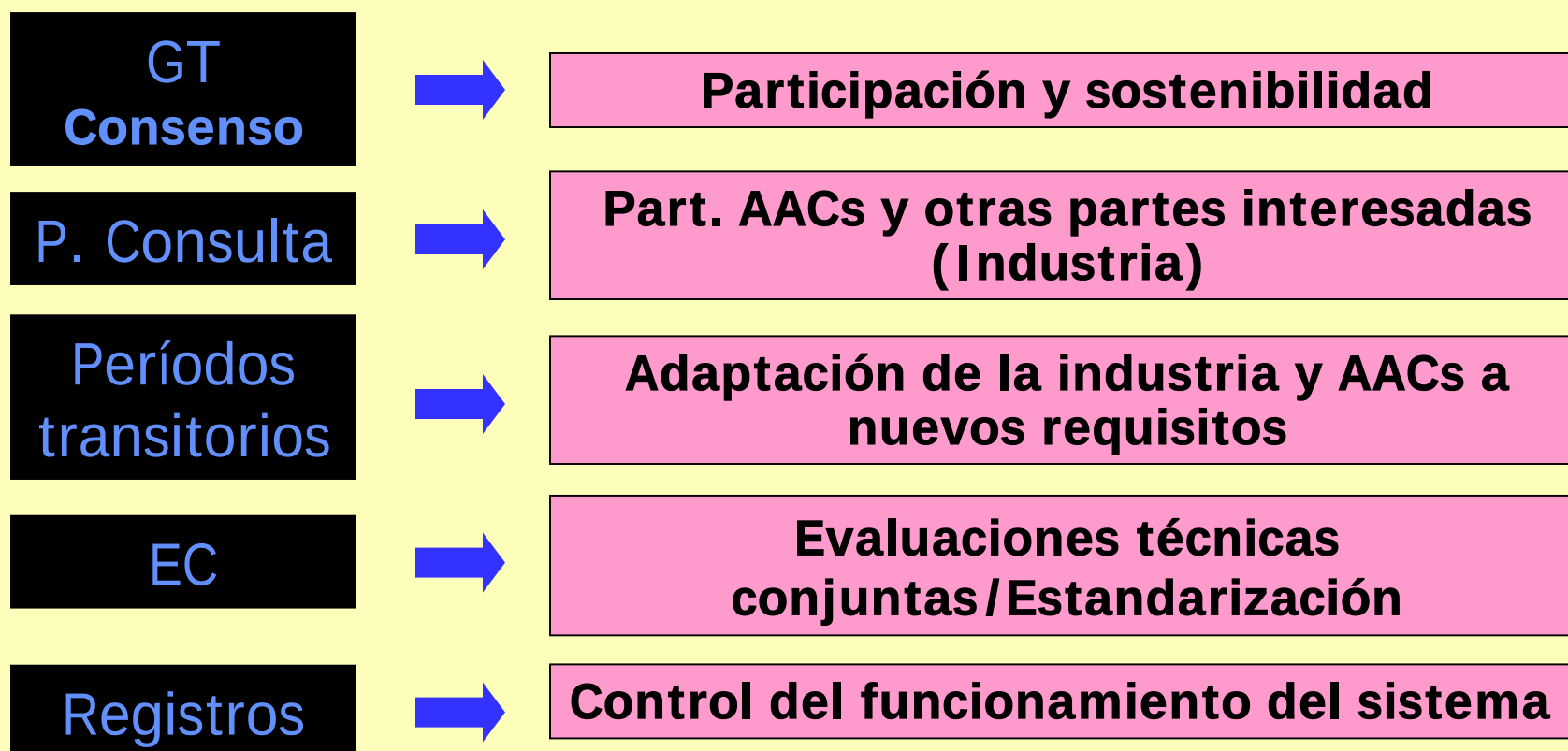
ESTANDAR
IZACION

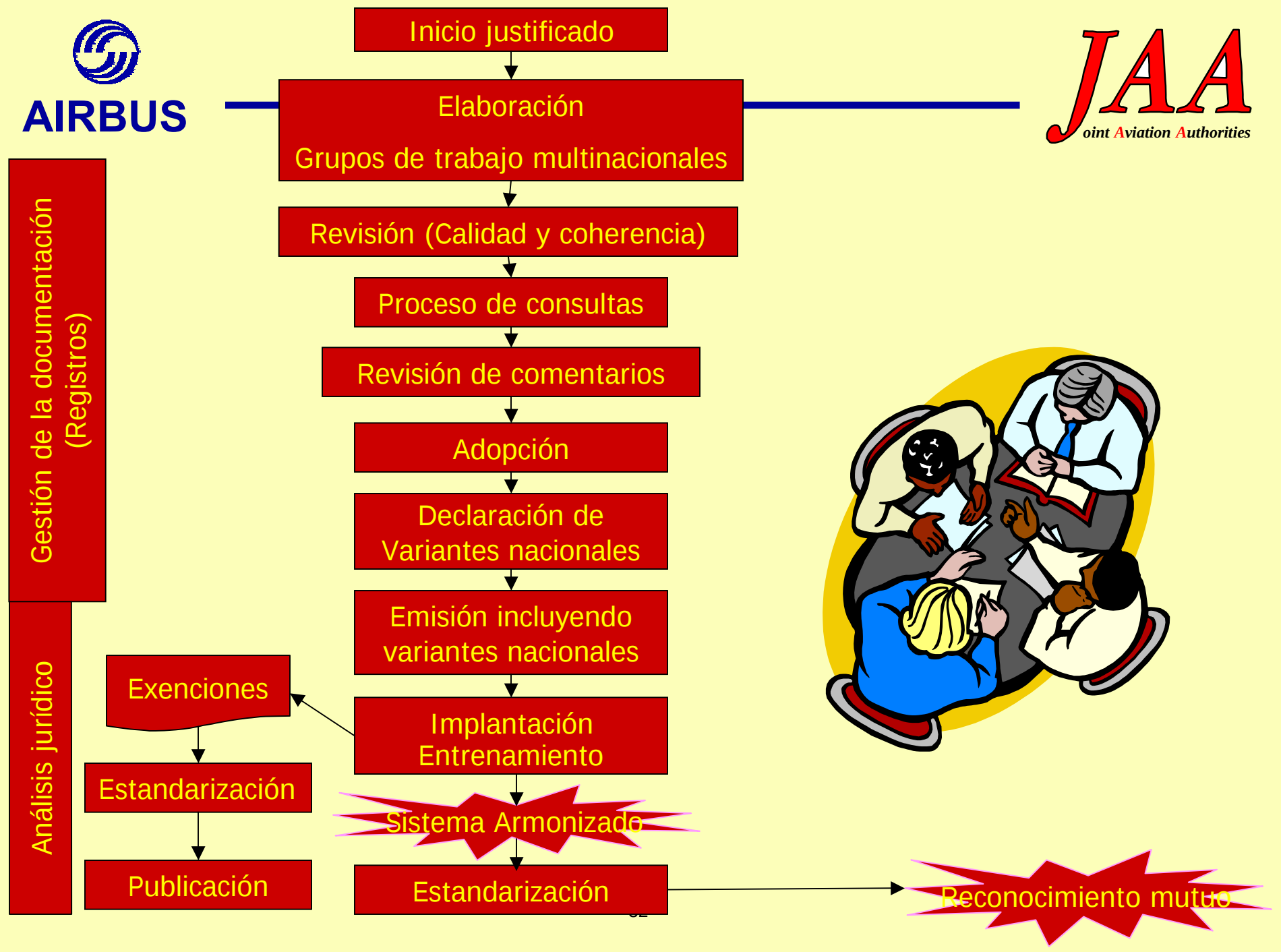
- **Exención:** Declaración escrita de una AAC, efectuada de conformidad con lo establecido en una regulación nacional, en virtud de la cuál, el cumplimiento con un requisito no será legalmente obligatorio.

- Condiciones y circunstancias a la que esté sujeta su eficacia
- Nivel de seguridad aceptable
- Difusión
- Control
 - Largo plazo
 - Medio plazo

Control de Exenciones. Verificación implantación homogénea. Confianza en el sistema. Reconocimiento mutuo

ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS





BENEFICIOS

- ➔ Las AACs dispondrán de normas, sus interpretaciones y procedimientos asociados actualizados de forma controlada, sin tener que disponer de un departamento específico para su desarrollo.
- ➔ Las AACs tendrán información de su grado de cumplimiento con las Regulaciones y documentos asociados en base a evaluaciones periódicas y sistemáticas realizadas en aplicación de los procesos de estandarización.

BENEFICIOS

- ➔ Las AACs podrán disponer de apoyo por parte de los otros Estados.
- ➔ El personal de las AACs aumentará su competencia en virtud del trabajo en equipo.

BENEFICIOS

- Las AACs podrán intercambiar información de seguridad de manera más eficiente debido a su grado de estandarización. Aplicaciones informáticas comunes.
- Las AACs y la región reforzarán su institucionalidad.
- De cara al exterior existirán políticas de seguridad y grado de cumplimiento comunes.

BENEFICIOS

- Ahorro de recursos tanto para las AACs como para el sector (una sola demostración de cumplimiento).
- Facilitación en la circulación de personas, productos y servicios.
- Incremento de la confianza y el reconocimiento mutuo.
- Se elevará la calidad de los productos y servicios suministrados por las AACs.

SISTEMA REGIONAL Un ejemplo

La complejidad de un sistema regional y la armonización de regulaciones puede verse en el ejemplo de las JAA.

El proceso de desarrollo normativo en un sistema regional sigue los mismos principios que uno nacional, sin embargo, el regional es más complejo.

La coordinación de una organización regional a gran escala requiere de acuerdos internacionales para la implementación coordinada y homogénea y de un sistema de control bien organizado.

CONTENIDO

- **Historia de las JAA**
- **Los acuerdos de Chipre**
- **Miembros de las JAA**
- **Organización de las JAA**
- **Funciones de las JAA**



JAA Evolución



Estados Miembros
JARs publicadas



1979
1st Acuerdo
Documento firmado por
13 AACs



1ª
Certificación

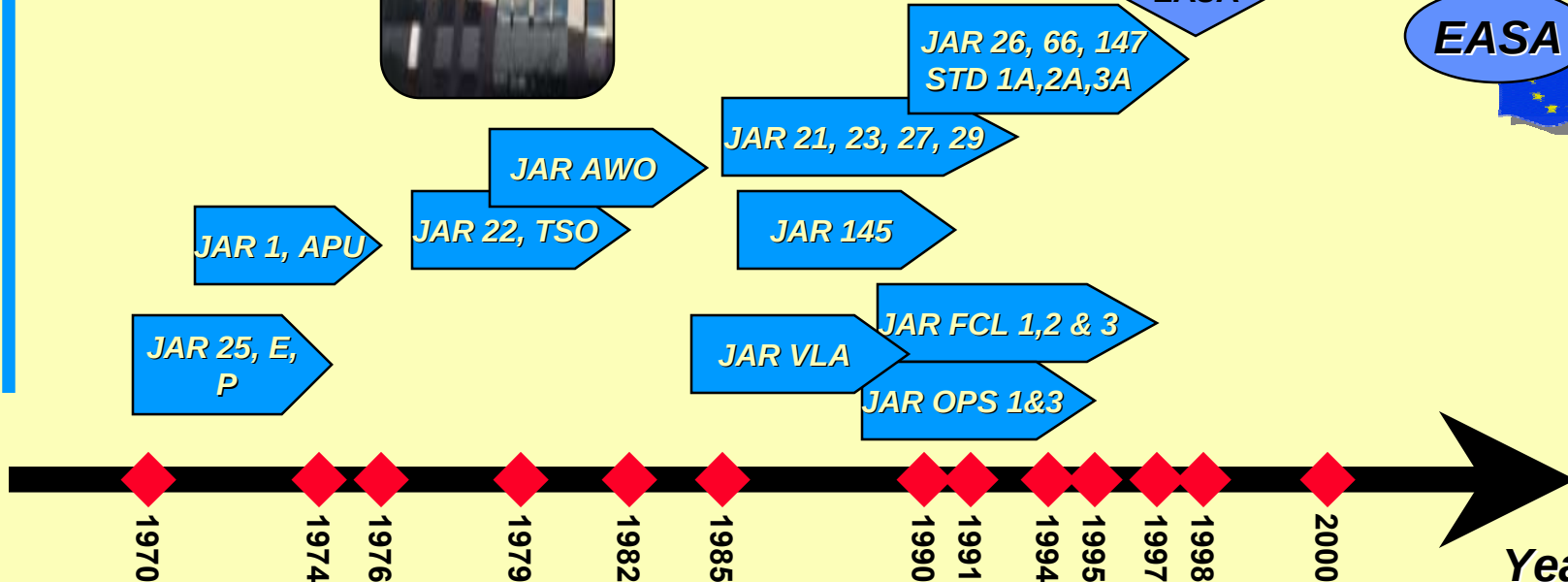
1991
Normas JAR
obligatorias
para la UE

33 JAA
Estados
Miembros

Certificaciones conjuntas
29 A/N &
25 Motores

1998
UE aceptó el concepto
de una única
Autoridad Europea
de Aviación Civil
EASA

1999
EU Aviation
Safety Agency



Acuerdos de Chipre

➔ Incluyen:

- Compromisos generales (básicamente, los objetivos principales de las JAA)
- Funciones de las JAA
- Compromisos de las Autoridades

Acuerdos de Chipre

→ Compromisos generales:

- Cooperar en todos los aspectos relacionados con la seguridad de las aeronaves y alcanzar un nivel de seguridad homogéneo y sostenible.
- Evitar la duplicación de tareas.
- Facilitar el intercambio de productos, servicios y personas

Acuerdos de Chipre

→ Funciones de las JAA:

- Desarrollar y publicar los JAR
- Establecer procedimientos con base en la utilización de los recursos de las AACs cuyo aplicación permita una sola demostración de cumplimiento.
- Establecer procedimientos administrativos y técnicos que permiten una acción única del solicitante
- Llevar a cabo las investigaciones técnicas necesarias para que se demuestre cumplimiento con los JAR

Acuerdos de Chipre

→ Compromisos de las Autoridades

- Participación con recursos (dentro de sus posibilidades)
- Adoptar los JAR como código único tan pronto como sea posible
- Declarar las variantes nacionales (NV) respecto a los JAR existentes y comprometerse a eliminarlas
- Participar en la definición de procedimientos conjuntos y utilizarlos de forma exclusiva
- Contribuir al presupuesto

Acuerdos de Chipre

- ➔ Finalmente definen la organización de las JAA y los procedimientos operativos, y en particular
 - Establece la Central JAA y
 - La distribución del presupuesto de la Central JAA.

Miembros de la JAA

- Abierto a todos los estados CEAC (41 hoy)
- Se hace efectiva a la firma de los “acuerdos de Chipre 1990”
- 38 Miembros de las JAA (8 “Candidatos”)





AIRBUS

JAA
Joint Aviation Authorities

CEAC (41)

**Azerbaiyán
Bosnia y
Herzegovina
Servia y
Montenegro**

*** Estados
candidatos**

**Albania*
Armenia*
Bulgaria*
Croacia
Mónaco
Moldavia*
Noruega
Rumania
Suiza
Turquía
Ucrania*
Antigua
Republica
Yugoslava
de Macedonia***

JAA (38)

UE (25)

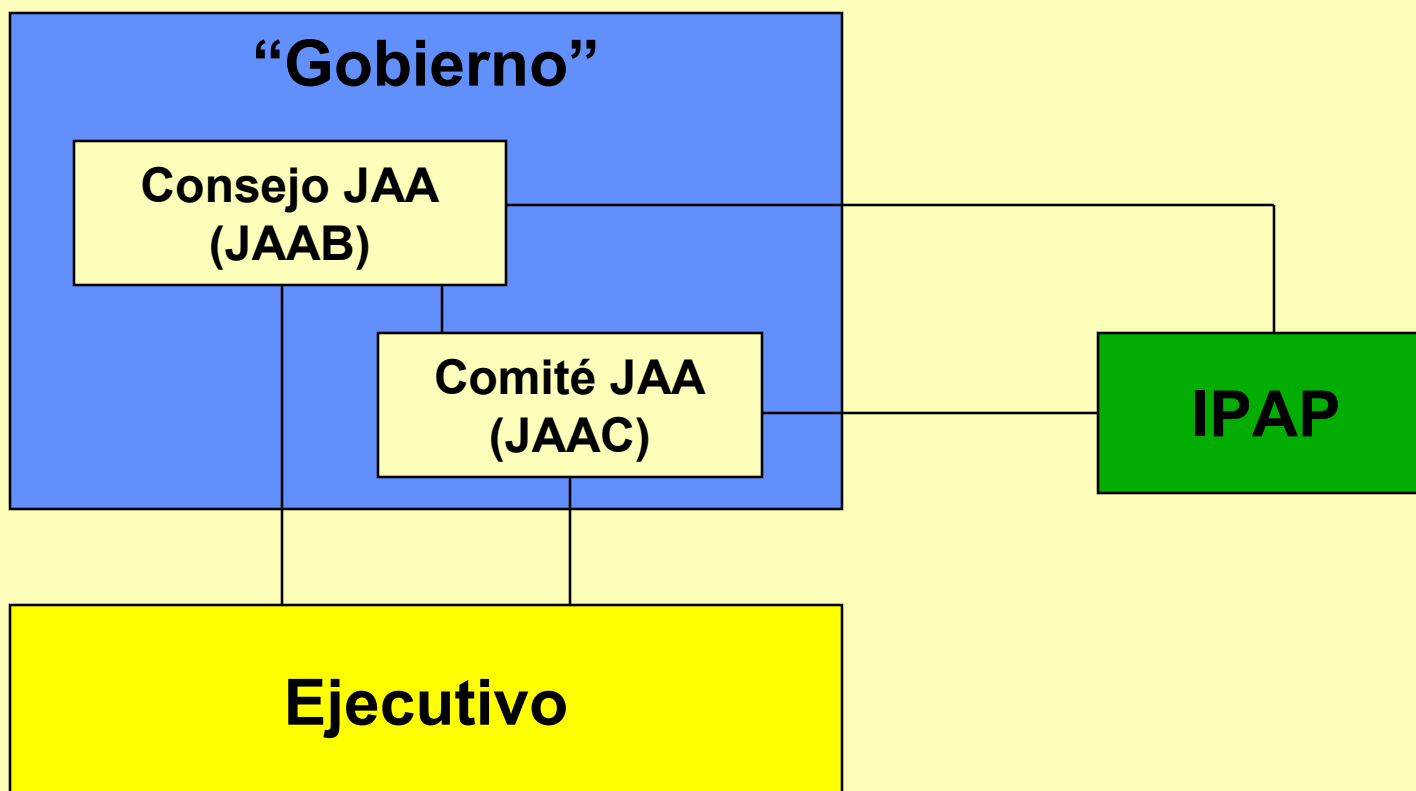
Austria	Grecia	Holanda
Bélgica	Hungría	Polonia
Chipre*	Irlanda	Portugal
Rep. Checa	Italia	Rep.
Dinamarca	Letonia	Eslovaca
Estonia*	Lituania	Eslovenia
Finlandia	Luxemburgo	España
Francia	Malta	Suecia
Alemania		Reino Unido

EASA

Organización de las JAA

- **Las instituciones de “Gobierno”**
 - **El Consejo de las JAA (JAAB)**
 - **El Comité de las JAA (JAAC)**
- **El panel de partes interesadas (IPAP)**
- **El “Ejecutivo”, la JAA Central apoyado por los equipos sectoriales (Sectorial Teams)**

Organización de la JAA, cont. “El Gobierno”



Organización de las JAA, cont.

Funciones del “Gobierno”

- El consejo de las JAA esta compuesto por los Directores Generales de aviación civil y supervisa asuntos tales como estrategia y presupuesto
- El Comité de las JAA esta compuesto por los responsables de aviación civil relacionados con la actividad JAA y supervisa las actividades de regulación y asuntos relacionados

Organización de las JAA, cont.

Funciones del “Gobierno”, cont.

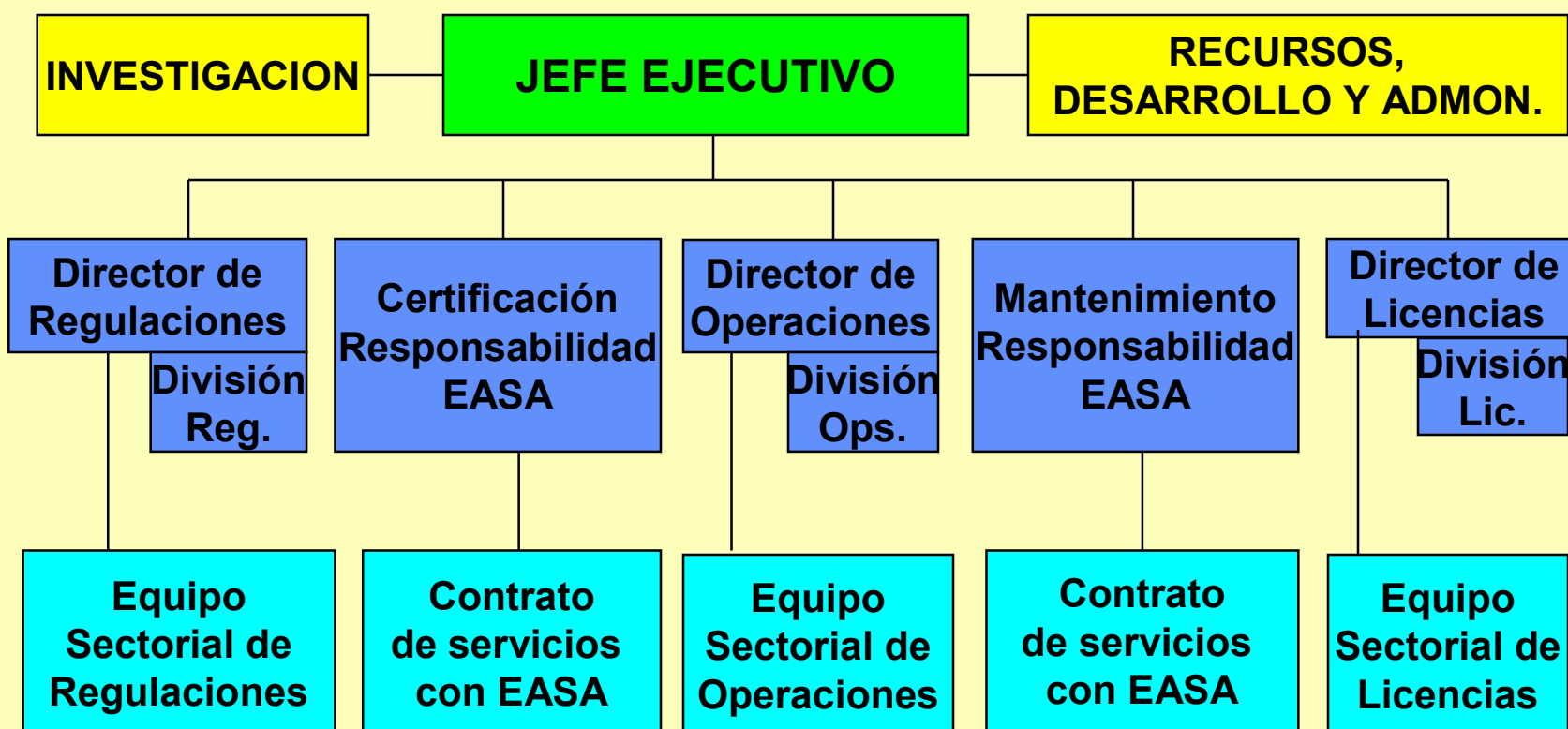
- **El panel de partes interesadas (IPAP) esta compuesto por diferentes entidades relacionadas con la aplicación de los JAR, tales como, las autoridades de aviación civil externas al sistema y asociaciones e industria aeronáuticas.**

Organización de las JAA, cont.

Funciones del “Gobierno”, cont.

- **Se consulta al IPAP antes de tomar decisiones relacionadas con:**
 - **Estrategia, seguridad y política internacionales.**
 - **Programas de trabajo y actividades**
 - **Puede enviar recomendaciones al JAAB y al JAAC.**

Organización de las JAA “EL EJECUTIVO”



Organización de las JAA, cont.

Funciones del “EJECUTIVO”

- **Desarrolla y mantiene los JARs y JIPs.**
 - **Implementa y participa en la estandarization**
- Dos herramientas para desarrollar las funciones ejecutivas:**
- **La División**
 - **El Equipo Sectorial**

Funciones de las JAA

Desarrollar y adoptar Regulaciones de aviación conjuntas (JARs) para:

- 1. Diseño y producción de aeronaves**
- 2. Mantenimiento de aeronaves**
- 3. Operaciones de aeronaves, y**
- 4. Licencias al personal de vuelo**

e implementarlas conjuntamente

Funciones de las JAA, cont.

Estandarización

- **Establecer procedimientos conjuntos de implementación**
- **Asegurar la aplicación efectiva y homogénea de los JAR**
- **Equipos y visitas coordinados por el “Ejecutivo”, equipos compuestos por personal de las AACs**
- **Resolución de problemas en el “Ejecutivo”**
- **Toma de decisiones en el consejo de ejecutivo (Executive Board), aplicando la política de reconocimiento mutuo**

Funciones de las JAA, cont.

Estandarización

- **Áreas de Estandarización: Diseño y producción**
 - CST Equipos de estandarización para certificación de productos
 - DOAST Equipos de estandarización para la aprobación de organizaciones de diseño
 - POAST Equipos de estandarización para la aprobación de organizaciones de producción, partes, STC y JTSO

Funciones de las JAA, cont.

Estandarización

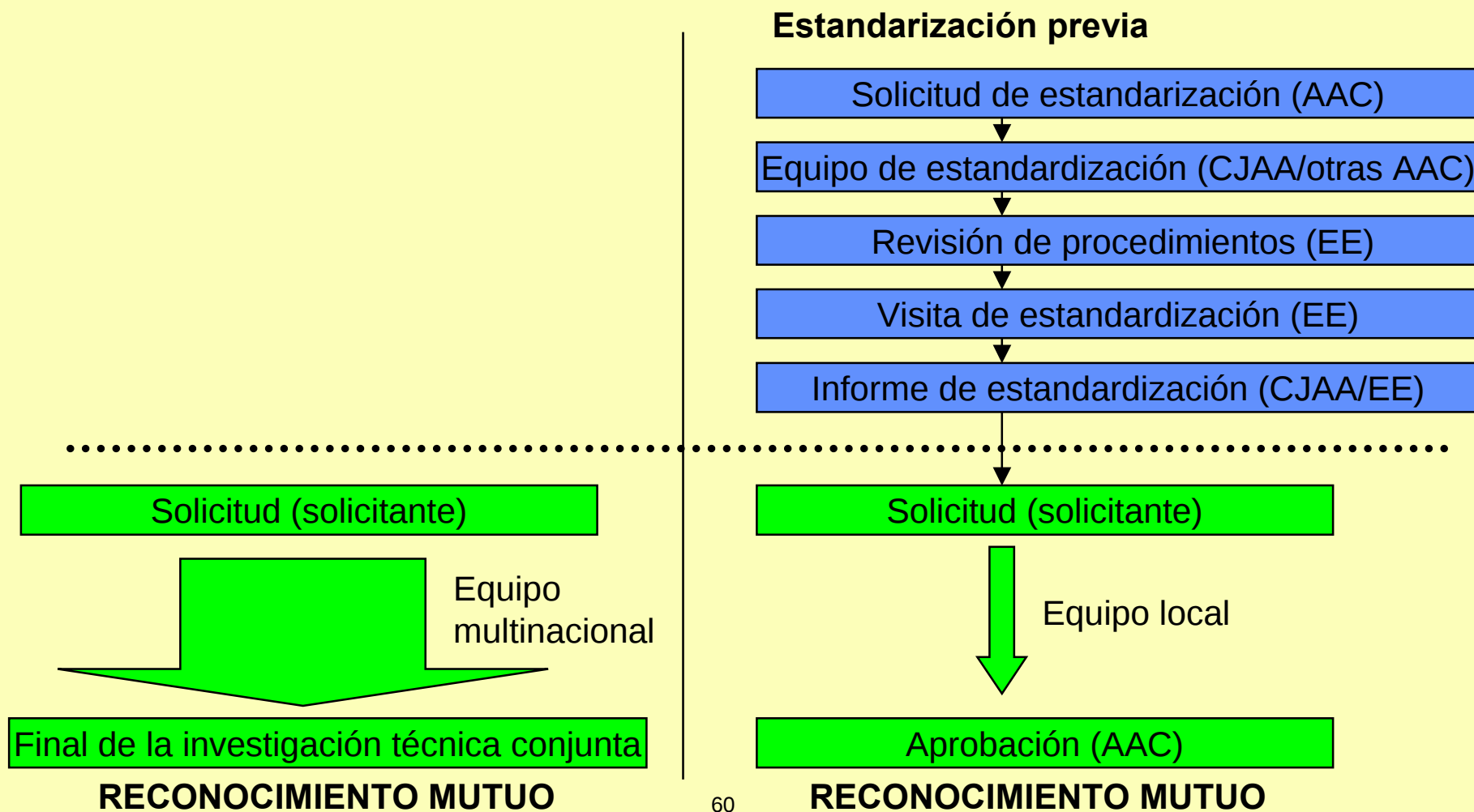
- **Áreas de Estandarización: Mantenimiento**
 - MAST Equipos de estandarización de aprobaciones de organizaciones de mantenimiento
 - MIST Equipos internacionales de estandarización de aprobaciones de organizaciones de mantenimiento.

Funciones de las JAA, cont.

Estandarización

- **Áreas de estandarización: Operaciones y licencias**
 - OPST Equipos de estandarización de operaciones
 - STDST Equipos de estandarización de dispositivos sintéticos de entrenamiento.
 - LIST Equipos de estandarización de licencias
 - MEST Equipos de estandarización de medicina aeronáutica.

Estandarización y reconocimiento mutuo



Funciones de las JAA, cont.

Otras funciones

- **Administración de las bases de datos de preguntas de licencias y mantenimiento**
- **Administración del programa de evaluación de aeronaves extranjeras (SAFA) dentro de los estados CEAC bajo un acuerdo con la UE**
- **Armonización con otras Autoridades (ej. FAA)**

Proceso de desarrollo normativo y JAR-11

Presentación

- ➔ **Redacción de una norma**
- ➔ **Diagrama de flujo del proceso de una NPA**
- ➔ **Grupos de trabajo**

Redacción de una norma

- **Evitar ambigüedad. Interpretación.**
- **Capacidad que tiene la norma para aplicarse a nuevos desarrollos.**
- **Compromiso entre la simplicidad y la precisión**

Diagrama de flujo del proceso de una NPA

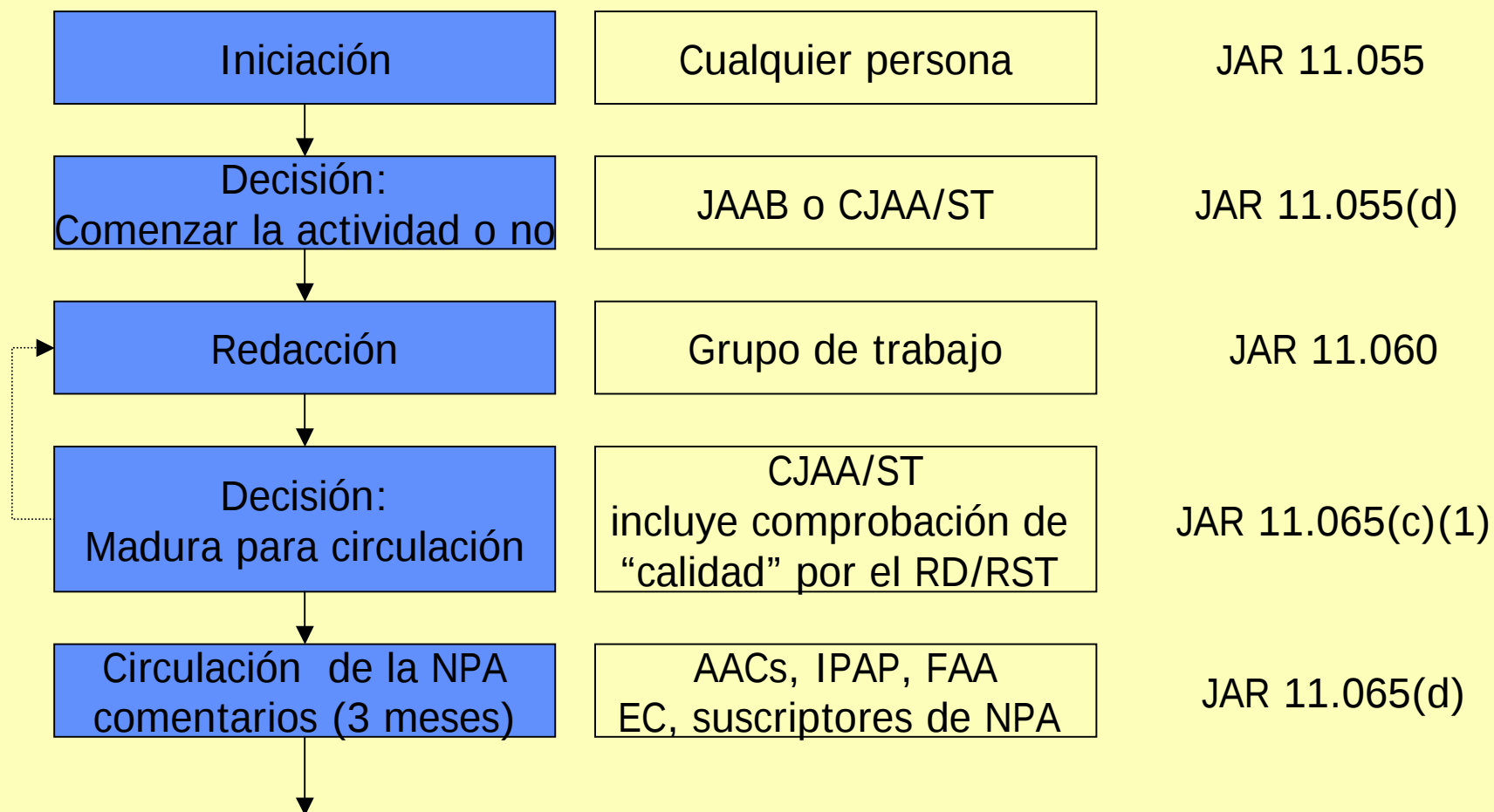
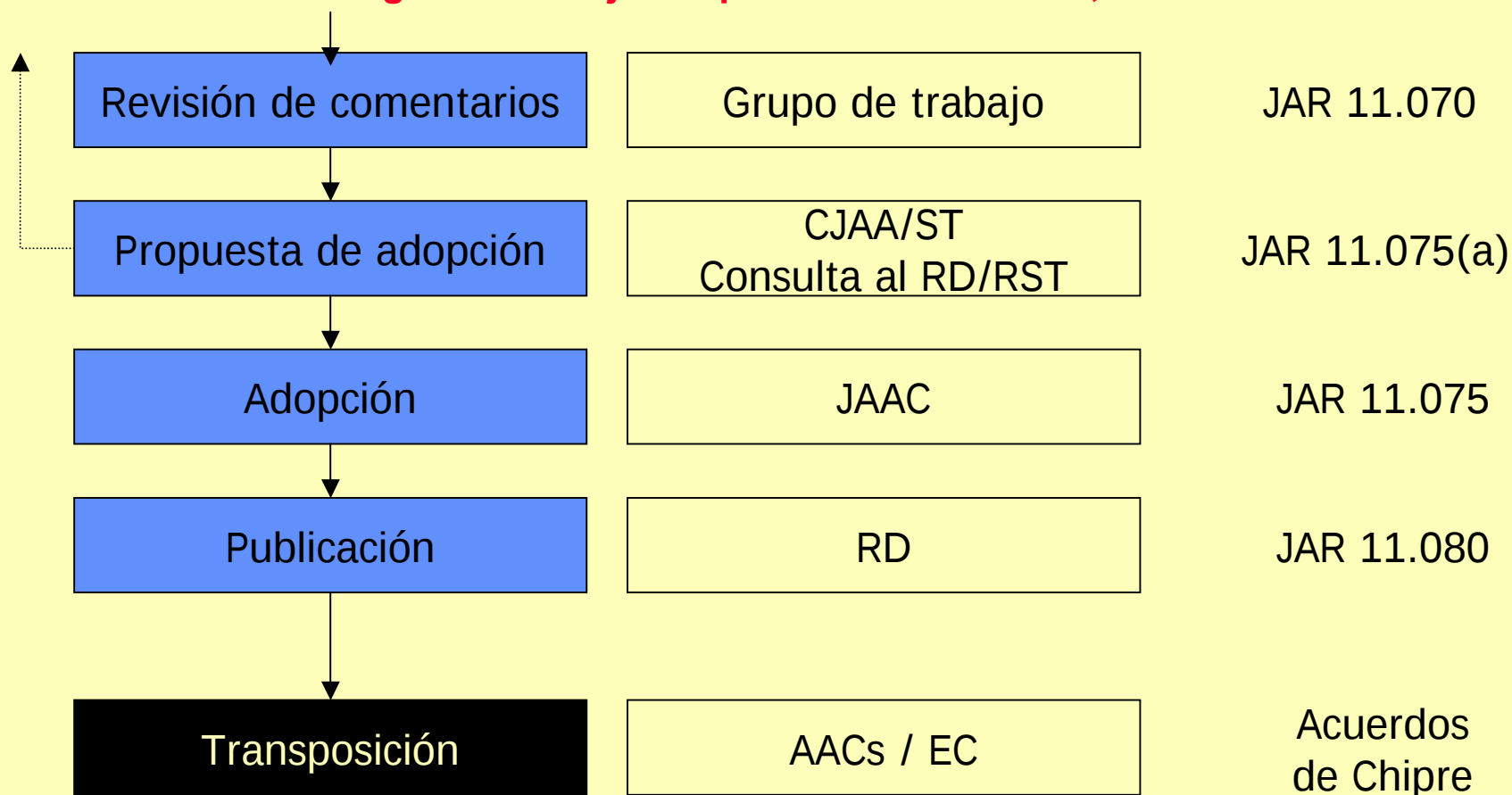


Diagrama de flujo del proceso de una NPA, cont.



Se sigue el mismo proceso para la adopción de ACJ



METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGÍA DOFA

CONTENIDO:

FINALIDAD

CONCEPTOS

PROCESO

METODOLOGÍA DE TRABAJO

METODOLOGÍA DOFA

FINALIDAD

Implementar un modelo de proceso que conduzca a las Autoridades Aeronáuticas de los Países miembros de la CLAC a realizar una autoevaluación, a establecer sus objetivos, sus directrices y estrategias, para que el Transporte Aéreo en la Región crezca 10% al año.

METODOLOGÍA DOFA

CONCEPTOS

FORTALEZAS

Son los puntos fuertes o las ventajas que existen dentro del País que de forma directa o indirecta tienen relación con la Industria del Transporte Aéreo.

Ejemplos:

“Industria de viajes desarrollada y estructurada.”

“Infraestructura aeroportuaria adecuada.”

METODOLOGÍA DOFA

CONCEPTOS

DEBILIDADES

Son los puntos débiles o las desventajas que existen dentro del País que, de forma directa o indirecta, tienen relación con la Industria del Transporte Aéreo.

Ejemplos:

"Tasa de impuestos muy alta aplicada a la Industria del Transporte Aéreo".

"Recursos generados por la Industria del Transporte Aéreo aplicados en otras actividades."

METODOLOGÍA DOFA

CONCEPTOS

OPORTUNIDADES

Son combinaciones de circunstancias favorables o ventajosas en el ámbito externo que propician al País la oportunidad de explorar nuevas direcciones.

Ejemplos: "Alianzas entre las empresas aéreas de la Región que tengan como objetivo el crecimiento de la Industria del Transporte Aéreo."

"El reconocimiento de los Gobiernos de cada País de que el Transporte Aéreo es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones (XI Reunión Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno)."

METODOLOGÍA DOFA

CONCEPTOS

AMENAZAS

Son situaciones en el ámbito externo que pueden poner en peligro la viabilidad o el éxito de la Industria del Transporte Aéreo del País.

Ejemplos: “Altos costos de los servicios en los aeropuertos de los países de la Región.”

“Procedimientos en las aduanas, en los países de la Región, que dificultan o complican la visita de turistas.”

METODOLOGÍA DOFA

CONCEPTOS

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

Es el análisis del ambiente de cada País. Comprende una autoevaluación del ambiente interno y una evaluación del ambiente externo al País.

METODOLOGÍA DOFA

CONCEPTOS

OBJETIVOS (¿QUÉ?)

Son afirmaciones específicas de lo que se desea realizar y que deben ser coherentes con el análisis de la situación. Deben ser seguidos de una justificación, o sea, de una explicación que justifique el objetivo pretendido.

METODOLOGÍA DOFA

CONCEPTOS

DIRECTRICES

Son las orientaciones para lograr los objetivos.

ESTRATÉGIAS (¿CÓMO?)

Son las expresiones de cómo se desea alcanzar a corto, medio y largo plazo los objetivos pretendidos. Son los indicadores de todas las acciones que deben ser desarrolladas para que se pueda lograr el objetivo deseado.

METODOLOGÍA DOFA

CONCEPTOS

PLAZOS

Para el objetivo de ese documento los plazos podrán ser considerados como se sigue:

CORTO PLAZO: hasta 1 año.

MEDIO PLAZO: de 1 a 2 años.

LARGO PLAZO: más de 2 años

METODOLOGÍA DOFA

PROCESO

El proceso que será implementado funciona como una herramienta de diagnóstico, análisis, reflexión y toma de decisiones colectivas con relación a lo que se va a hacer y a la ruta que se va a seguir para la adecuación a los cambios y a las exigencias que el ambiente impone.

Es un proceso participativo que no será capaz de resolver todas las incertidumbres, pero permitirá trazar una línea de propósitos para actuar en consecuencia.

METODOLOGÍA DOFA

PROCESO

Como tarea colectiva, todos los involucrados en la Industria del Transporte Aéreo de cada País deben participar.

La aplicación del proceso permite asegurar una serie de objetivos y ventajas de real interés que se justifican debido a los siguientes hechos:

a) La identificación de problemas y amenazas que pueden tener una gran repercusión a medio y largo plazo;

METODOLOGÍA DOFA

PROCESO

b) La identificación de nuevas oportunidades;

c) La exposición de las intenciones estratégicas de la Industria del Transporte Aéreo y la definición en términos operativos y a través del proceso de adaptación entre las intenciones, de los impactos del ambiente externo y de las fortalezas o debilidades propias;

METODOLOGÍA DOFA

PROCESO

d) La integración entre los componentes de la Industria del Transporte Aéreo y, consecuentemente, entre estos y las Autoridades Aeronáuticas de cada País;

e) Orientación de la gestión para alcanzar los objetivos y facilitar los procesos de coordinación;

METODOLOGÍA DOFA

PROCESO

f) Facilitación del control, clarificando el sistema de información;

g) Estímulo a la participación en las decisiones respecto al futuro, facilitando el consenso y la definición común.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGÍA DE TRABAJO

El proceso deberá ser ejecutado a criterio de cada País. Sin embargo, a título de sugerencia, podrá ser realizado en cuatro fases:

- a) **Primera fase:** Reunión Preparatoria.
- b) **Segunda fase:** Ejecución del Proceso.
- c) **Tercera fase:** Identificación de los objetivos macro, definición de las directrices e estrategias.
- d) **Cuarta fase:** Presentación de los objetivos y de las estrategias al Comité.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

PRIMERA FASE - REUNIÓN PREPARATORIA

PARTICIPANTES

La Autoridad Aeronáutica del País y todos los organismos involucrados en la Industria del Transporte Aéreo.

OBJETIVO

Presentar y describir la metodología.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

PRIMERA FASE - REUNIÓN PREPARATORIA

DESARROLLO

La reunión deberá ser desarrollada en dos o tres tiempos, para describir la metodología y para clarificar las dudas existentes.

Para el desarrollo del proceso será muy importante que cada participante contribuya con sus experiencias y conocimientos, especialmente en el análisis de la situación.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

SEGUNDA FASE – EJECUCIÓN DEL PROCESO.

Esta fase empieza con el proceso de análisis de la situación a través de una autoevaluación, en que serán consideradas las influencias que los ambientes externo e interno tienen de forma directa o indirecta sobre la Industria del Transporte Aéreo del País.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Cabe destacar que, aunque las circunstancias internas sean propias de cada País, las externas, normalmente, no están bajo su control.

Debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades serán identificadas a través de un diagnóstico explícito de la situación de cada País.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

El análisis debe ser realizado a través de los datos y hechos demostrativos, y no solamente de opiniones o informaciones sin sustentación. De esa manera, se hace más fácil el trabajo y se realiza un análisis objetivo, realista y completo.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Análisis Interno

Es el análisis, bajo la gerencia de cada País, de todos los elementos presentes todos los días. Con ese análisis se obtienen los puntos fuertes y los puntos débiles que facilitan y/o disminuyen los resultados esperados en relación a lo pretendido - el crecimiento anual de 10% de la Industria del Transporte Aéreo en la Región.

METODOLOGÍA DOFA
METODOLOGIA DE TRABALHO
Análisis Interno

El análisis interno tiene el objetivo de comprobar los factores clave que condicionaron el desempeño pasado y de identificar las fortalezas y debilidades que el País presenta en relación a la Industria del Transporte Aéreo.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Análisis Interno

Ese análisis comprende aspectos como: infraestructura aeroportuaria, industria de viajes, empresas aéreas, impuestos, marco regulador en vigor, seguridad, sistema de facilitación, Producto Nacional Bruto del País, costos de los servicios de aeropuertos y de navegación aérea y otros aspectos inherentes que serán analizados por cada País.

METODOLOGÍA DOFA
METODOLOGIA DE TRABALHO
Análisis Interno

Durante la ejecución de ese análisis cada País deberá hacer una lista de sus fortalezas y debilidades, dando prioridad a aquellas que tengan más importancia.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Exemplos:

Fortalezas:

"La previsión del PNB indica un crecimiento igual o mayor que el 10% en el año 2004 para la Industria del Transporte Aéreo."

"Industria de viajes bien estructurada, previendo un aumento de 12% en el turismo para el año 2004."

Debilidades:

"Tasas aeroportuarias muy elevadas en relación a los otros países de la Región."

"Infraestructura aeroportuaria deficiente en los aeropuertos de frontera."

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Análisis Externo

En ese análisis, serán indicados los factores exógenos que condicionan el desempeño de la Industria del Transporte Aéreo del País, tanto de forma positiva cuanto negativa.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Análisis Externo

Se refiere a la identificación de los elementos que se encuentran fuera del País y que, normalmente, no están bajo su control y pueden condicionar el desempeño, apoyando los resultados o dificultando la consecución de los objetivos de la Industria del Transporte Aéreo.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Análisis Externo

El análisis de ese contexto sirve para la identificación de las amenazas y oportunidades que el ambiente externo genera para el funcionamiento y operación de la Industria del Transporte.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Análisis Externo

Es necesario entender que ni las amenazas ni las oportunidades son estáticas o definitivas. Las oportunidades no son permanentes ni en el tiempo, ni para cada servicio; y las amenazas dejan de serlo cuando son identificadas, porque, a partir de ese momento, si son bien manejadas, pueden transformarse en excelentes oportunidades para la acción.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Análisis Externo

Durante la ejecución de ese análisis, se debe hacer una lista de las oportunidades y amenazas, dando prioridad a aquellas que tengan más importancia.

METODOLOGÍA DOFA

METODOLOGIA DE TRABALHO

Análisis Externo

Ejemplos:

Oportunidade:

"El Acuerdo de Fortaleza".

"Las alianzas entre las empresas aéreas de la Región que tengan como objetivo la disminución de sus costos."

Amenazas:

"Medidas unilaterales adoptadas por el País 'X' que están afectando la competitividad sana y el desarrollo de la industria en la Región."

"Los altos costos de los seguros de responsabilidad civil por actos de guerra y terrorismo."

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Conociéndose las fortalezas, las debilidades, las oportunidades y las amenazas ya se tienen los instrumentos apropiados para determinar, a través de un criterio claro, las aspiraciones a corto, medio y largo plazo.

Los objetivos son la expresión de lo que desea alcanzar y deben ser coherentes con el análisis del ambiente interno y externo.

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Una vez iniciado el proceso de determinación de los objetivos es útil volver al diagnóstico del ambiente interno y externo con el propósito de evaluar exactamente cuales son los espacios de maniobra existentes, para que se eviten riesgos, para que se superen limitaciones, para que se enfrenten los desafíos y se aprovechen las potencialidades que aparezcan.

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

La identificación de los riesgos, limitaciones, desafíos y potencialidades es realizada comparándose los elementos identificados en el análisis de la situación a través de la siguiente matriz:

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
FORTALEZAS	POTENCIALIDADES (FO)	RIESGOS (FA)
DEBILIDADES	DESAFÍOS (DO)	LIMITACIONES (DA)

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Las potencialidades, surgidas de la combinación de fortalezas con oportunidades indican, evidentemente, las más prometedoras líneas de acción. Al contrario, las limitaciones, determinadas por una combinación de debilidades y amenazas representan una seria advertencia, mientras los riesgos y los desafíos, determinados por su correspondiente combinación de factores, exigirán, probablemente, una cuidadosa consideración a la hora de marcar el rumbo que se deberá asumir.

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Los objetivos surgen utilizando la intuición y la imaginación como respuesta a una pregunta esencial:

¿Qué debemos conseguir, a corto, medio y largo plazo, para que se ejecuten acciones coherentes con lo que se pretende, en el caso específico, crecimiento anual de 10% de la industria del transporte aéreo en la Región, para aprovechar las potencialidades, evitar los riesgos, superar las limitaciones y enfrentar los desafíos?

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Para formular los objetivos debe ser utilizada la siguiente matriz:

FO POTENCIALIDADES	Uso de las <i>fortalezas</i> internas para aprovechar las <i>oportunidades</i> externas.
DO DESAFÍOS	Mejora de las <i>debilidades</i> internas, valiéndose de las <i>oportunidades</i> externas.
FA RIESGOS	Uso de las <i>fortalezas</i> para evitar o reducir el impacto de las <i>amenazas</i> externas.
DA LIMITACIONES	Eliminar las <i>debilidades</i> internas y eludir las <i>amenazas</i> ambientales.

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Para construir la matriz DOFA, una vez que se haya elaborado las listas con las fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades, se debe hacer lo siguiente:

a) usar las fortalezas internas para aprovechar las oportunidades externas, comparándolas y, como resultado, registrar los objetivos que traducen las potencialidades;

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

b) comparar las debilidades internas con las oportunidades externas, buscando mejorar las debilidades, valiéndose de las oportunidades y, como resultado, registrar los objetivos que traducen los desafíos;

c) usar las fortalezas para evitar o reducir el impacto de las amenazas, comparándolas y, como resultado, registrar los objetivos que traducen los riesgos;

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

d) identificar objetivos que eliminen las debilidades internas y eviten las amenazas, registrando, como resultado, los objetivos que traducen las limitaciones.

La finalidad de esa matriz es generar objetivos posibles, que deben ser escritos de forma sustantiva.

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Como ejemplo, sigue la descripción de un objetivo:

Suponiéndose que la Fortaleza y la Oportunidad siguientes son inherentes a un País 'X'.

Fortaleza: "industria de viajes desarrollada y estructurada, previendo un aumento turístico de 12% para 2004".

Oportunidad: "tasa de cambio con relación al País 'Y' favorable al ingreso del turismo receptivo en el País".

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Haciéndose la matriz de comparación entre la fortaleza y la oportunidad, se cuestiona:

¿Cómo explorar la previsión de aumento turístico, aprovechando la tasa de cambio, con relación al País `Y', favorable al turismo receptivo en el País?

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Como respuesta, se formula el siguiente objetivo:

Objetivo

- **EL INCREMENTO DE MEDIDAS EN LA INDUSTRIA DE VIAJES QUE FACILITEN EL INGRESO EN EL PAÍS DE TURISTAS VENIDOS DEL PAÍS 'Y'.**

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

JUSTIFICATIVA:

El incremento de medidas para facilitar el ingreso de turistas venidos del País 'Y' contribuirá con la previsión de aumento turístico de 12% para el año 2004, así como mantendrá la sinergia de la industria de viajes del País 'X' activa, además de mejorar el aprovechamiento de la industria del transporte aéreo con relación a las empresas de bandera.

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Directriz

La industria de viajes deberá incrementar en sus programas de propaganda y publicidad promociones para quien viaja del país `Y' para el país `X', ofreciendo oportunidades e ventajas a los turistas que estén vinculados a paquetes de viajes IT (*inclusive tour*).

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS

Las estrategias, en el caso específico, son las expresiones de cómo se desea alcanzar los objetivos.

Deben ser adecuadas, viables y mensurables para que puedan alcanzar los objetivos. En la descripción de las estrategias, se debe usar el infinitivo.

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS

Las estrategias tienen una característica fundamental – hacer referencia al “¿cómo?”, o sea, ¿cómo debemos a corto, medio, y largo plazo ejecutar acciones coherentes con los objetivos?

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS

Para la formulación de las estrategias la siguiente pregunta será fundamental:

¿Cómo debemos conseguir a corto, medio, y largo plazo que se ejecuten acciones coherentes con el objetivo al cual la estrategia está vinculada?

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS

Como ejemplo sigue la descripción de una estrategia:

Objetivo

EL INCREMENTO DE MEDIDAS EN LA INDUSTRIA DE VIAJES QUE FACILITEN EL INGRESO EN EL PAÍS DE TURISTAS VENIDOS DEL PAÍS 'Y'.

METODOLOGÍA DOFA

DETERMINACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS

Estrategias

- Incentivar la red hotelera en la promoción de descuentos para los turistas, especialmente los venidos del país 'Y', en paquetes turísticos.
- Incentivar a los agentes de viajes para que promuevan paquetes turísticos que provienen del país 'Y'.
- Incluir en los paquetes turísticos paseos atractivos y preferenciales de los turistas venidos del país 'Y'.
- Incentivar las empresas aéreas a aumentar la frecuencia de vuelos charter que provienen del país 'Y'.

METODOLOGÍA DOFA

TERCERA FASE: - IDENTIFICACIÓN DE LOS MACRO OBJETIVOS, DEFINICIÓN DE LAS DIRETRICES Y ESTRATEGIAS.

En esta fase, serán identificados los objetivos macro y definidas sus directrices y estrategias.

En la segunda fase del proceso se identificaron los objetivos y estrategias que expresaron las potencialidades, riesgos, desafíos y limitaciones. Normalmente, en aquella fase, se identifican muchos objetivos, y la cantidad depende de la intuición y de la imaginación de las personas que están involucradas en el proceso.

METODOLOGÍA DOFA

TERCERA FASE: - IDENTIFICACIÓN DE LOS MACRO OBJETIVOS, DEFINICIÓN DE LAS DIRETRICES Y ESTRATEGIAS.

De esa manera, con el material a la disposición, se busca identificar objetivos macro que tengan permanencia en el tiempo y afinidad con los ya identificados en la segunda fase.

Lo ideal es sintetizar los objetivos para un máximo de diez macro objetivos.

METODOLOGÍA DOFA

TERCERA FASE: - IDENTIFICACIÓN DE LOS MACRO OBJETIVOS, DEFINICIÓN DE LAS DIRETRICES Y ESTRATEGIAS.

Se resalta que al identificar los macro objetivos, los objetivos definidos en la segunda fase se transformarán en estrategias de los objetivos macro, y sus estrategias, normalmente, se transformarán en directrices o justificativas.

Ejemplos de algunos objetivos macro:

“La competitividad sostenida y sana.”

“La cooperación entre los Estados miembros de la Región.”

“La seguridad de la Aviación Civil.”

“El perfeccionamiento de la infraestructura aeroportuaria.”

METODOLOGÍA DOFA

CUARTA FASE: - PRESENTACIÓN DE LOS OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS AL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD.

Aquí, los países miembros de la CLAC presentarán sus objetivos y sus estrategias al Comité.

En esa oportunidad, conociéndose los objetivos de cada país, el Comité podrá identificar los comunes y admitirlos como los objetivos que la Región deberá buscar.

Los objetivos no comunes son los específicos de cada país que, debido a sus peculiaridades, continuará a buscarlos porque contribuirán para el crecimiento anual de sus industrias y, consecuentemente, para el crecimiento de la industria en la Región.

MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ

**El COMITÉ es invitado a
analizar esta metodología,
intercambiar informaciones
y establecer las medidas
adecuadas.**



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Nuevo Programa Estadístico



El nuevo sistema estadístico consolida los datos enviados por las Administraciones de Aviación Civil vía correo electrónico, facilitando su inmediata publicación la página web de la CLAC:

<http://clacsec.lima.icao.int>

CLAC - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Home Search Favorites Media Print

Address <http://clacsec.lima.icao.int>



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

[CALENDARIO DE REUNIONES](#) [DIRECTORIO](#) [ENLACES](#) [Inicio](#)

15-jun-04 0:07:3A

- Estados miembros
- Nuestra Labor
- Reuniones
- Decisiones
- Acuerdos
- Estadísticas
- Capacitación
- Publicaciones
- Directorio

Bienvenidos...!

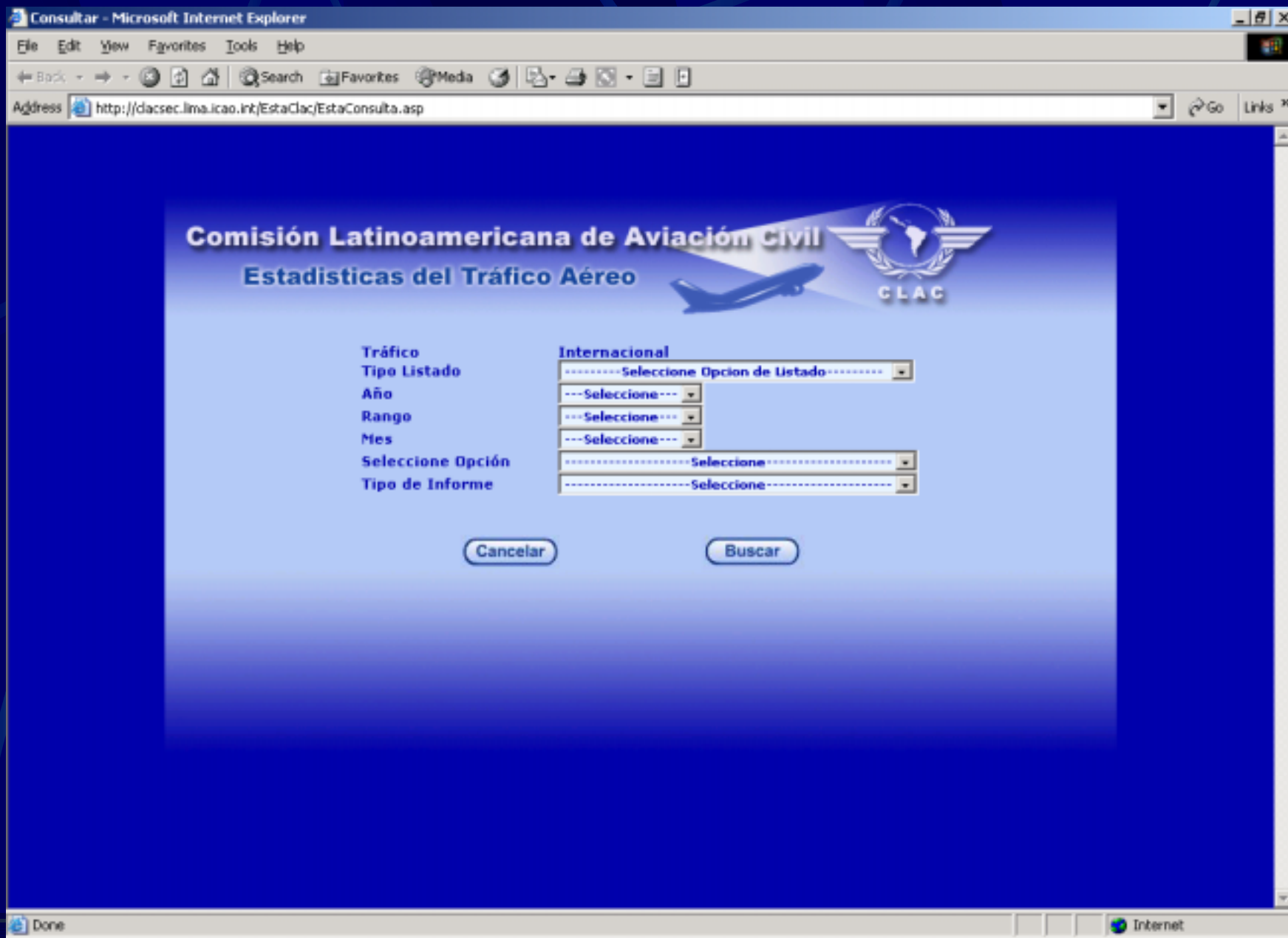


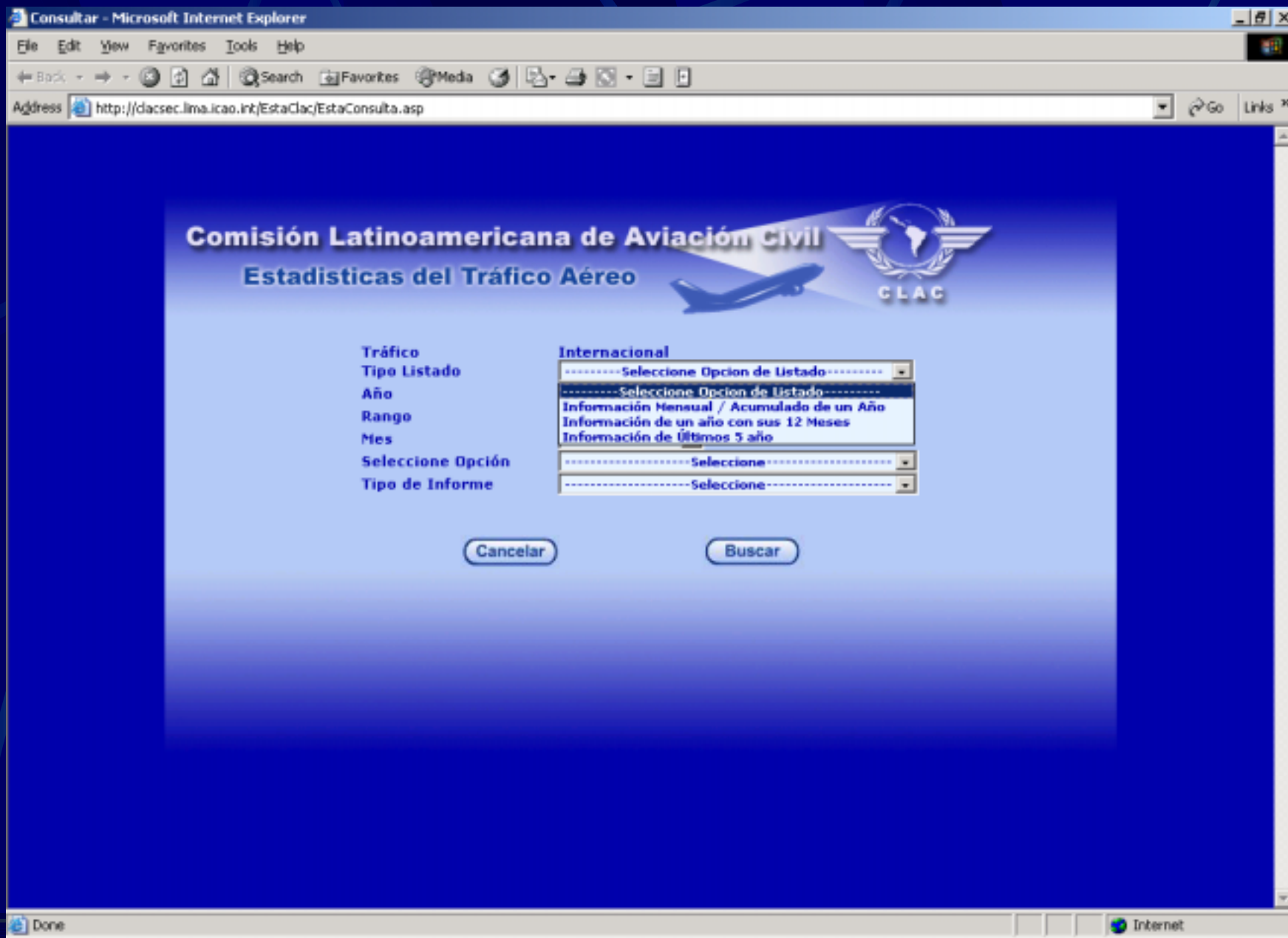
[Argentina](#) - [Aruba](#) - [Bolivia](#) - [Brasil](#) - [Chile](#) - [Colombia](#) - [Costa Rica](#) - [Cuba](#) - [Ecuador](#) - [El Salvador](#) - [Guatemala](#) - [Honduras](#)
[Jamaica](#) - [México](#) - [Nicaragua](#) - [Paraguay](#) - [Paraguay](#) - [Perú](#) - [República Dominicana](#) - [Uruguay](#) - [Venezuela](#)

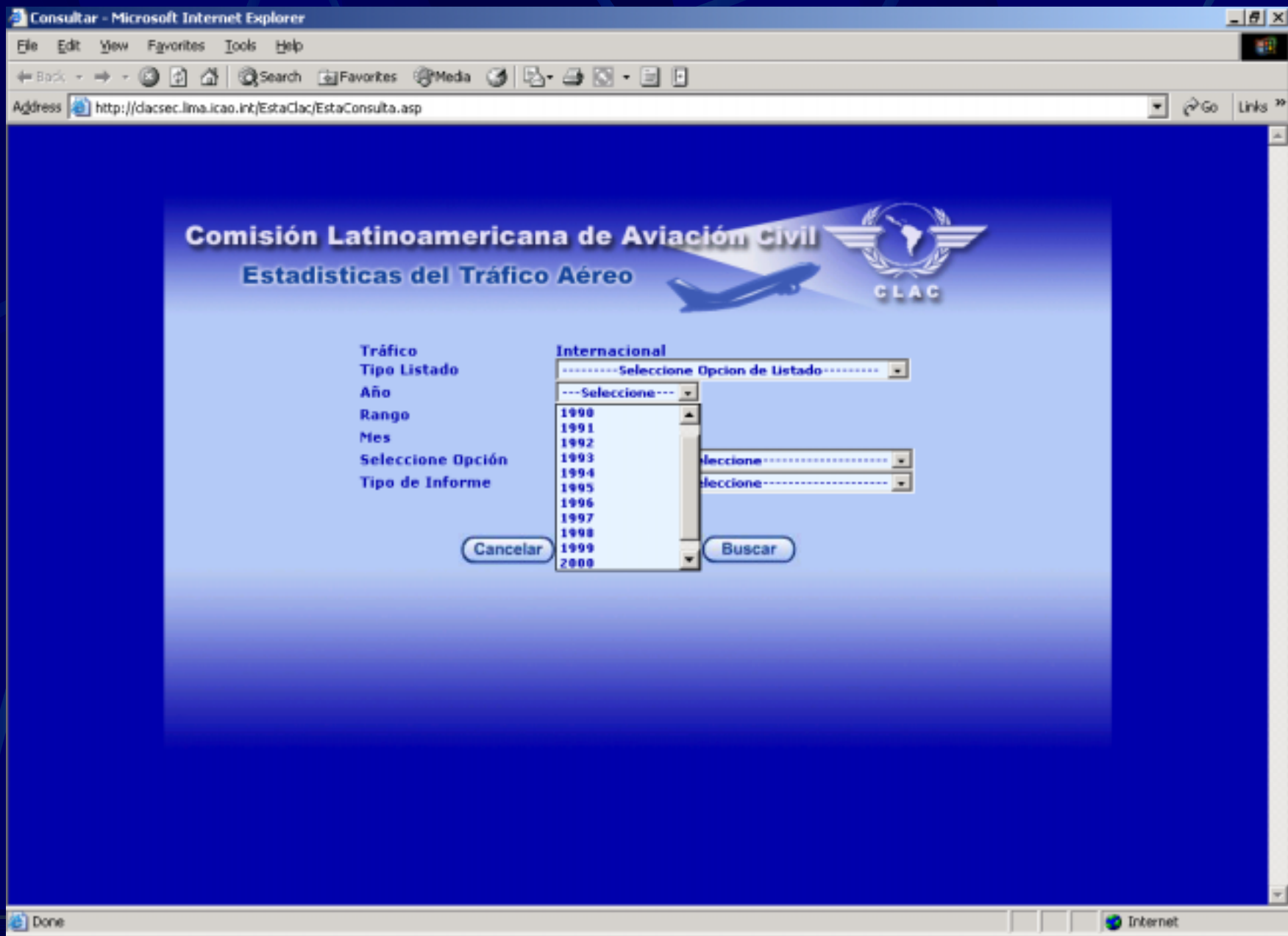
[acerca de este sitio](#)

Internet

Click Aqui







Consultar - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Home Search Favorites Media Print View Source

Address <http://clacsec.lima.icao.int/EstaClac/EstaConsulta.asp> Go Links

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Estadísticas del Tráfico Aéreo



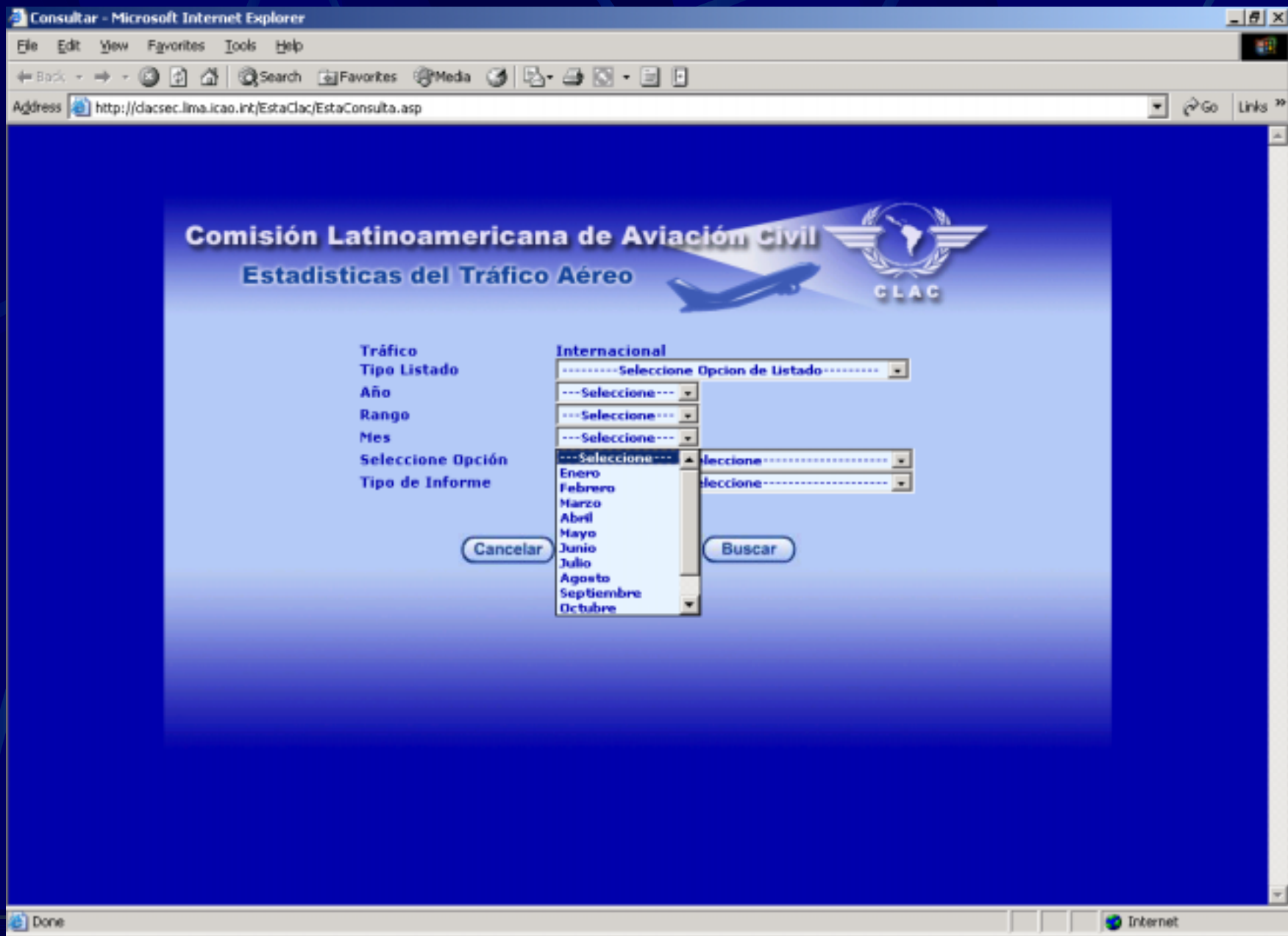
Tráfico
Tipo Listado
Año
Rango
Mes
Seleccione Opción
Tipo de Informe

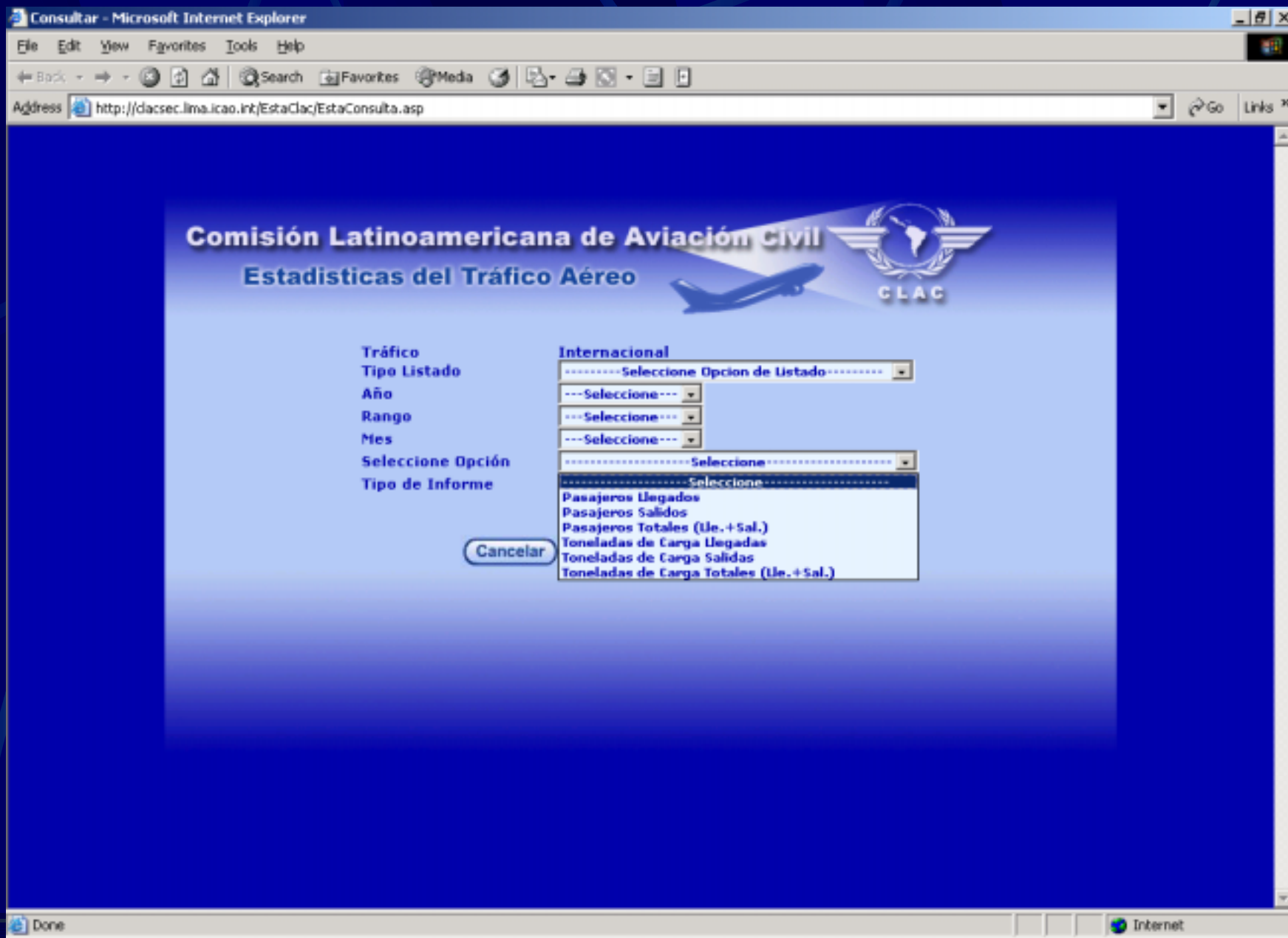
Internacional

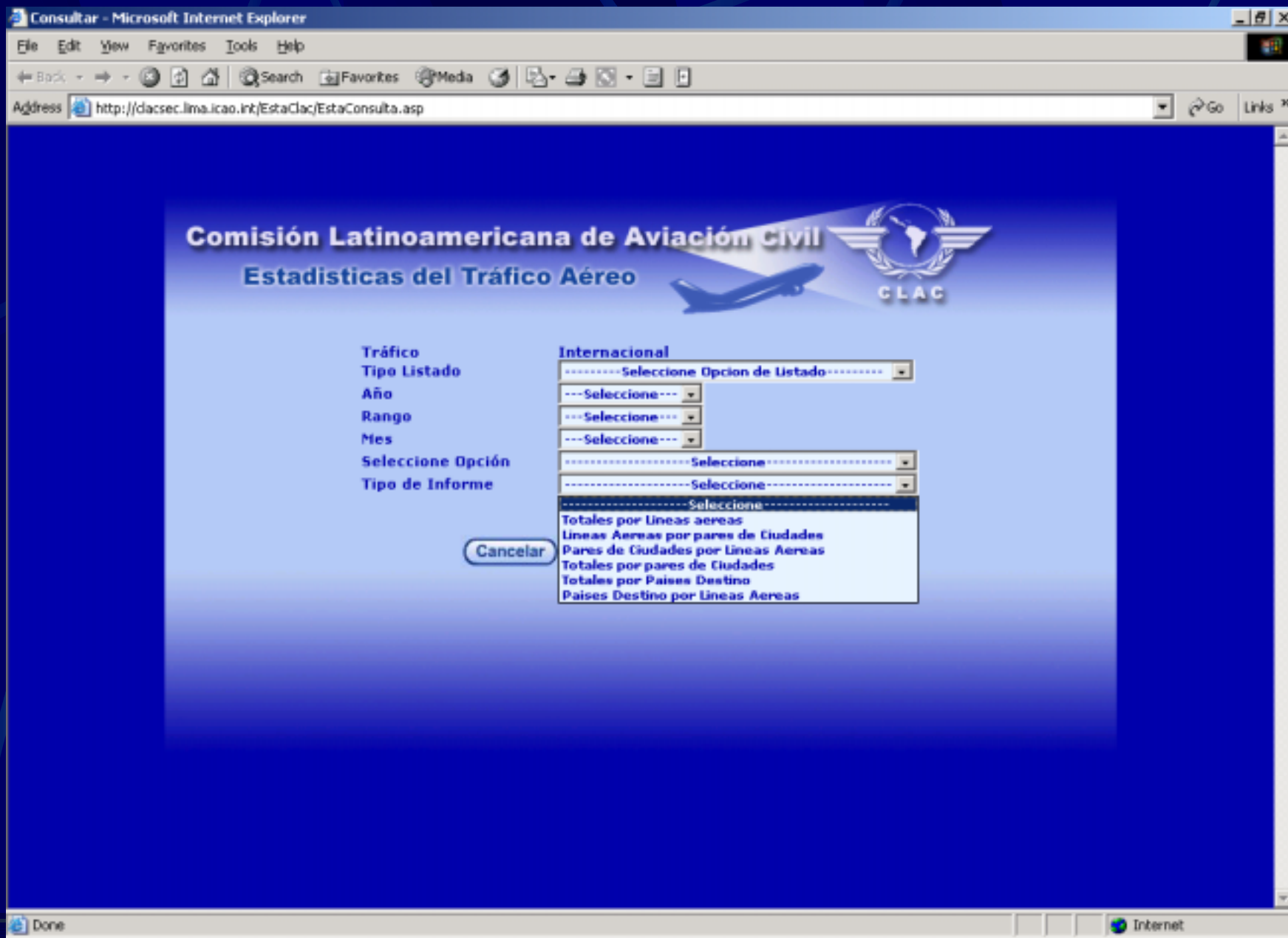
-----Seleccione Opcion de Listado-----
---Seleccione---
---Seleccione---
---Seleccione---
Mensual
Acumulado
-----Seleccione-----

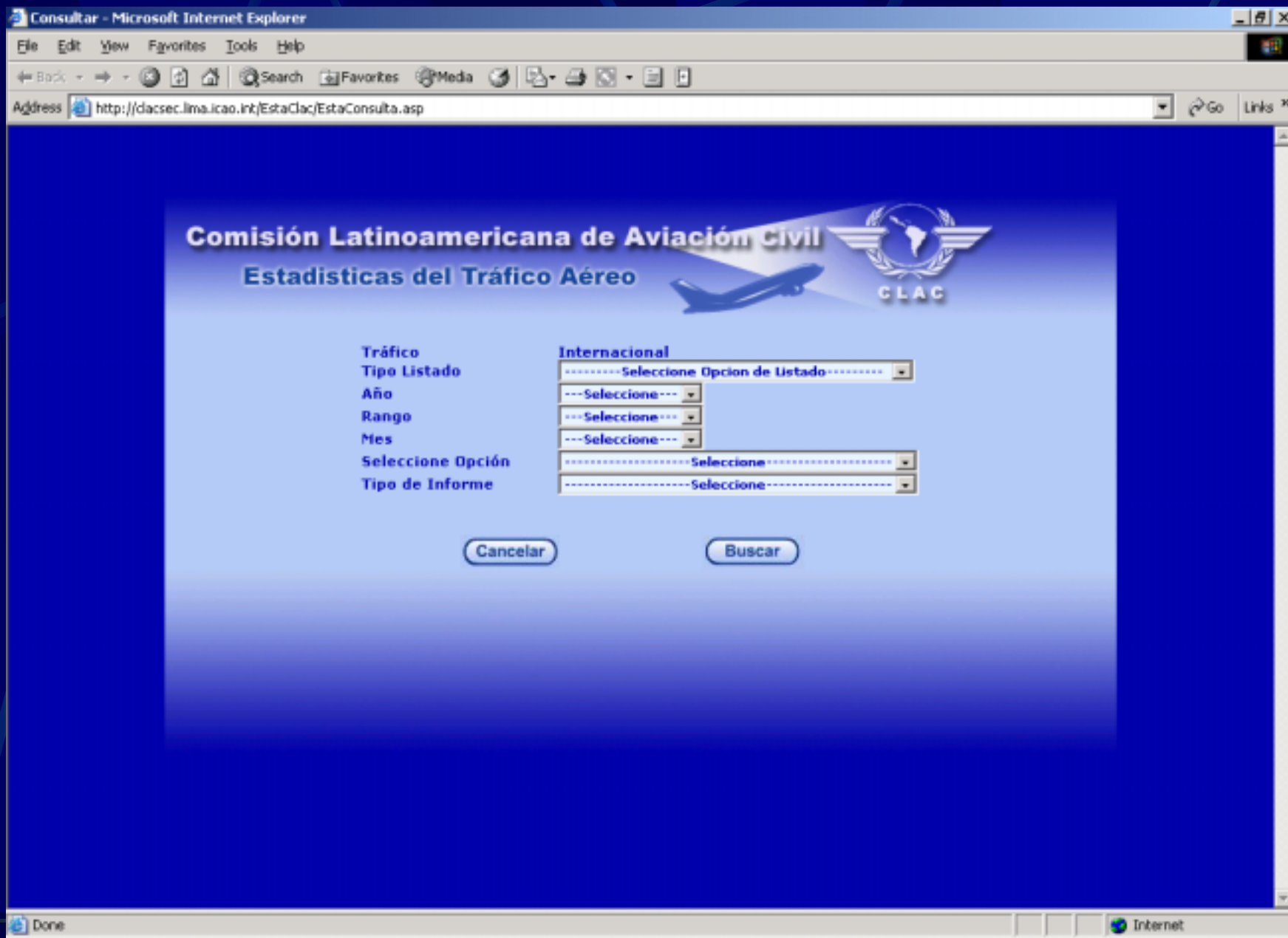
Cancelar Buscar

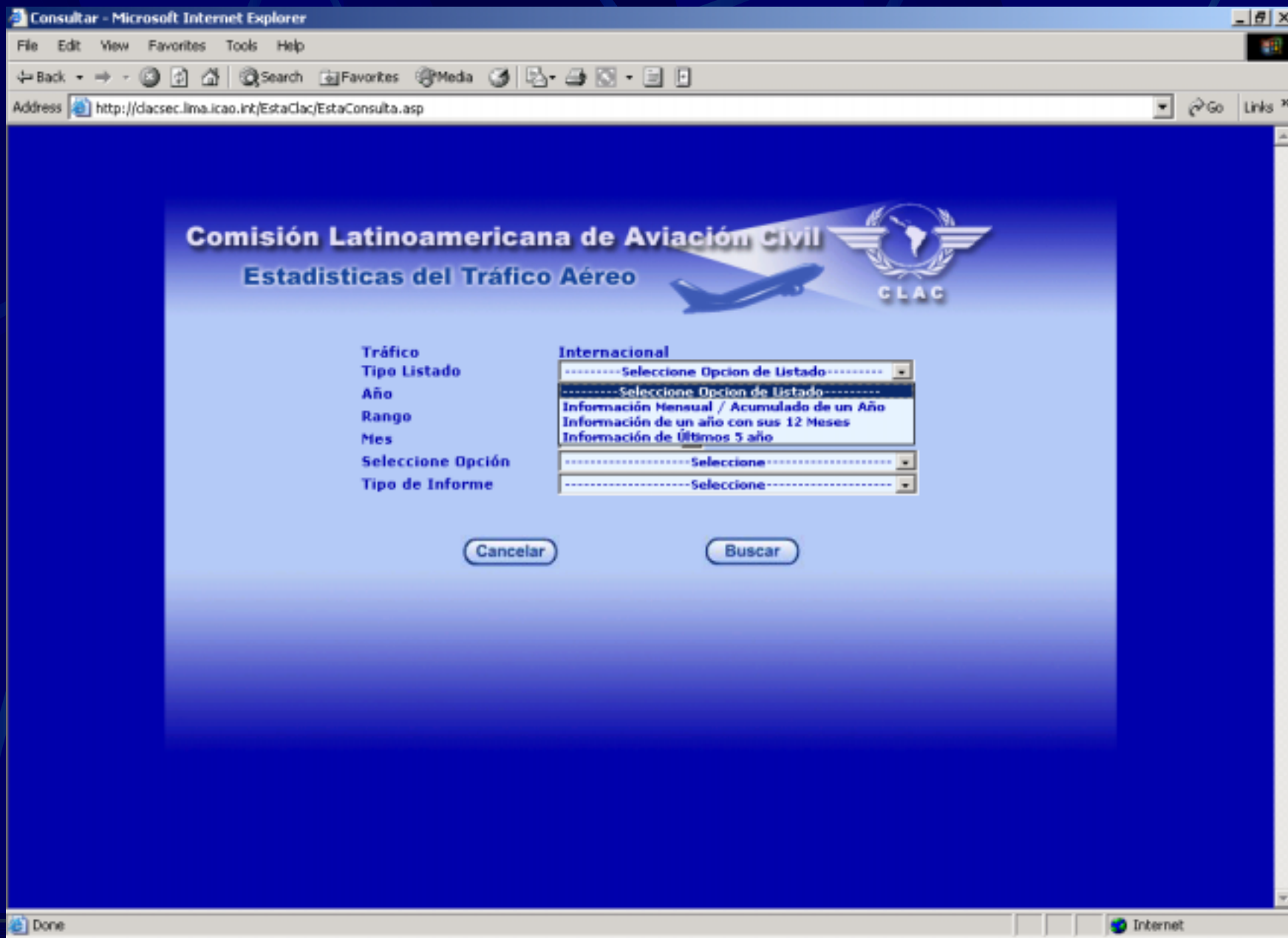
Done Internet

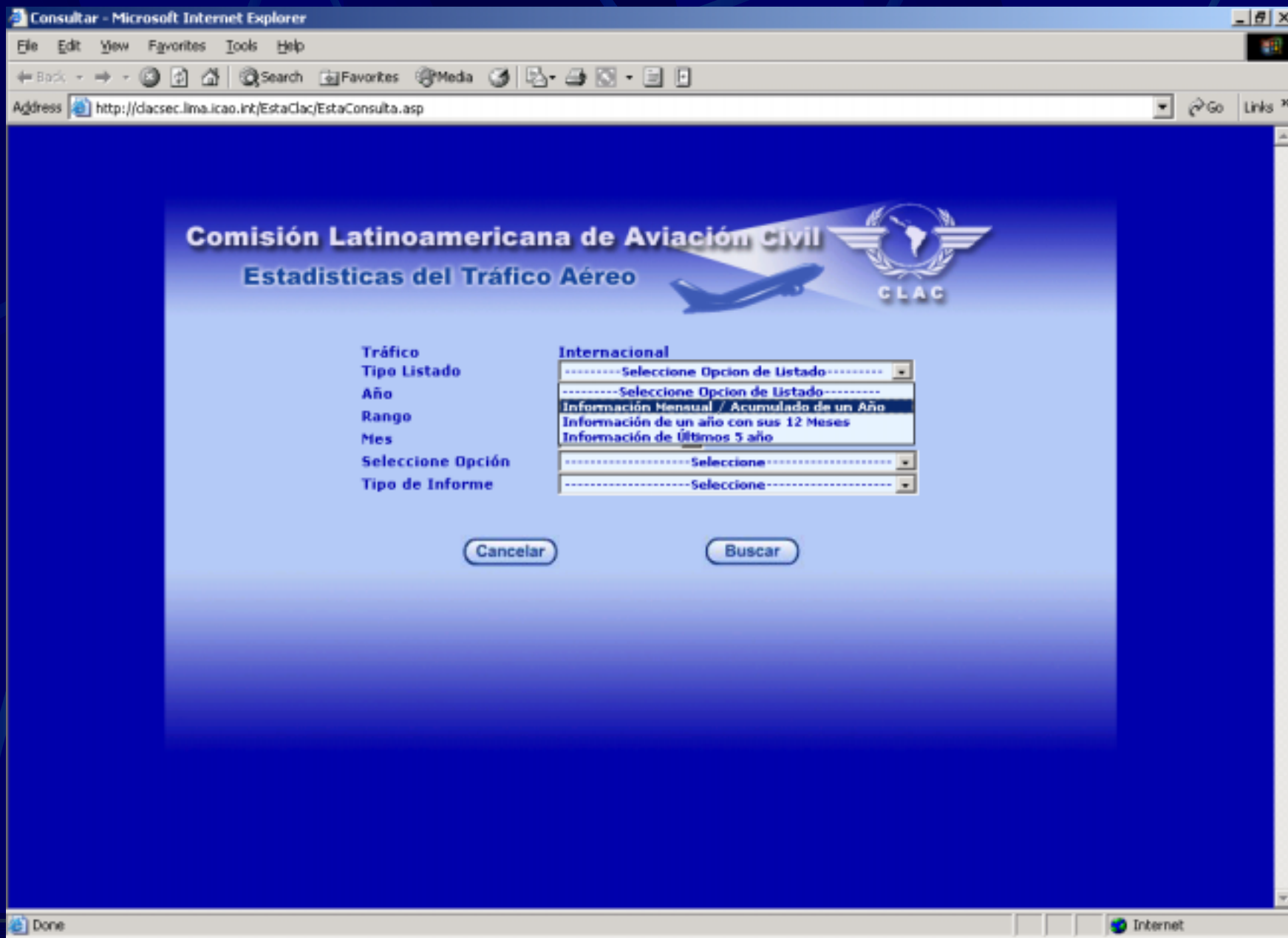


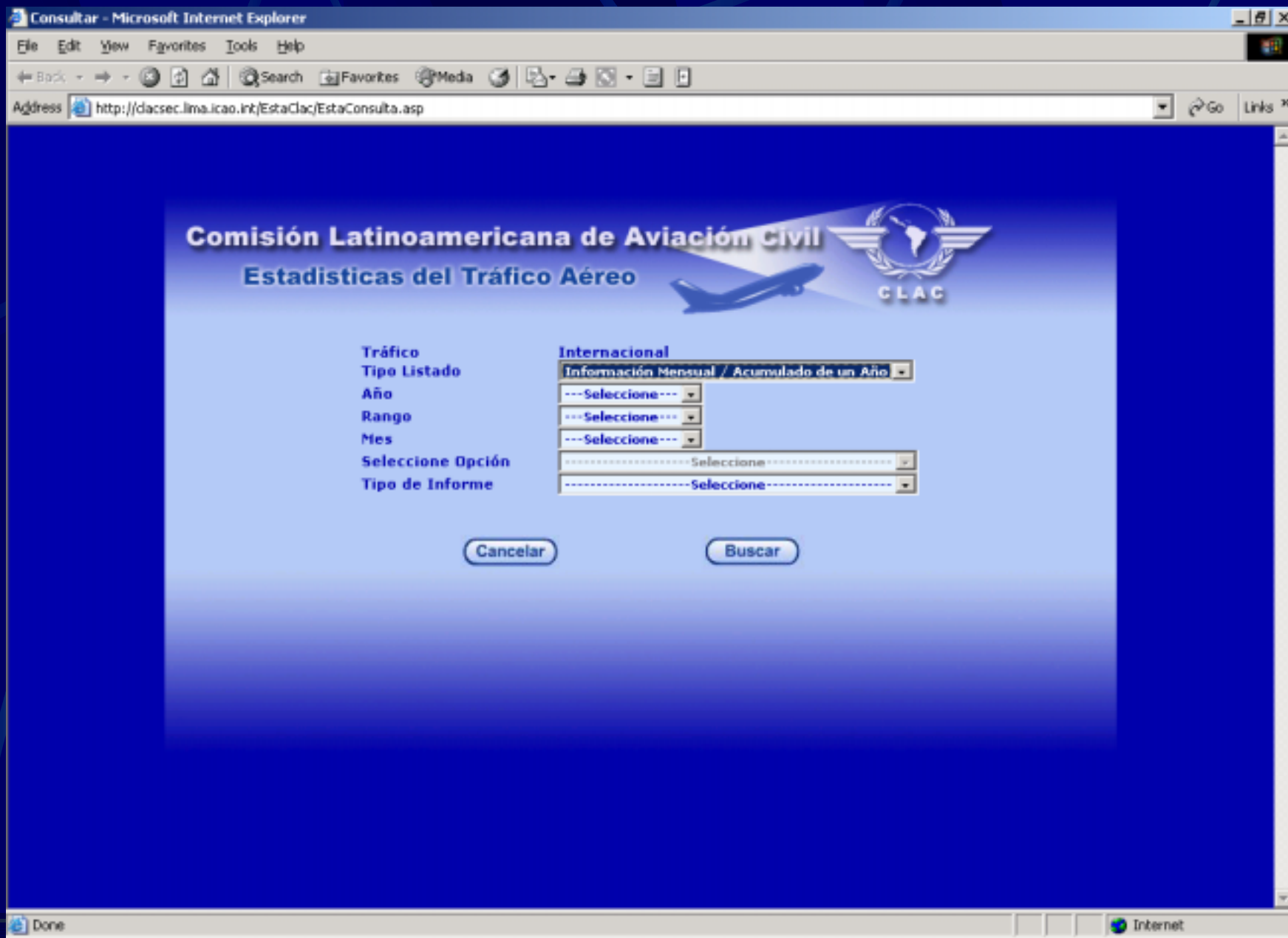


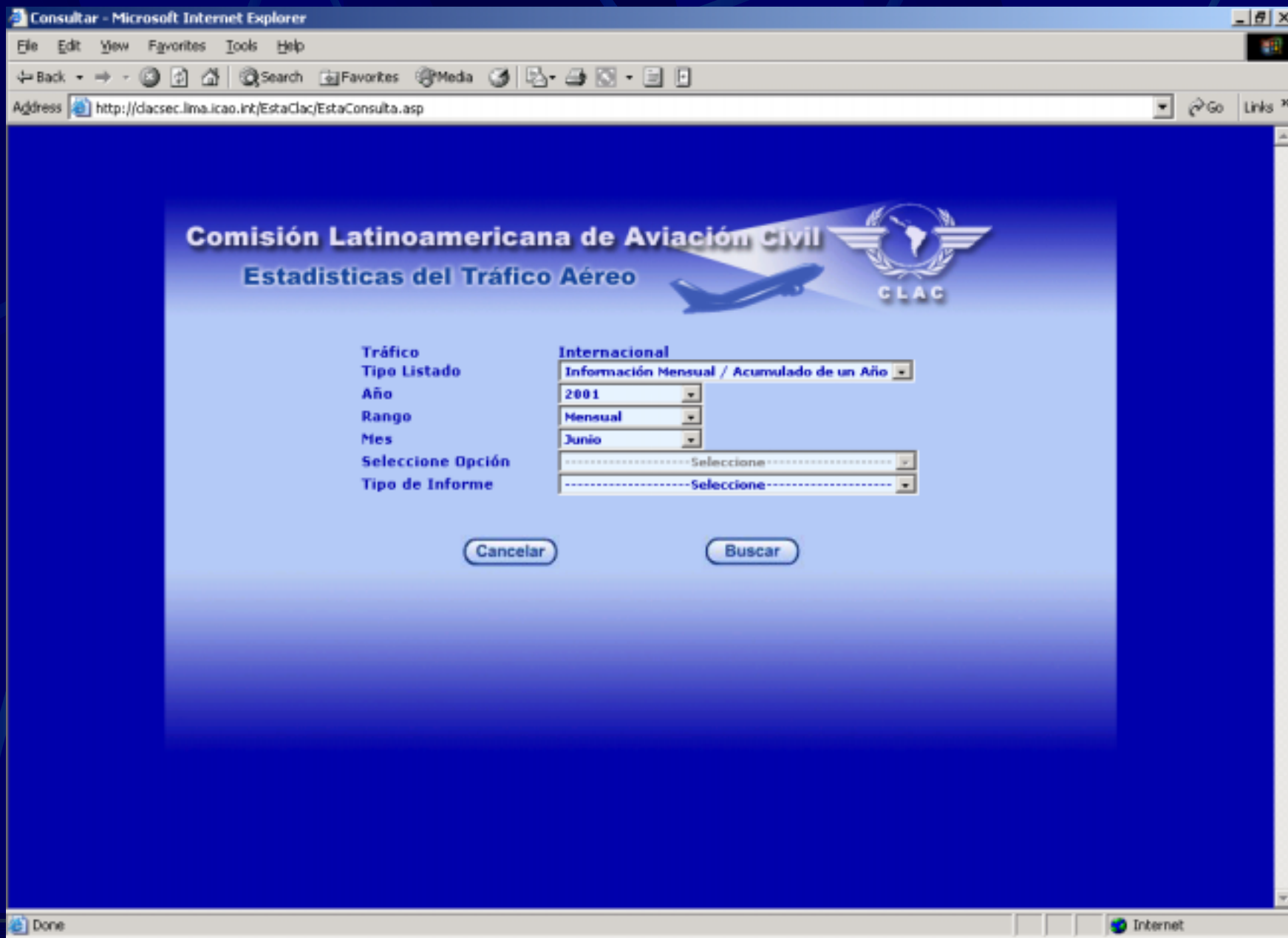












Consultar - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Home Search Favorites Media Print View Source

Address <http://clacsec.lima.icao.int/EstaClac/EstaConsulta.asp> Go Links

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Estadísticas del Tráfico Aéreo



Tráfico

Tipo Listado

Año

Rango

Mes

Seleccione Opción

Tipo de Informe

Cancelar

Internacional

Información Mensual / Acumulado de un Año

2001

Mensual

Junio

-----Seleccione-----

-----Seleccione-----

-----Seleccione-----

Totales por Lineas aereas

Lineas Aereas por pares de Ciudades

Pares de Ciudades por Lineas Aereas

Totales por pares de Ciudades

Totales por Paises Destino

Paises Destino por Lineas Aereas

Done Internet

Consultar - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Home Search Favorites Media Print View Source

Address <http://clacsec.lima.icao.int/EstaClac/EstaConsulta.asp> Go Links

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Estadísticas del Tráfico Aéreo



Tráfico
Tipo Listado
Año
Rango
Mes
Seleccione Opción
Tipo de Informe

Cancelar

Internacional

Información Mensual / Acumulado de un Año

2001

Mensual

Junio

-----Seleccione-----

-----Seleccione-----

-----Seleccione-----

Totales por líneas aéreas

Líneas Aéreas por pares de Ciudades

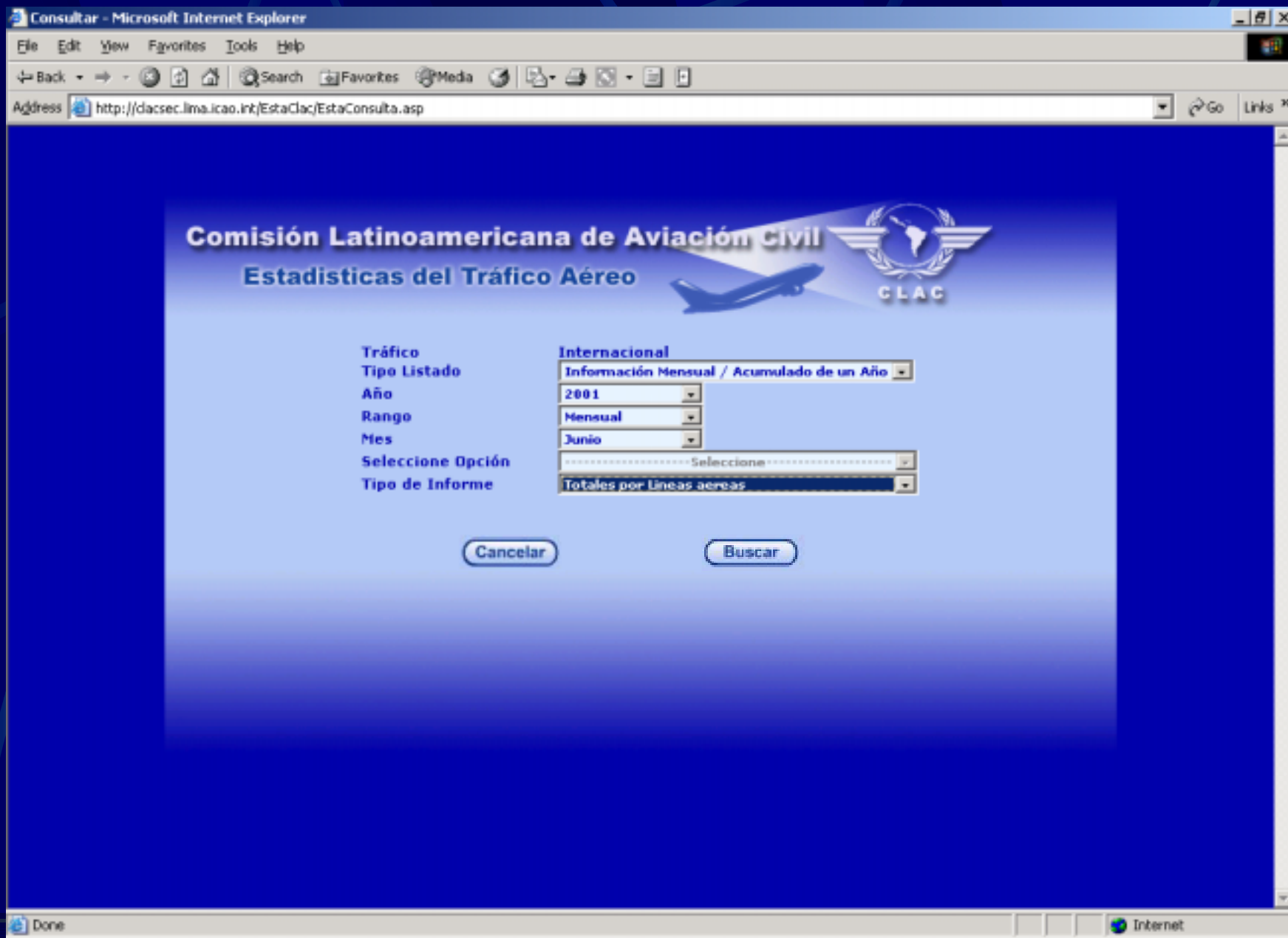
Pares de Ciudades por Líneas Aéreas

Totales por pares de Ciudades

Totales por Países Destino

Países Destino por Líneas Aéreas

Done Internet



Resultado de Consulta - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Home Search Favorites Media Print View Source

Address http://clacsec.lima.icao.int/EstaClac/reporte_1.asp Go Links

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Estadísticas del Tráfico Aéreo



Tipo de Listado: INFORMACION MENSUAL ACUMULADA DE UN AÑO

Tráfico : Internacional

Tipo de Informe : TOTALES POR LINEAS AEREAS

Rango : Mensual

Mes : JUNIO

Año : 2001

Linea Aérea	Pasajeros			Par. %	Carga en Toneladas			Par. %
	Salen	Entran	Total		Salen	Entran	Total	
AERO CONTINENTE	7198	1923	9121	0.273	194.6	64.7	259.3	0.195
AERO CONTINENTE CHILE	305	0	305	0.009	1.4	0.0	1.4	0.001
AEROCALIFORNIA S.A.	11320	15411	26731	0.801	0.0	0.0	0.0	0.000
AEROFLOT	477	161	638	0.019	0.0	10.4	10.4	0.008
AEROLCENTRALES DE COLOMBI	19905	9745	29650	0.889	328.4	40.8	369.2	0.278
AEROLINEAS ARGENTINAS	13384	8158	21542	0.646	273.1	106.0	379.1	0.285
AEROMAR C. POR A.	1602	2091	3693	0.111	0.0	0.0	0.0	0.000
AEROMEXPRESS S.A. DE C.V.	0	0	0	0.000	510.9	768.3	1279.2	0.963
UNITED AIR LINES INC.	56797	55276	112073	3.360	2556.4	1528.2	4084.6	3.074
UNITED PARCEL SERVICE COM.	0	0	0	0.000	2830.0	2249.2	5079.2	3.822
VARIG	163133	64548	227681	6.826	7811.9	4676.5	12488.4	9.398
Totales	1851762	1483573	3335335	100	83244.0	49645.2	132889.2	100

<< Back

Done Internet

Consultar - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Home Search Favorites Media Print View Source

Address <http://clacsec.lima.icao.int/EstaClac/EstaConsulta.asp> Go Links

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Estadísticas del Tráfico Aéreo



Tráfico

Tipo Listado

Año

Rango

Mes

Seleccione Opción

Tipo de Informe

Internacional

-----Seleccione Opcion de Estado-----

---Seleccione---

---Seleccione---

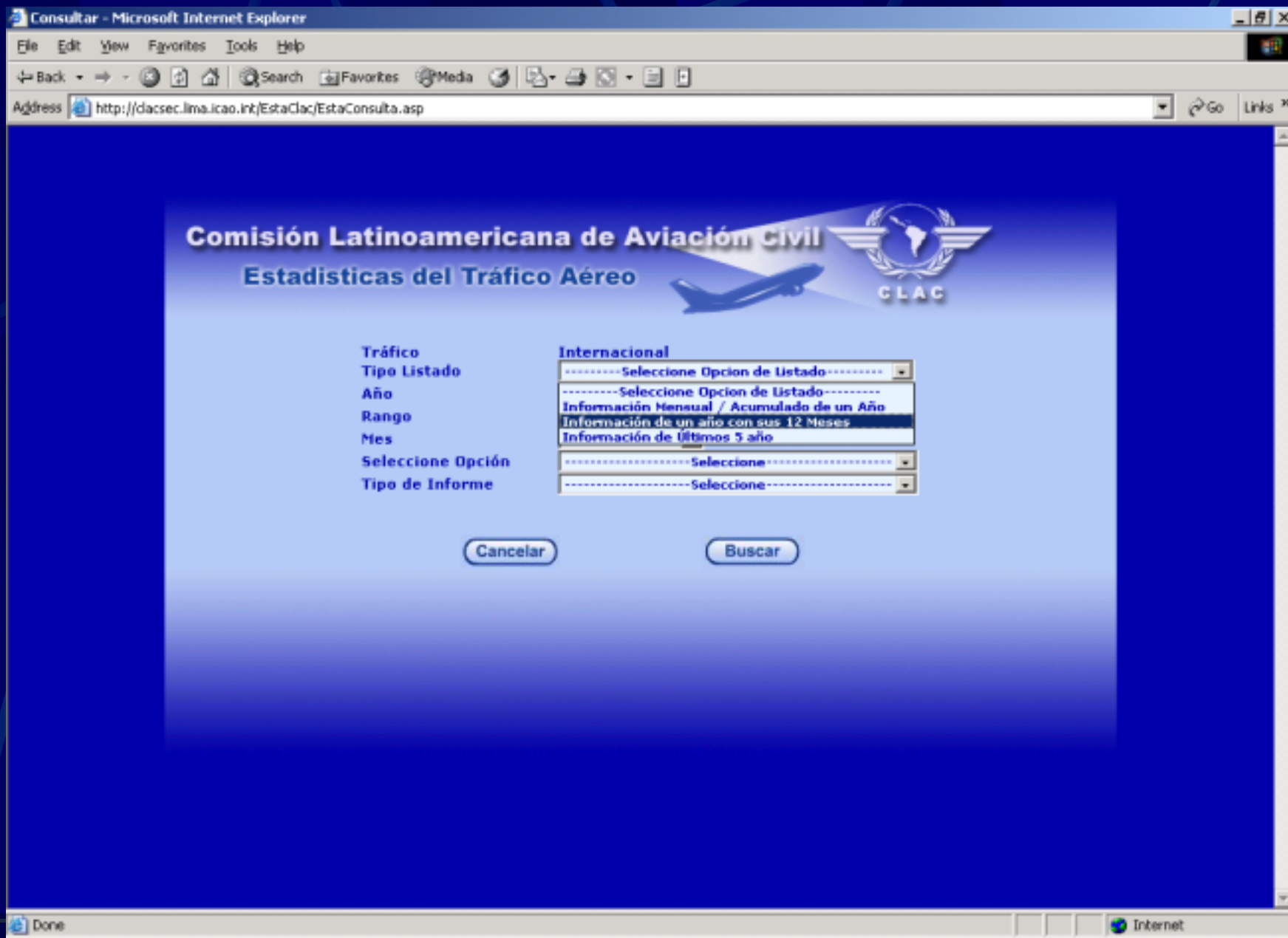
---Seleccione---

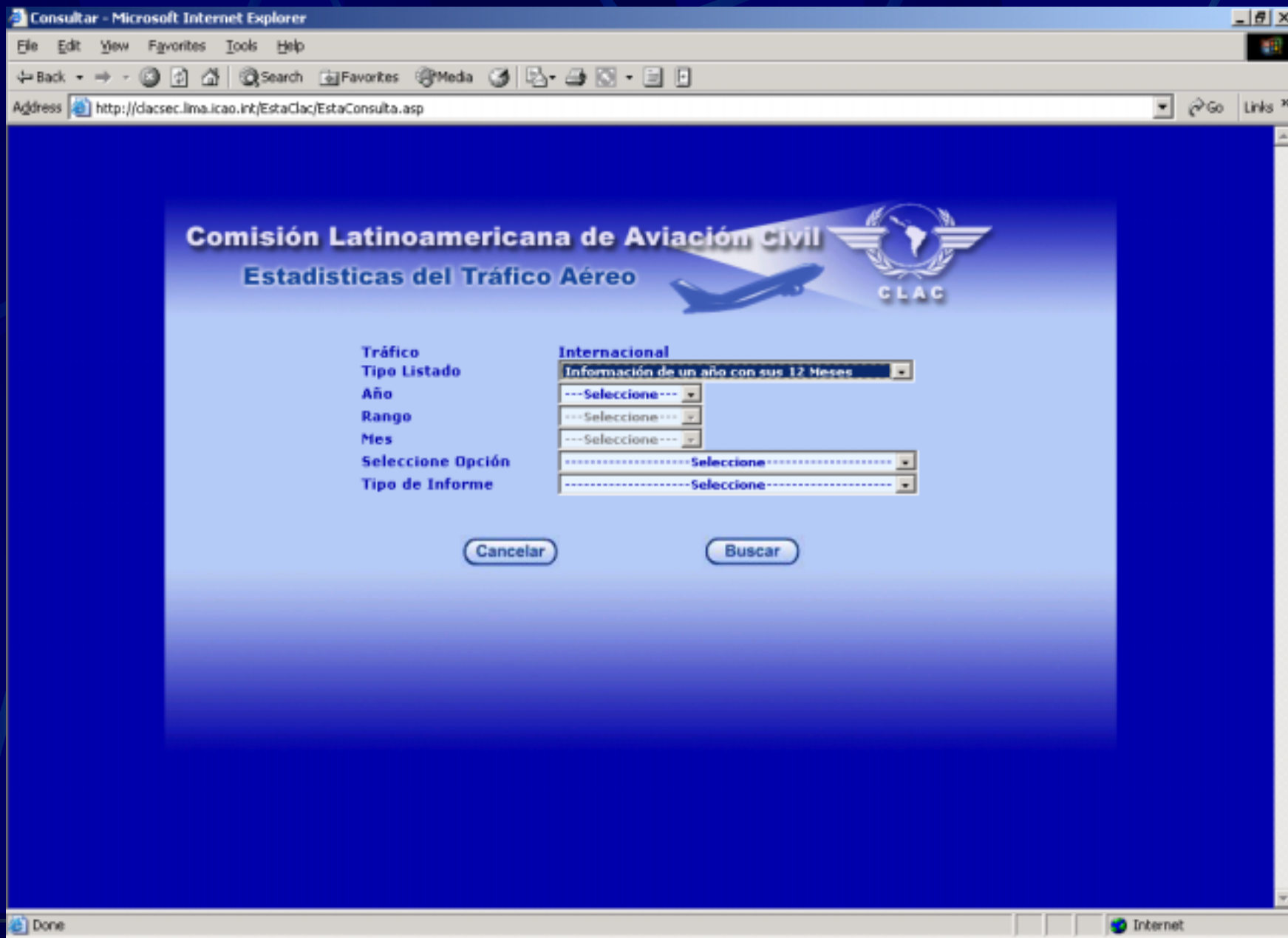
-----Seleccione-----

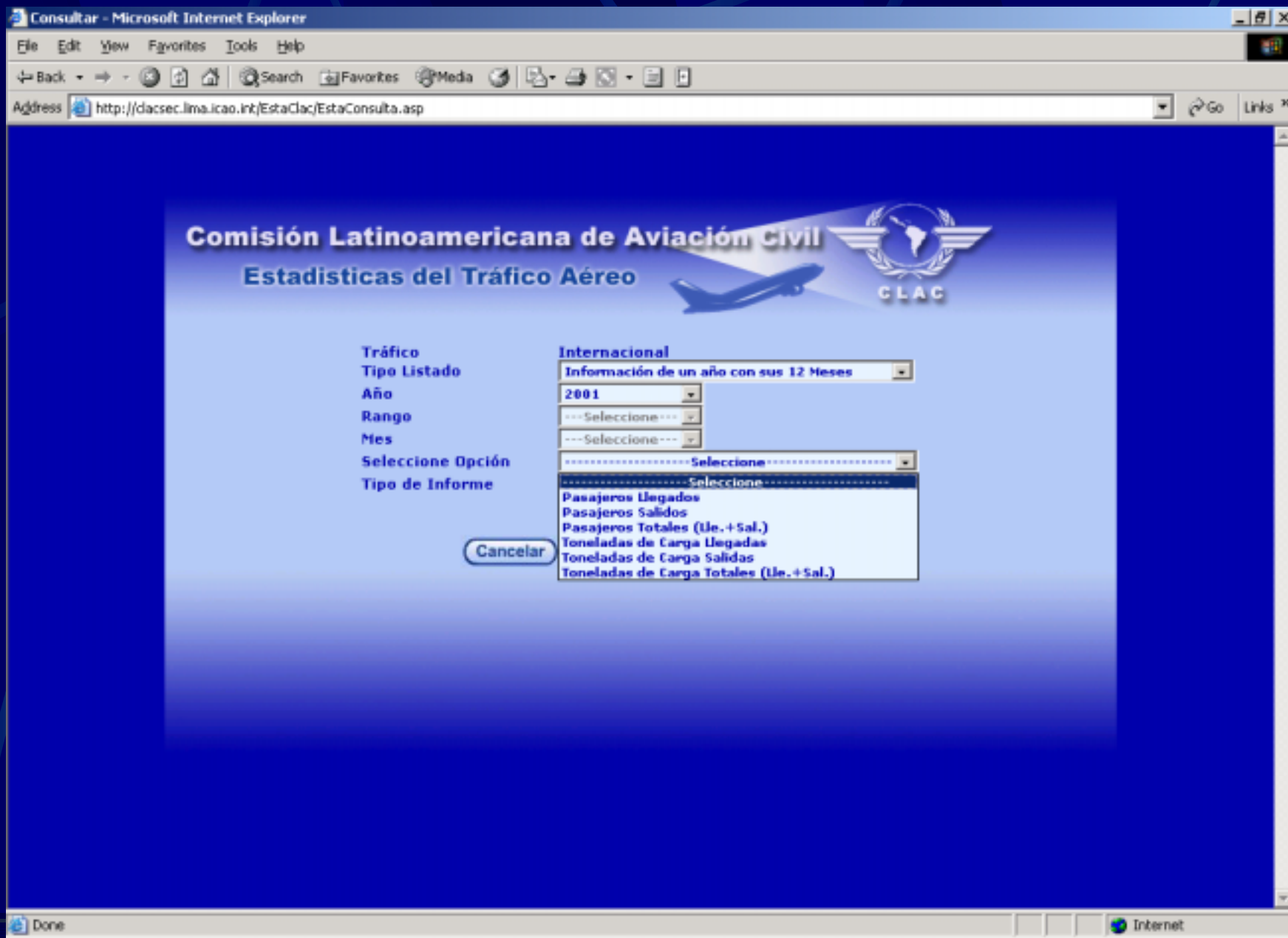
-----Seleccione-----

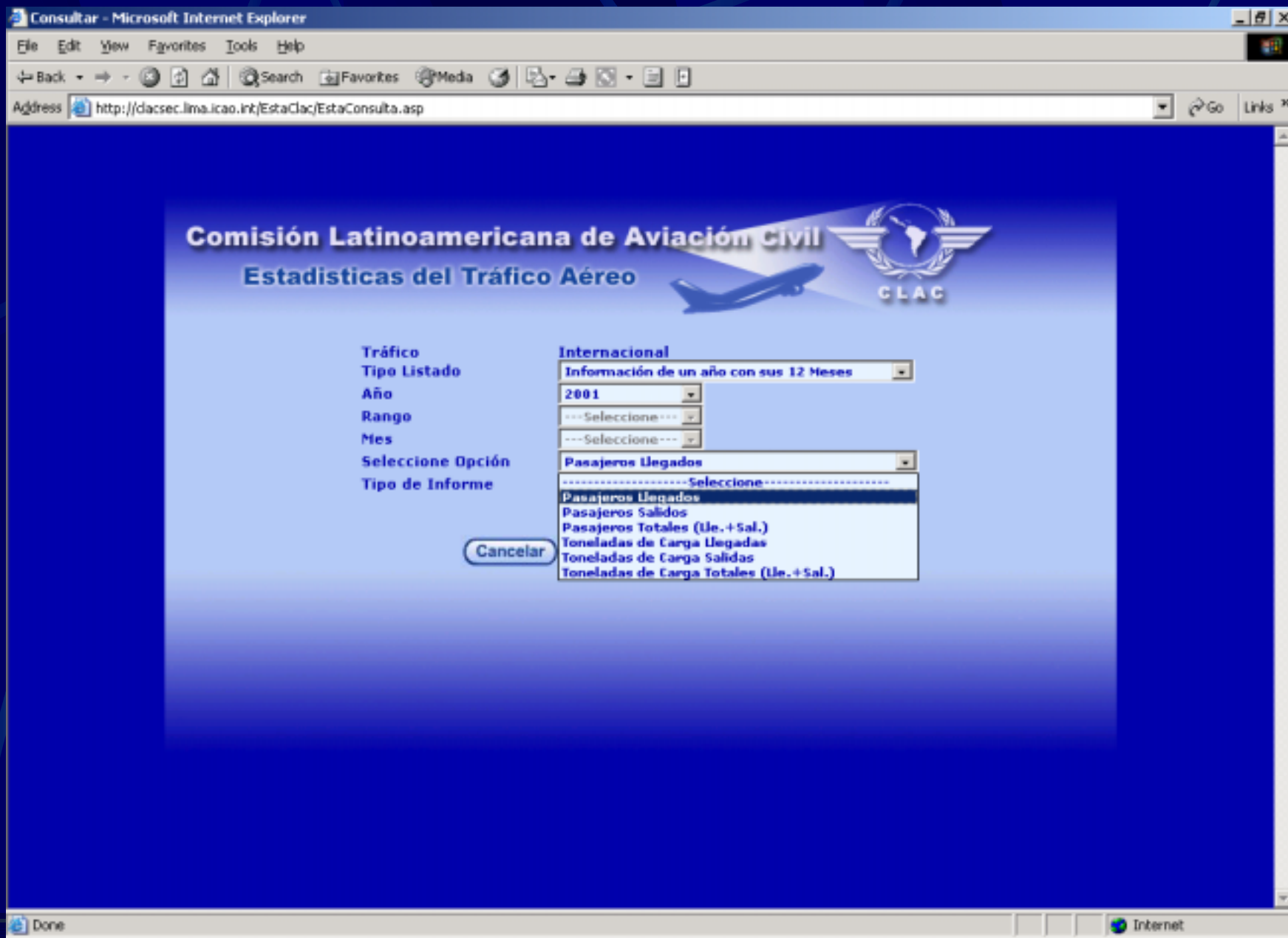
Cancelar Buscar

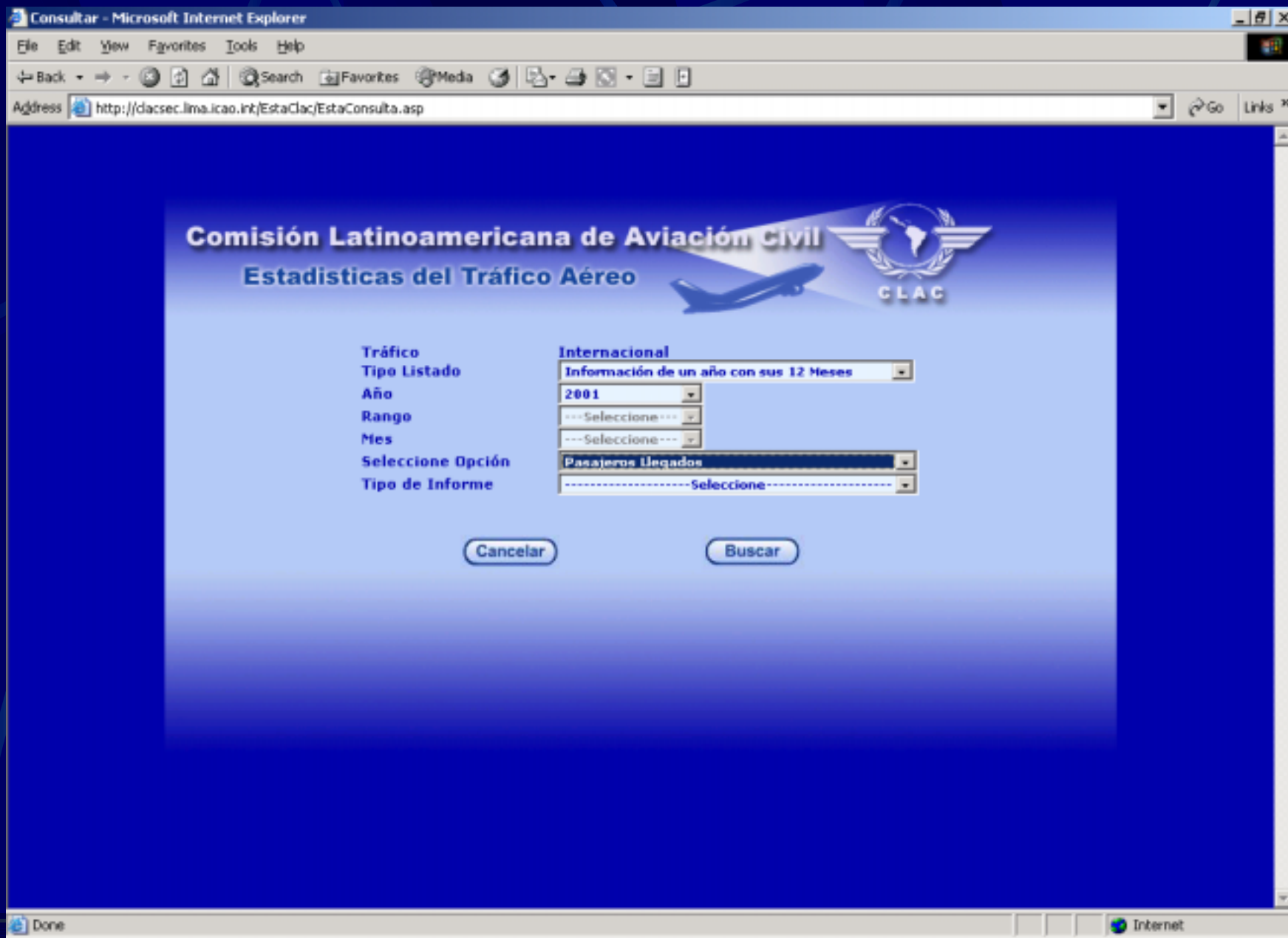
Done Internet











Consultar - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Reload Home Search Favorites Media Print View Source

Address <http://clacsec.lima.icao.int/EstaClac/EstaConsulta.asp> Go Links

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Estadísticas del Tráfico Aéreo



Tráfico
Tipo Listado
Año
Rango
Mes
Seleccione Opción
Tipo de Informe

Cancelar

Internacional

Información de un año con sus 12 Meses

2001

---Seleccione---

---Seleccione---

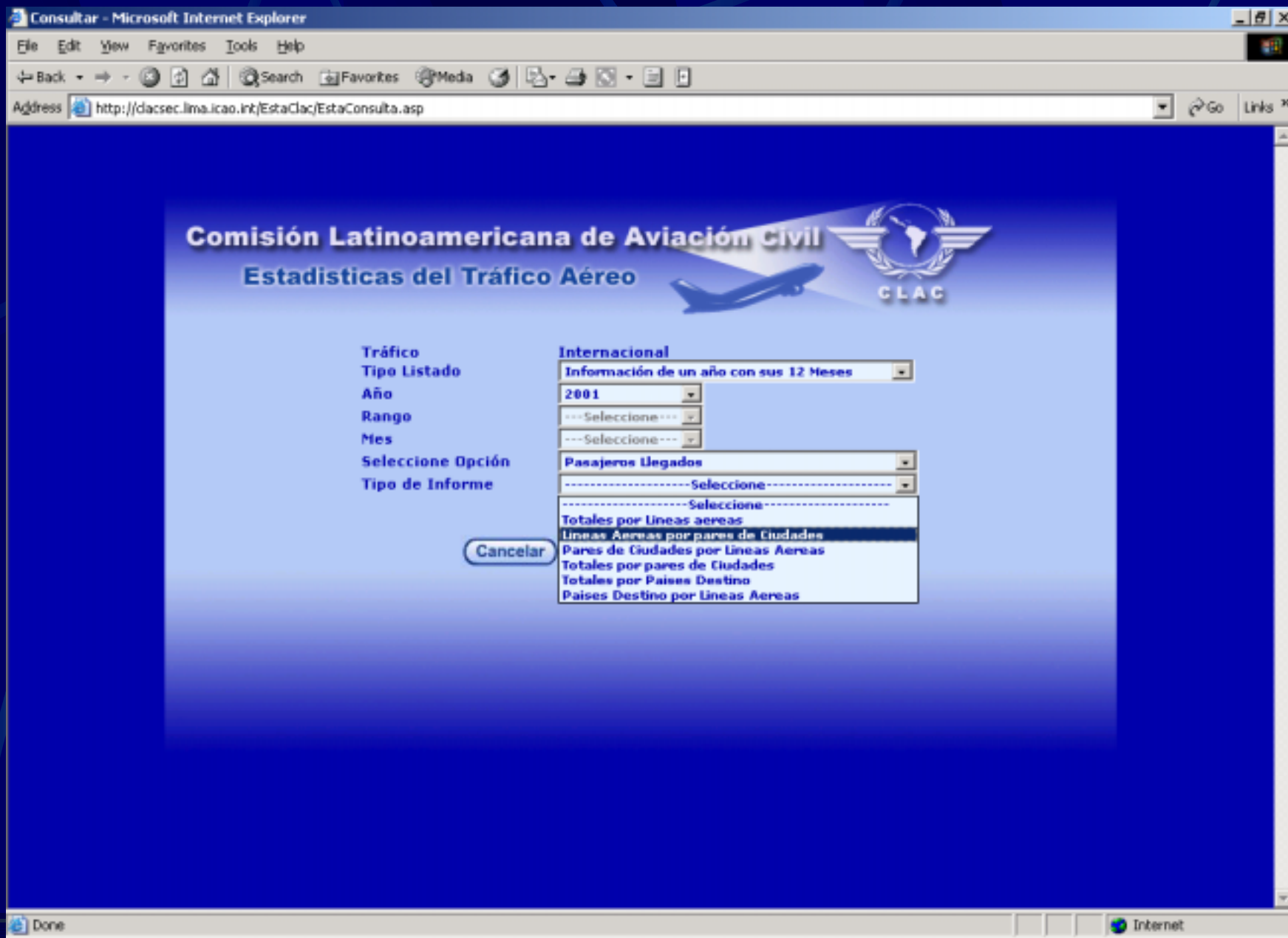
Pasajeros Llegados

-----Seleccione-----

-----Seleccione-----

- Totales por Lineas aereas
- Lineas Aereas por pares de Ciudades
- Pares de Ciudades por Lineas Aereas
- Totales por pares de Ciudades
- Totales por Paises Destino
- Paises Destino por Lineas Aereas

Done Internet



Consultar - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Home Search Favorites Media Print View Source

Address <http://clacsec.lima.icao.int/EstaClac/EstaConsulta.asp> Go Links

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Estadísticas del Tráfico Aéreo



Tráfico
Tipo Listado
Año
Rango
Mes
Seleccione Opción
Tipo de Informe

Internacional
Información de un año con sus 12 Meses
2001
---Seleccione---
---Seleccione---
Pasajeros Llegados
Lineas Aereas por pares de Ciudades

Cancelar Buscar

Done Internet

Resultado de Consulta - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Reload Home Search Favorites Media Print

Address http://dacsec.lima.icao.int/EstaClac/reporte_2.asp Go Links

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Estadísticas del Tráfico Aéreo



Tipo de Listado: INFORMACION DE UN AÑO CON 12 MESES

Tráfico : Internacional

Tipo de Informe : LINEAS AEREAS POR PARES DE CIUDADES

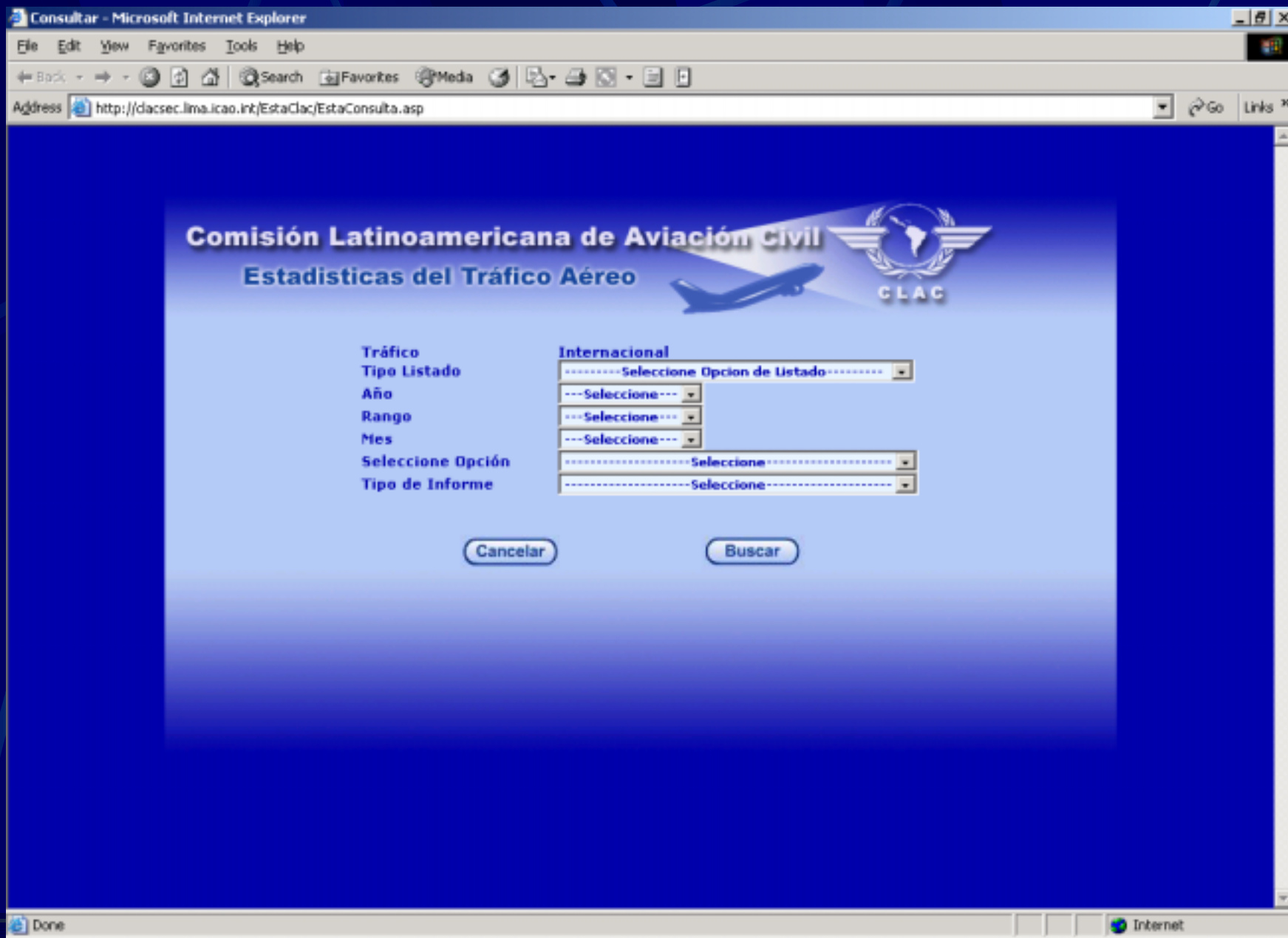
Selección : Pasajeros Llegados

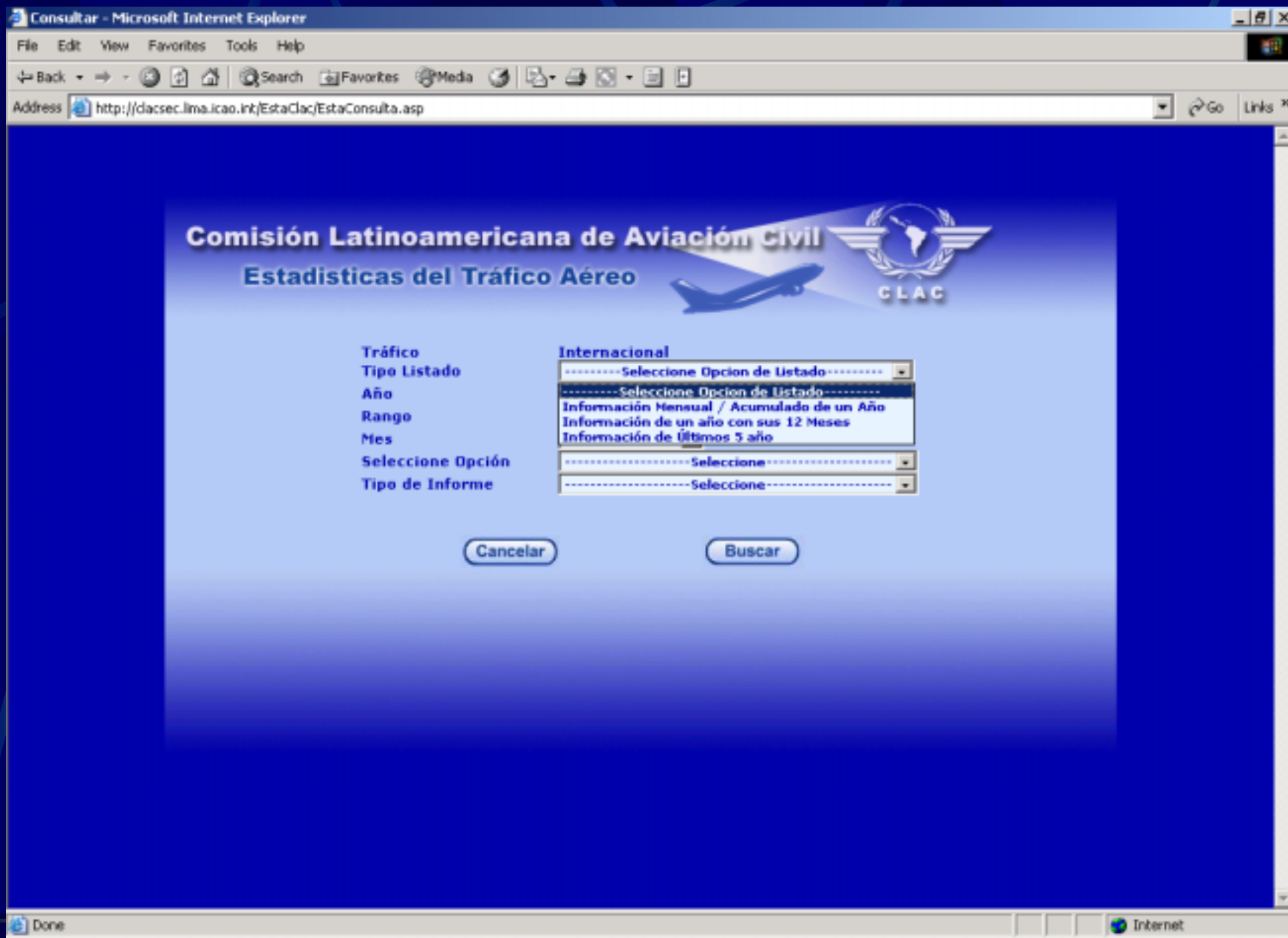
Año : 2001

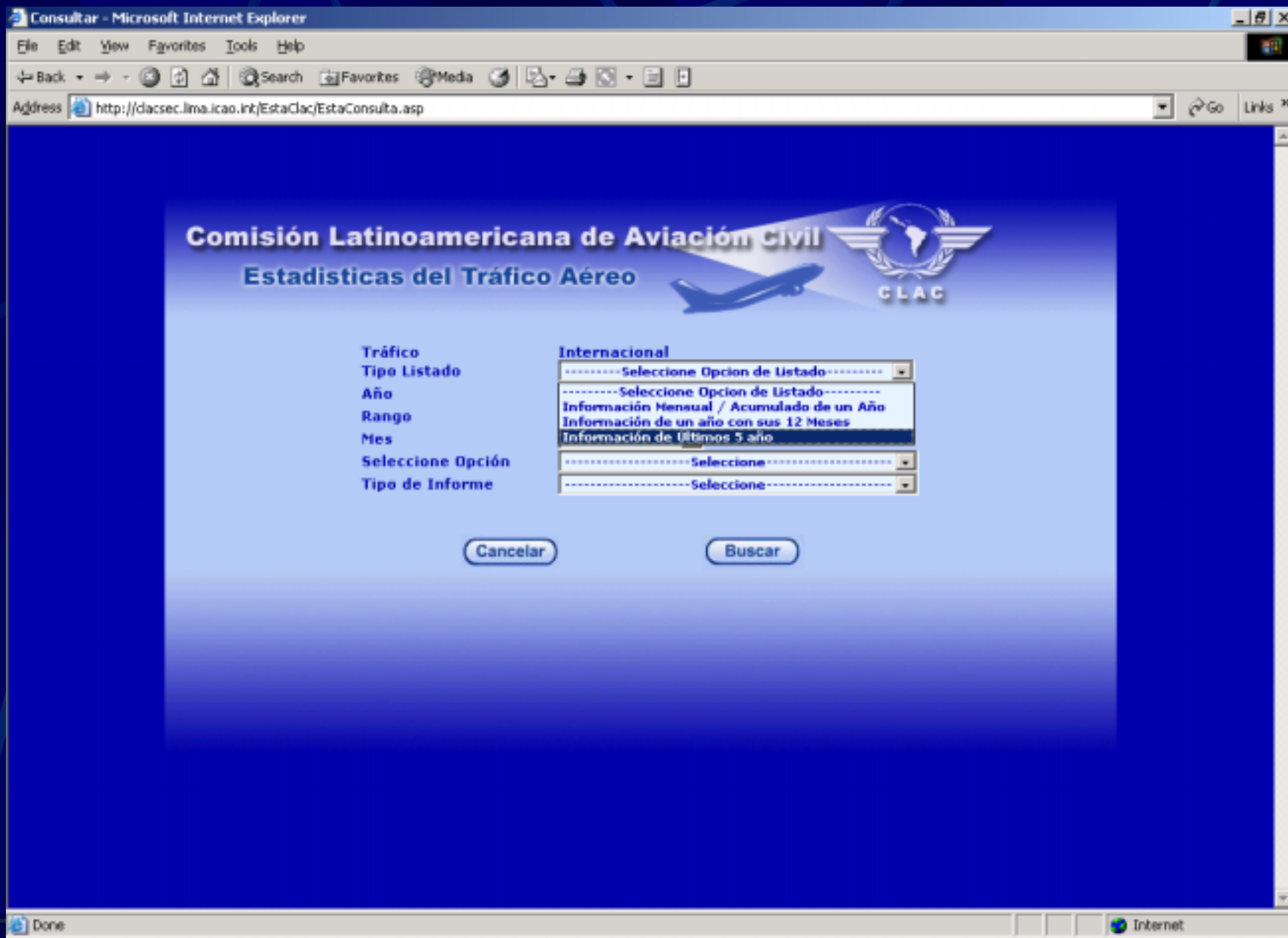
Linea Aérea	Ciudad		Meses											
	Origen	Destino	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	No	
AERO CONTINENTE	MIAMI	LIMA	1135	799	1281	1011	1116	1560	2029	1210	546	126		
		SANTIAGO	117	1900	1250	842	996	363	0	0	0	0		
Totales			1252	2699	2531	1853	2112	1923	2029	1210	546	126		
	ROMA	RIO DE JANEIRO	539	540	737	709	702	1065	956	949	777	922		
		SÃO PAULO (GRU)	1054	818	872	888	868	831	1078	905	1226	1064		
	TOKYO	RIO DE JANEIRO	114	61	163	108	54	160	46	212	74	165		
		SÃO PAULO (GRU)	2207	2320	2602	2181	1851	2201	2572	2325	1983	2353	2	
	WILLEMSTAD	MANAUS	0	155	0	0	0	0	0	0	0	0		
Totales			1562701	1414454	1512096	1440415	1354986	1477779	1666717	1559830	854279	1065515	1166	

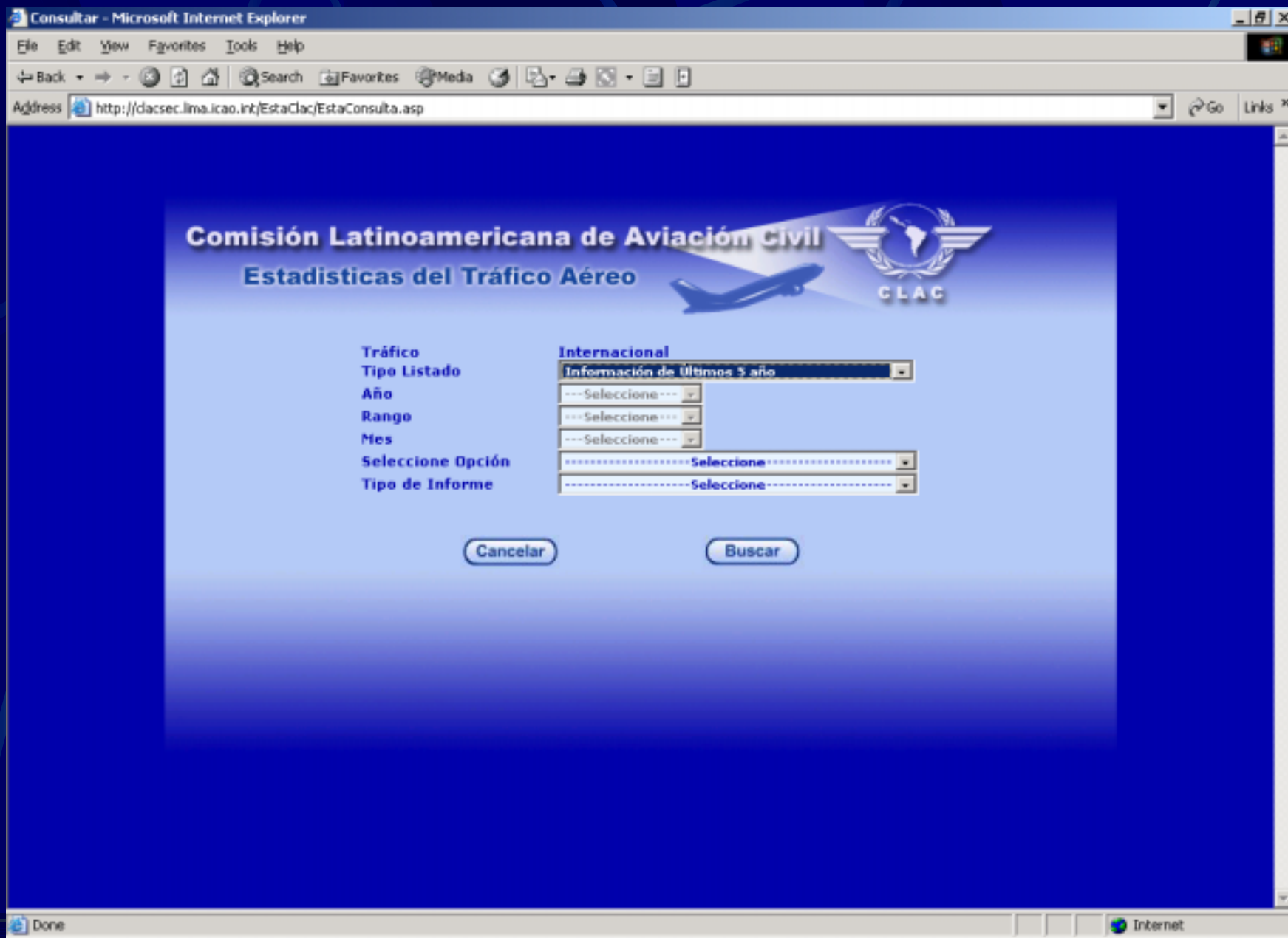
<< Back

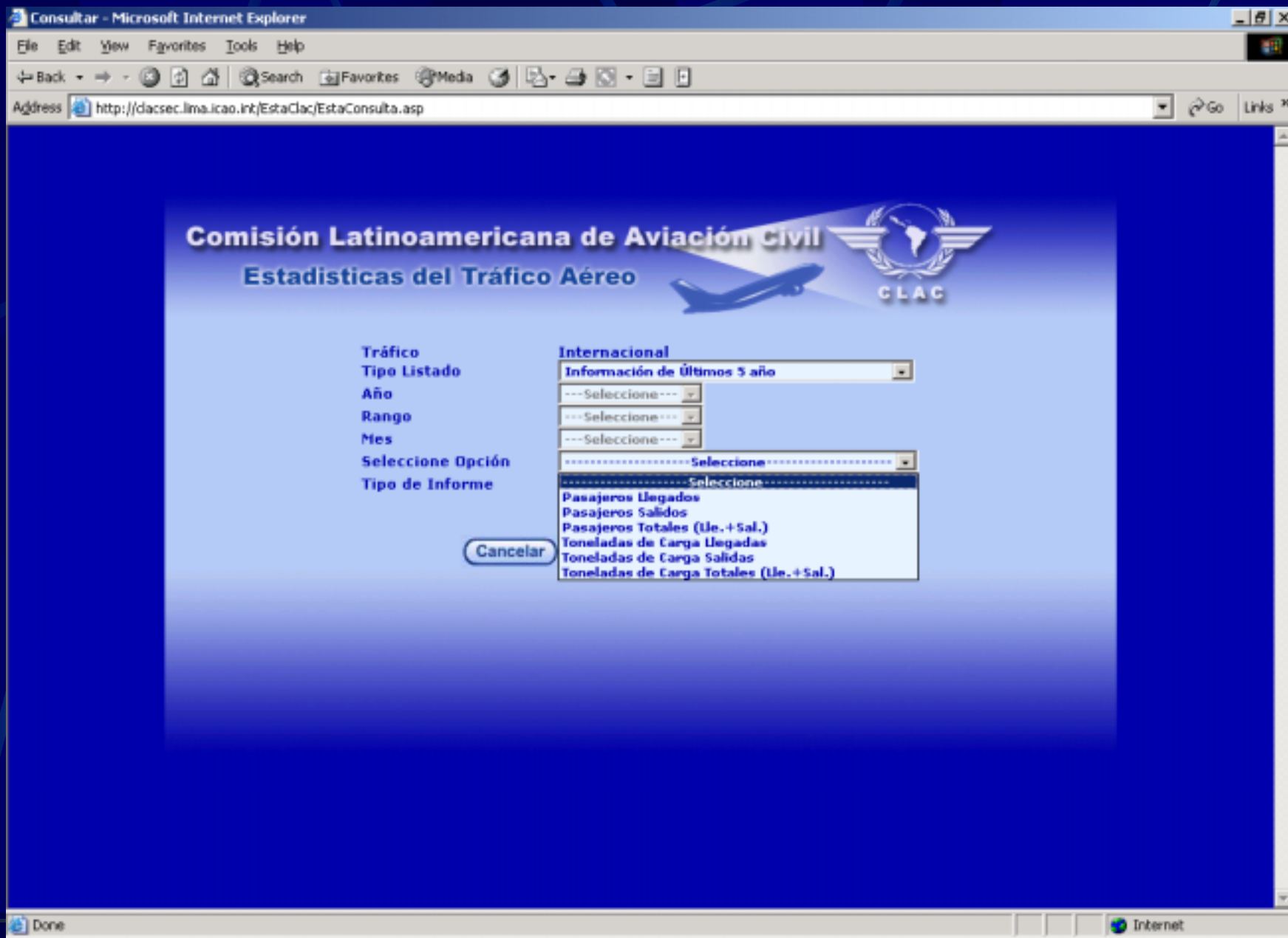
Done Internet

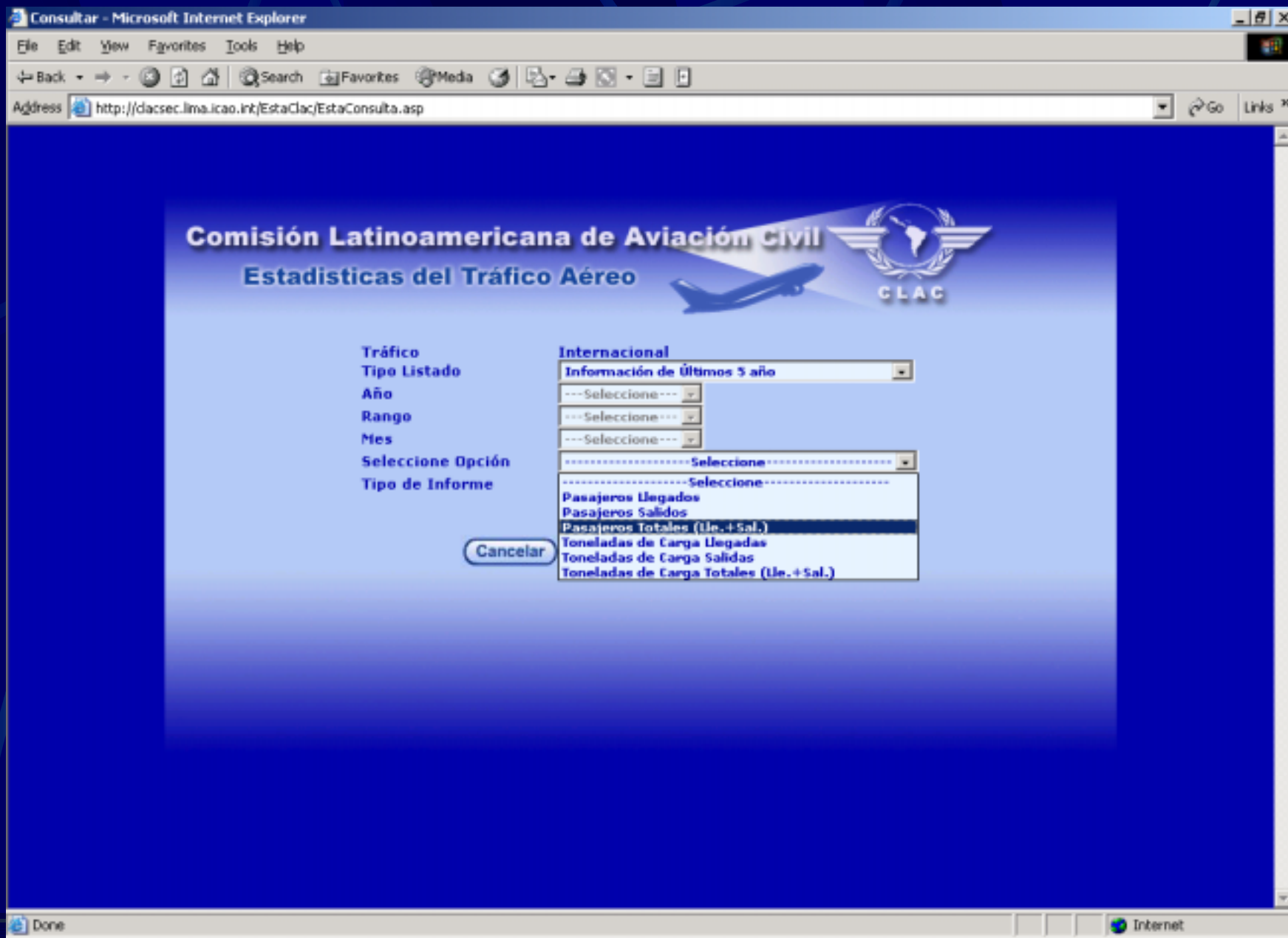


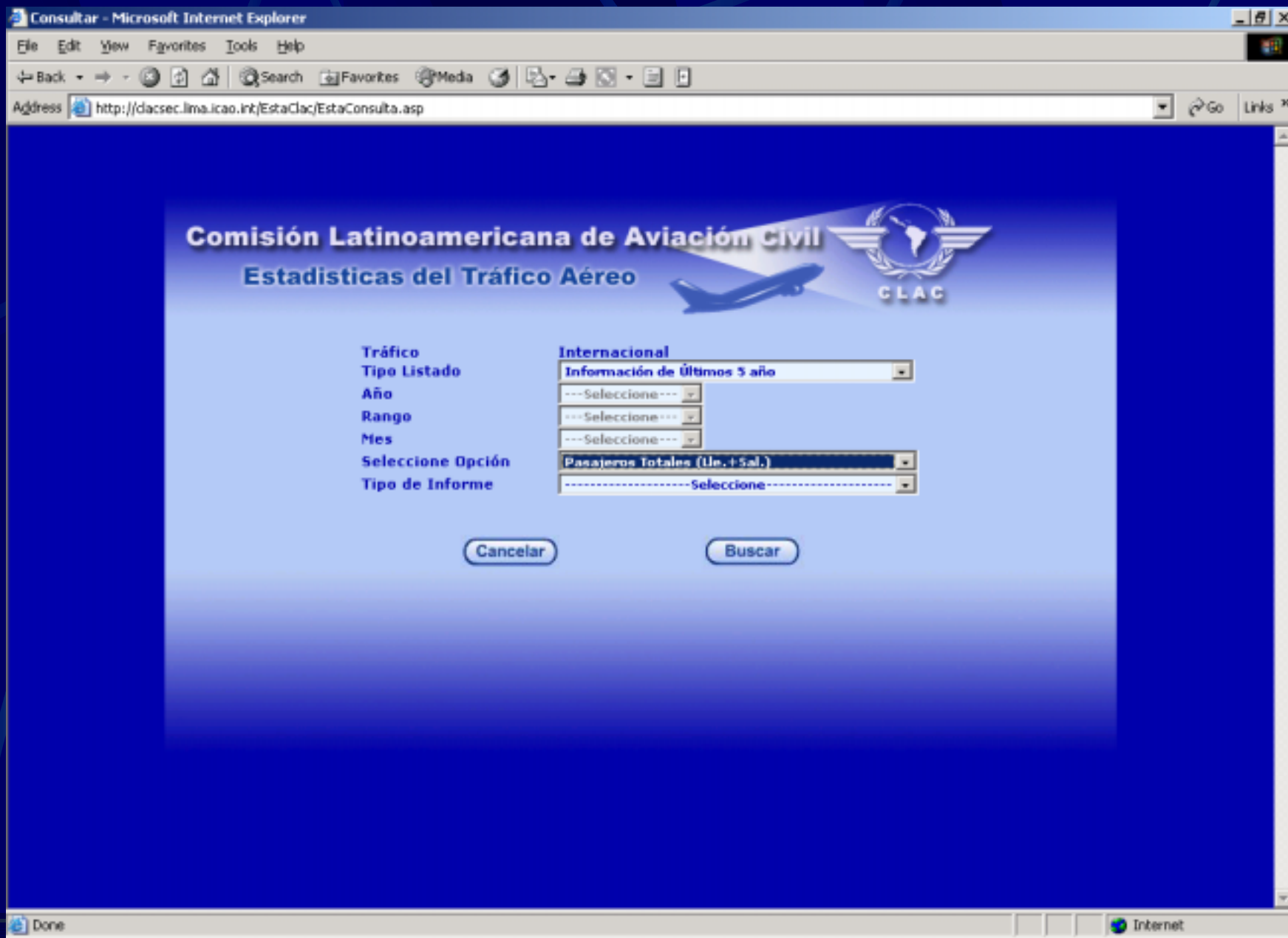


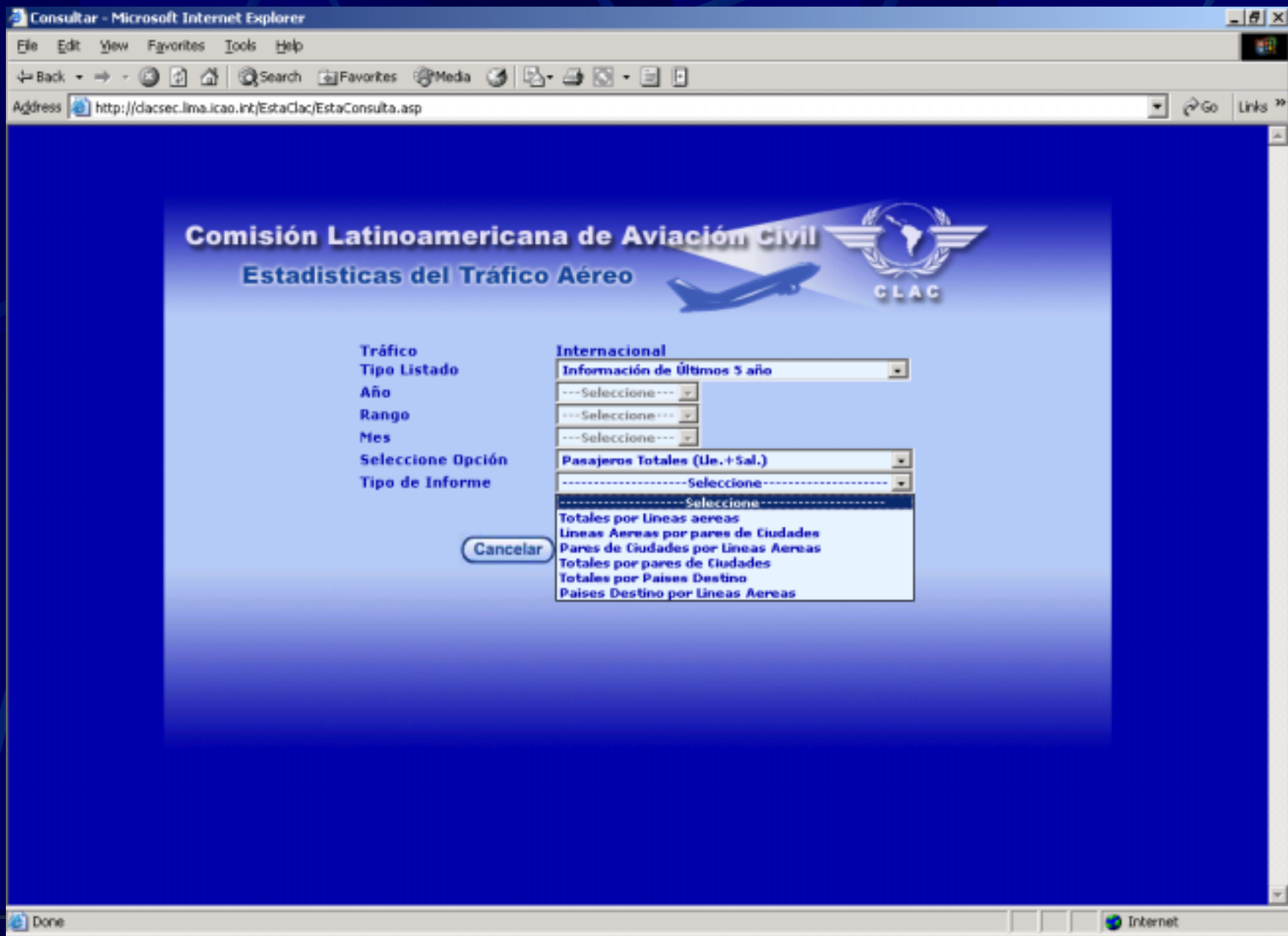


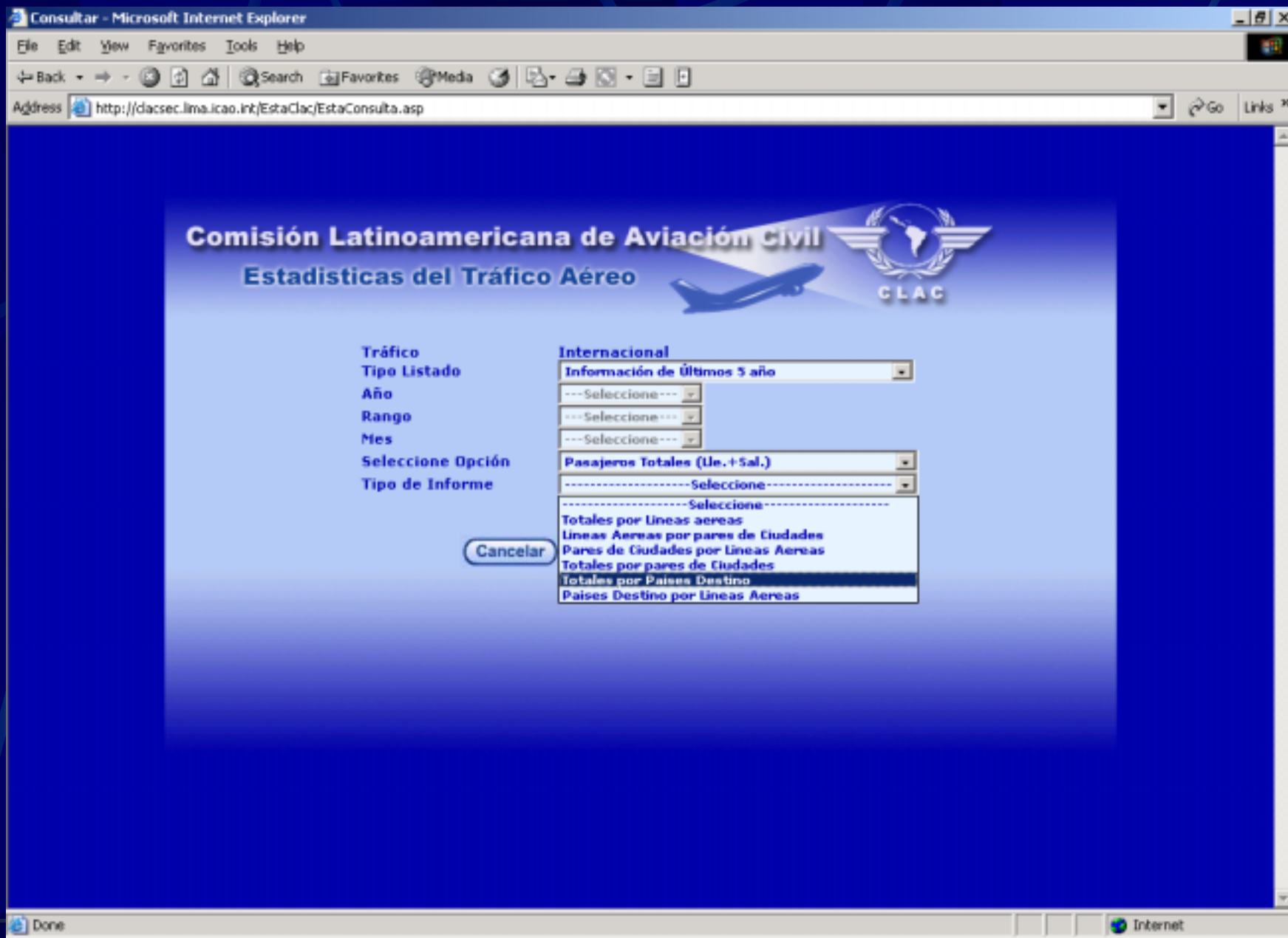


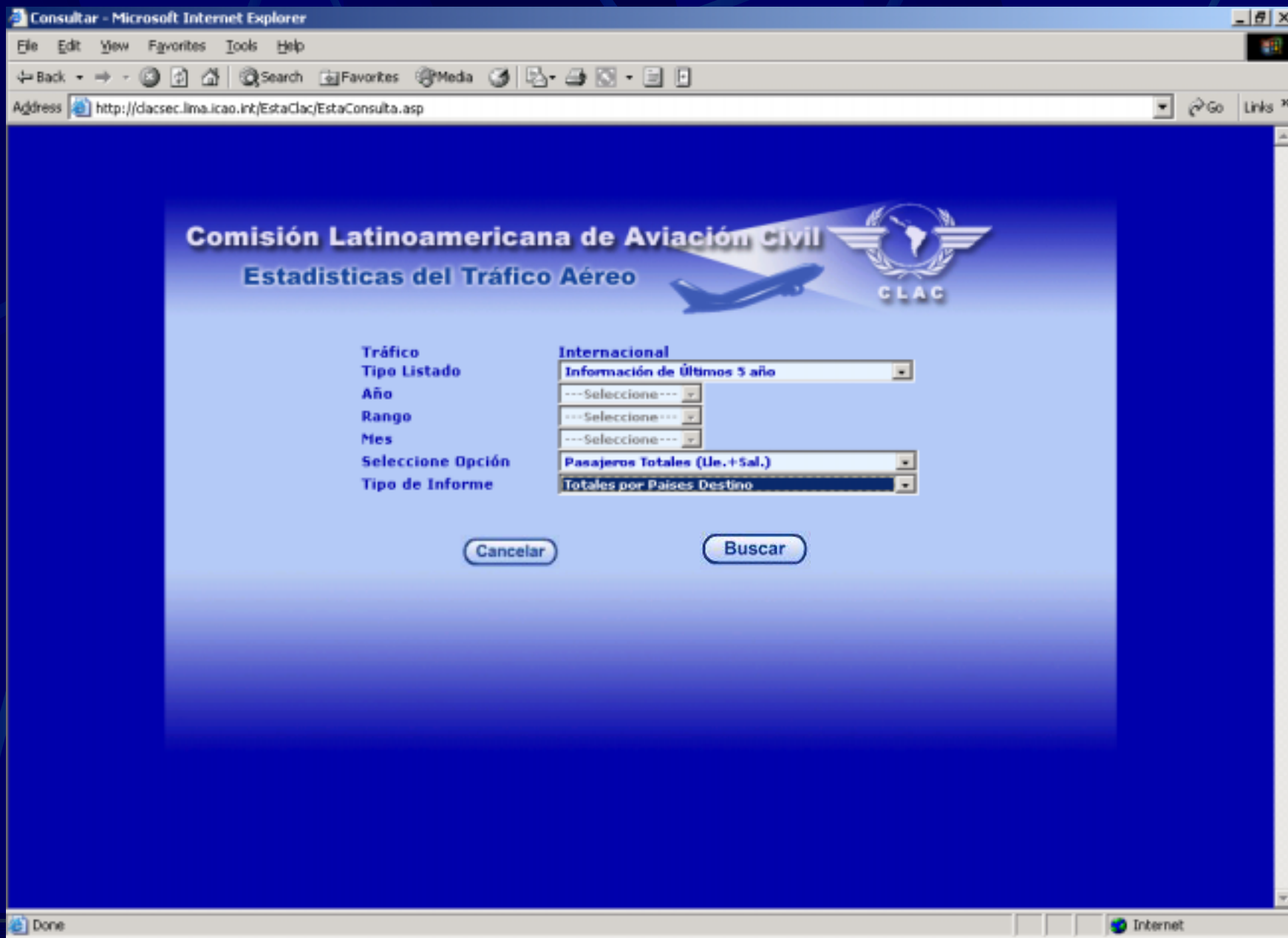












Resultado de Consulta - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Search Favorites Media Print View Source

Address http://dacsec.lima.icao.int/EstaClac/reporte_3.asp Go Links

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Estadísticas del Tráfico Aéreo



Tipo de Listado: INFORMACION DE LOS ULTIMOS 5 AÑOS

Tráfico : Internacional

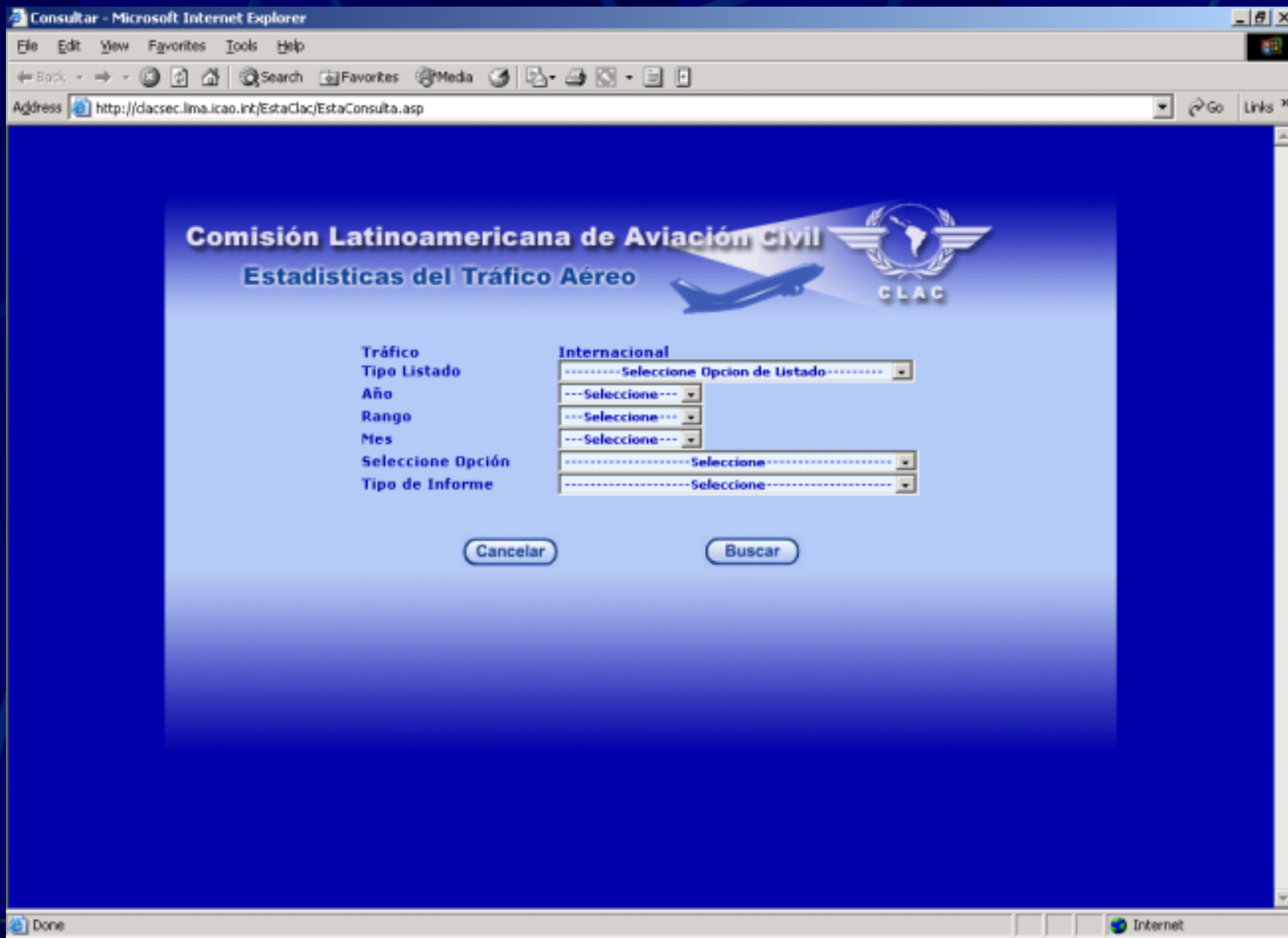
Tipo de Informe : TOTALES POR PAISES DESTINO

Selección : Pasajeros Totales (Lle.+Sal.)

Pais		Años					Totales
Origen	Destino	1999	2000	2001	2002	2003	
ARGENTINA	ALEMANIA	108169	129321	140861	130596	0	508947
	ANTILLAS HOLANDEASAS	8452	6548	1869	1246	0	16869
	ARUBA	5917	4822	1705	1389	0	18115
	AUSTRALIA	21574	31035	48484	34567	0	101093
	BOLIVIA	70133	68714	68883	56467	0	
	REP. DOMINICANA	33302	37906	0	46453	0	117653
	TRINIDAD Y TOBAGO	17002	17002	0	0	0	34004
Totales		46910838	48033771	38040299	39493495	0	172478403

<< Back

Local intranet



Recomendaciones:

Solicitar el apoyo de las autoridades de aviación civil para el desarrollo optimo del programa.

 Hacer uso adecuado y correcto de los códigos de las ciudades, aeropuertos y líneas aéreas.

Envío oportuno de los datos estadísticos a través del correo electrónico a la siguiente dirección:

clacsec@lima.icao.int

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil



IFIS Internet Flight Information Service

INTRODUCCION



■ INTRODUCCIÓN

■ OBJETIVO

■ DESCRIPCIÓN TÉCNICA

■ MÓDULOS

Dado el avance de la tecnología de la Información e Internet, y como una manera de suscribirse a la política digital del Gobierno de Chile, la DGAC pone a disposición de los usuarios de la aviación privada de un servicio que permita la planificación y preparación de un vuelo a través de Internet, en forma segura, oportuna y confiable.

El Sistema debería considerar:

- Estar orientado a la Aviación General, para sus vuelos en territorio nacional, en aeronaves chilenas y pilotos con licencia otorgado por la D.G.A.C.
- Estar disponible desde cualquier PC conectado a Internet, las 24 horas del día, los 365 días del año, en el sitio web www.dgac.cl
- Este sistema de Información de vuelo por Internet, deberá facilitar una planificación segura, permitiéndole el libre acceso a A IP-Chile, AIP -Map, NOTAMs, e Información Meteorológica.
- El sistema deberá mantener un registro de usuarios, con el propósito de obtener estadísticas de gestión aeronáutica.
- Este sistema, deberá cumplir con todos los requisitos y protocolos exigidos por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI.

Tomando en consideración todo lo anterior, se diseña **IFIS**, Internet Fligth Information Service.

IFIS Internet Flight Information Service



■ INTRODUCCION

■ OBJETIVO

■ DESCRIPCIÓN TÉCNICA

■ MÓDULOS

OBJETIVO

IFIS fue desarrollado como una herramienta que, aprovechando la tecnología de la información y cumpliendo los estándares OACI sirviera de ayuda al desarrollo de las operaciones aéreas.

El Sistema IFIS contempla cinco módulos:

AIP Chile
AIP Map
Notam
Metar
Plan de vuelo

La visión y concepción en su desarrollo, IFIS considera, autonomía funcional y operativa del usuario final ya sea este un piloto y/o su administrador, como un supervisor de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Le entrega al piloto todas las herramientas necesarias para efectuar en forma dinámica y segura la planificación y transmisión de su vuelo.

Al administrador le permite llevar un control efectivo de las operaciones aéreas manteniendo al día y en línea toda la información necesaria de optimización de la gestión de administración aeronáutica.

IFIS requiere necesariamente el registro al sistema del usuario, el que una vez validada su información en la Base de Datos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, le entrega vía email una clave de acceso.



Internet Flight Information Service

DESCRIPCION TECNICA



■ INTRODUCCION

■ OBJETIVO

■ DESCRIPCIÓN TÉCNICA

■ MÓDULOS

IFIS está desarrollado para ser instalado sobre un Sistema Operativo Linux

Su software de programación está basado en php y c++ principalmente. El Administrador de Base de Datos empleado para contener la información es MySql.

De lo anterior se desprende que la instalación sobre plataformas PC no significan para el administrador costos propios de licencias de desarrollo.

Software de 32-bit multitarea

Procesamiento en tiempo real

Compatibilidad con X.400 y X.500

Compatibilidad con protocolos de redes LAN sobre TCP / IP y X.25.

Software de Encriptación en la transmisión de la data

Software que asegura la consistencia de la información

Servicio continuo los 365 días las 24 horas.

Base de datos que mantiene las operaciones aéreas

Conectividad

Este sistema fue desarrollado bajo estándares según definiciones ISO y entrega a través de una compuerta computacional la información meteorológica, de notams y la información de operaciones de vuelo.

MODULOS



■ INTRODUCCION

■ OBJETIVO

■ DESCRIPCIÓN TÉCNICA

■ MÓDULOS

AIP-Chile

Módulo de IFIS que permite mantener actualizada en tiempo real los cambios que se introduzcan a la Información Aérea en Internet.

Los cambios los efectúa personal AIS en forma autónoma, gracias al editor diseñado para tal efecto.

Todos los cambios que el responsable haga quedan debidamente respaldados asegurando un control sobre la carga de datos en cuanto a su periodicidad y calidad.

AIP-Map

Módulo de IFIS que permite mantener en Internet la Información relativa a las aproximaciones y cartas de ayuda a la navegación.

El personal de AIS luego de actualizar los cambios, los envía vía ftp a Internet.



Internet Flight Information Service

MODULOS



■ INTRODUCCION

■ OBJETIVO

■ DESCRIPCIÓN TÉCNICA

■ MÓDULOS

NOTAM / METAR

IFIS permite obtener en tiempo real a través de Internet aquellos Notam que Deban ser de conocimiento para la planificación segura de las operaciones Aéreas.

Está información es diseminada a través de la Red Aeronáutica, desde la cual IFIS se conecta y obtiene la información haciendo lo necesario técnicamente Para que esta pueda estar disponible en forma segura y oportuna.

MODULOS



■ INTRODUCCION

■ OBJETIVO

■ DESCRIPCIÓN TÉCNICA

■ MÓDULOS

Plan de Vuelo

Este es sin duda el módulo mas relevante del Sistema, y tiene por objetivo permitir a los pilotos hacer su Plan de Vuelo desde cualquier lugar que tenga acceso a Internet, asegurando, en la transmisión de los datos, su consistencia y seguridad dado el modelo de encriptación que posee.

Dada que el módulo está orientado a la confección de Planes de vuelo, este Requiere que los usuarios se registren para tener acceso a esta facilidad.

El sistema valida en la Base e Datos de la DGAC, que la persona que se registra, tenga licencia de piloto.

Cuando la persona efectuó y envió su Plan de vuelo vía Internet, IFIS lo cambia de formato para reenviarlo a la red AFTN siguiendo los patrones De distribución definidos por la autoridad aeronáutica.

IFIS finalmente le envía copia de su Plan de vuelo vía email.

Latinoamérica y Corea
Cooperación en la Comunidad Internacional de Aviación Civil
Mensaje de la delegación de la República de Corea

01 de julio de 2004

Excelentísimo Señor Presidente César Aguilera Torres, distinguidos delegados, señoras y señores.

Ante todo, permítanme expresar mi más sincero agradecimiento al Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil por su amable invitación a la delegación de mi país para participar en esta importante reunión. Es un gran honor y un privilegio para nosotros estar aquí con todos ustedes y poder disfrutar de su cálida hospitalidad.

Durante mis cuarenta años de servicio exterior, de los cuales me retiré hace tres años, como Ministro de Relaciones Exteriores y Comercio, siempre estuve impresionado por la fuerte solidaridad que existe entre las comunidades de América Latina y del Caribe. Y hoy puedo sentir esa relación tan estrecha entre los delegados aquí presentes. Este espíritu cooperativo y amistoso que prevalece entre los países de América Latina y del Caribe es un valor enorme que seguramente llevará a toda Región hacia el crecimiento y la prosperidad.

Me complace mencionar que los países de América Latina y del Caribe han sido buenos amigos y han apoyado mucho a la República de Corea, y nuestra nación valora inmensamente los lazos de cooperación con América Latina. Las relaciones entre Corea y América Latina han experimentado un gran desarrollo en numerosas áreas desde que Corea comenzó sus relaciones diplomáticas con los países latinoamericanos, en los años 50.

La cooperación económica y el comercio bilateral entre Corea y América Latina ha tenido un aumento constante. El año pasado, el volumen de intercambio comercial fue de 13,4 millones de dólares, casi diez veces más que el volumen del año 1980. Las negociaciones referentes a la participación de Corea en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ya están en su fase final. Esperamos que la membresía de Corea en el BID prepare el camino para la rápida expansión de la cooperación económica entre Corea y América Latina.

Corea se está esforzando en mejorar la cooperación regional entre Asia del Este y América Latina. Como país coordinador del Foro para la Cooperación entre Asia y América Latina, Corea está realizando esfuerzos para hacer del Foro una institución de beneficio mutuo. En el ámbito internacional, Corea y los países de América Latina y del Caribe han colaborado entre sí. Creo que este apoyo mutuo continuará fortaleciéndose en el futuro.

Vayamos ahora al tema de la Aviación Civil. La Aviación Civil es un área de vital importancia para la Región de América Latina y del Caribe, dado que es una forma de superar los obstáculos geográficos para el comercio y la comunicación. No es ninguna coincidencia que existan muchos notables pioneros en el campo de la aviación civil en América Latina, incluyendo al brasileño Alberto Santos Dumont (quien realizó el primer vuelo en aeroplano oficialmente), al peruano Jorge Chávez (quien cruzó volando los Alpes) y al chileno Dagoberto Godoy (quien voló sobre la Cordillera de Los Andes, a finales del Siglo XIX).

En cuanto a Corea, a pesar de que su historia de aviación sea más corta, la aviación civil es igualmente importante para nuestro país. Los coreanos dependen mucho de los negocios internacionales y del comercio, y la aviación civil es una parte esencial en el desarrollo económico de Corea. De hecho, la Industria del Servicio Aéreo de Corea ha crecido tanto que, el año pasado, Corea tiene la undécima posición mundial en términos de kilómetros recorridos por pasajeros, la tercera posición en términos de carga transportada y la octava posición en cuanto a volumen total de tráfico.

El continuo crecimiento de Corea, como actor importante en la industria del transporte aéreo puede apreciarse en las inversiones que está realizando en las instalaciones y sistemas de seguridad de nuevos aeropuertos. La reciente apertura del Aeropuerto Internacional de Inchon, cerca de Seúl, equipado con tecnología avanzada y una capacidad anual de 100 millones de pasajeros, lo ha preparado para servir como el eje central de Asia Noreste.

Además, la República de Corea se ha dedicado a la búsqueda de la cooperación técnica con los países en vías de desarrollo. En 2001, Corea inició un programa de entrenamiento aeronáutico, integrando cursos en materias como *Dopper VOR System* (o Sistema Doppler VOR), *DGPS* (o Sistema de Diferenciación de Ubicación Global) y *Radar Approach Control* (o Control de Radar para Aterrizajes). Este programa sigue mejorándose y expandiéndose, permitiendo la participación de más aprendices provenientes de varios países en vías de desarrollo.

La República de Corea también está comprometida a cooperar con los países de América Latina y del Caribe en la promoción y el mayor desarrollo de la Aviación Civil en el marco de la misión de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI). Desde su ingreso a la OACI en 1952, Corea ha dado su completo apoyo y activa participación en los esfuerzos de la OACI para la promoción de la seguridad y el desarrollo organizado de la aviación civil internacional. El apoyo y la participación de la República de Corea en la OACI han sido fortalecidos aún más desde su elección como Miembro del Consejo en 2001, incluyendo el aumento de su contribución financiera a la Organización, lo que ha posicionado a Corea en 2004 como el séptimo mayor contribuyente.

A fin de continuar su contribución con el cumplimiento de la misión de la OACI, Corea ha decidido presentar su candidatura para la reelección como miembro de la Sección Tercera del Consejo, en el marco de la trigésima quinta Sesión de la Asamblea de la OACI, que se realizará en Montreal, en septiembre. El Gobierno de la República de Corea espera que los países miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil apoyen la candidatura de Corea, a través de una justa consideración a las relaciones amistosas con Corea, a las contribuciones de Corea dentro de la comunidad de aviación civil internacional y a su gran apoyo a las actividades de la OACI, así como a las metas de la representación equitativa y geográfica en el Consejo de la OACI.

Muchas gracias.



LA POSICIÓN DE PAKISTÁN EN EL CAMPO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

EXPOSICIÓN A CARGO DE

**MARISCAL PERVEZ AKHTAR NAWAZ
DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD
SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA
REPÚBLICA ISLÁMICA DEL PAKISTÁN**

Su Excelencia, Señor César Aguilera Torres, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Honorables Jefes de delegaciones y representantes, Damas y Caballeros.

Antes que nada quisiera felicitar de todo corazón al Comité organizador de este evento por su cuidadoso trabajo de preparación y por su remarcable hospitalidad y cordialidad.

Es un honor para mí presentar frente a esta distinguida audiencia una simple descripción de los esfuerzos realizados por mi país para promocionar un seguro, eficiente y económico transporte aéreo desde, hacia y a través del país, junto a una mención acerca del crecimiento de la industria del transporte aéreo en Pakistán.

Antes de comenzar quisiera presentar a ustedes mi país, Pakistán. Es un país maravilloso situado en Asia central, entre las latitudes 24 y 36 grados norte. Longitudinalmente se extiende entre los 61 hasta los 76 grados este. Sus vecinos son India al Este, China al Noreste, Irán al Oeste y Afganistán al Norte. El sur es bañado por las aguas del Océano Indico.

Pakistán es un país de verdes praderas, valles, inmensas montañas, y volcanes extintos. Posee la segunda montaña mas alta del mundo, el K2. Una red de ríos provenientes del deshielo de las altas montañas se dirige hacia el sur para desembocar en el Mar Árabe. Básicamente, Pakistán es un país agrícola aunque es de remarcar el creciente desarrollo de la industria especialmente en, las últimas dos décadas, al punto que se autoabastece en sus principales necesidades industriales, y llega a exportar gran parte de su producción.

Pakistán posee gran cantidad de centros turísticos y maravillosos paisajes, especialmente en los valles del norte del país.

Quisiera ahora hacer mención de las actividades relacionadas con la aviación en mi país.

Pakistán está ubicado en el centro de las rutas aéreas internacionales. Es de hecho la puerta de entrada al subcontinente indo-pakistaní, las republicas del Asia Central y la China. Esta estratégicamente situado al centro de las rutas aéreas entre Europa y el lejano Oriente; además conecta las rutas terrestres internacionales al sur del Himalaya.

En las ultimas dos décadas del Siglo XX asistimos a un progreso significativo de la aviación en el País. Han sido construidos nuevos aeropuertos y mejorados los antiguos, aumentando el número a 42, entre los cuales 10 son Internacionales. El modernísimo aeropuerto internacional Jinnah en Karachi es operacional desde el 1992. Un nuevo aeropuerto que es utilizado por 6 millones de pasajeros al año en la ciudad de Lahore fue inaugurado en el 2002. Otro nuevo aeropuerto en la Ciudad Capital, Islamabad, está en la última fase de diseño. Un nuevo aeropuerto internacional en la ciudad de Sialkot está siendo construido por empresas privadas esencialmente para transporte de mercaderías. Todos estos proyectos están siendo desarrollados al mismo tiempo que se renuevan las pistas e instalaciones de los todos los demás aeropuertos.

La reestructuración del espacio aéreo y de sus rutas, junto a la provisión de facilidades navegacionales han ayudado a mejorar la seguridad y el orden de nuestro espacio aéreo. La implementación de nueva tecnología aeronáutica de comunicación y control (siglas en inglés AC&C) ha asegurado cobertura radar total del territorio nacional con sistema automático conmutador de mensajes (siglas en inglés AMSS) sumado a la extensión de la cobertura VHF dentro y alrededor de sus límites laterales y verticales. El sistema AC&C ha mejorado notablemente el servicio de tráfico aéreo reduciendo separaciones.

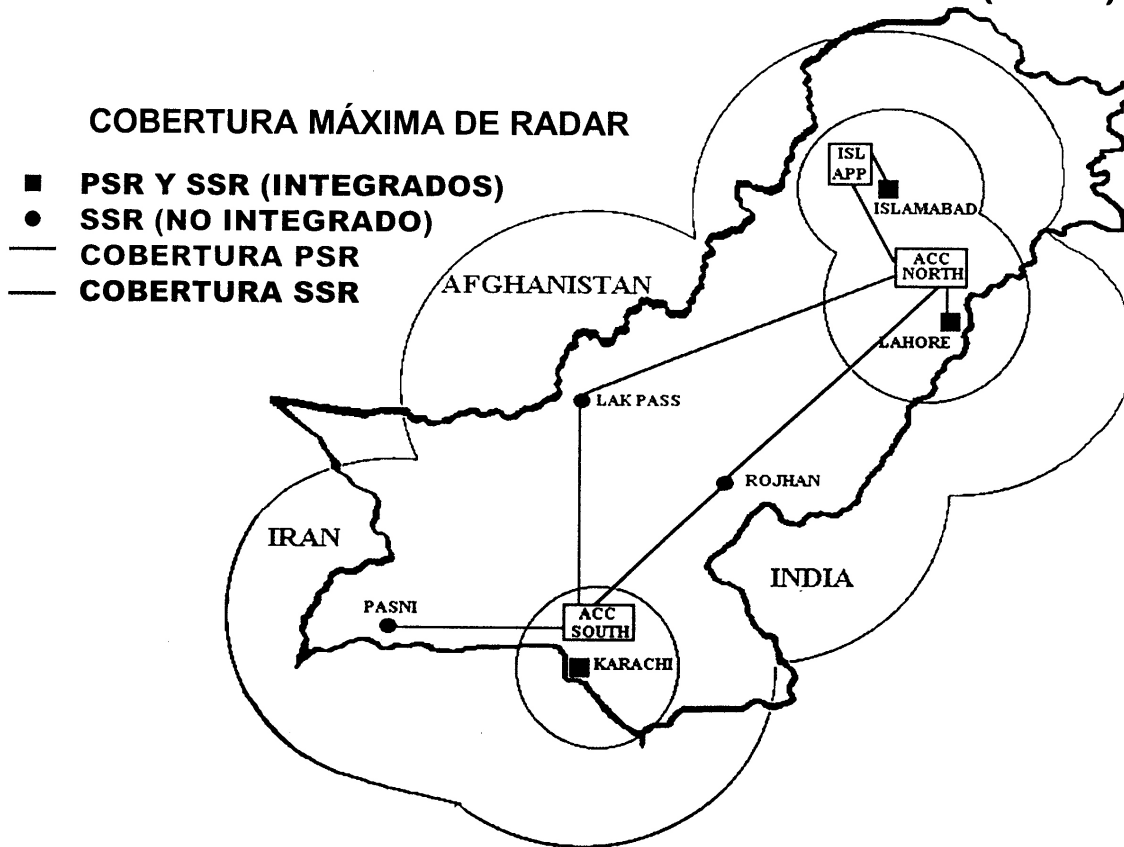
Pakistán es también uno de los constructores de la ruta Karakoram hacia China en los inicios de los 70'.

Durante el año 2000, Pakistán fue sede de la Conferencia IATA de Desarrollo Conjunto en la Ciudad de Karachi.

Esta Conferencia fue de gran importancia debido a la posición estratégica de privilegio de mi país. Los esfuerzos de la delegación Pakistán para establecer una ruta polar entre Nueva Delhi y Chicago han ahorrado cerca de 200NM sólo dentro del territorio de Pakistán. Estos 20-25 minutos de tiempo son de gran significado si calculados en términos de ahorro de combustible.



LA RED ATS DE LA AUTORIDAD SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL DEL PAKISTÁN (CAA)



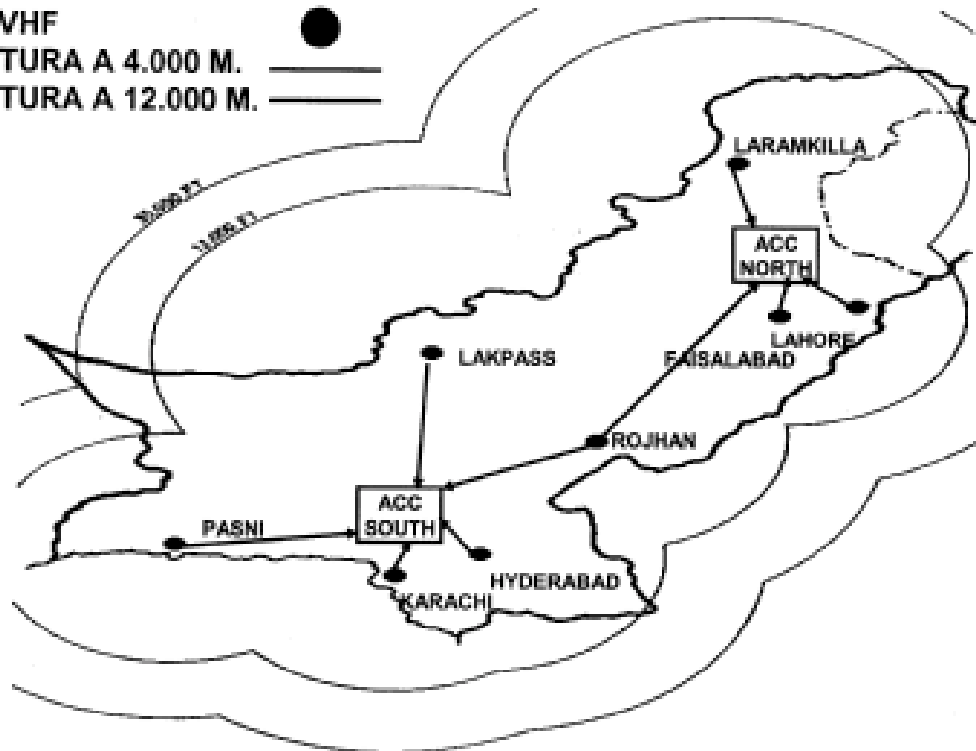
COBERTURA VHF RCAG

NORTE-SUR

1. SITIOS VHF

2. COBERTURA A 4.000 M. —●—

3. COBERTURA A 12.000 M. ———



Durante la crisis Afgana, Pakistán se esforzó por proveer asistencia máxima y seguro pasaje a todas las aerolíneas, a pesar de las grandes dificultades y presiones del momento. Para facilitar los vuelos a través de Afganistán, Pakistán desarrolló un esquema de vuelos localizado en forma tal que no se presenciaron conflictos o congestionamientos. En colaboración con ICAO, implementamos rutas de emergencia para circunnavegar Kabul y otros puntos de conflicto.

Pakistán denuncia y continúa a combatir toda forma de terrorismo en el mundo. La seguridad en tierra, en los aeropuertos y durante el vuelo responde a la normativa y recomendaciones de ICAO. Durante la guerra de Irak, se mantuvo una gran colaboración con las oficinas regionales de ICAO y IATA utilizando las rutas aéreas de contingencia Asia-Medio Oriente-Europa-2003 para evitar posibles interrupciones.

Un sistema VSAT y conectividad AFTN ha sido establecido conectando Pakistán con los Estados del Asia Central e Irán. Estos sistemas facilitarán el uso de la nueva ruta polar para el transporte aéreo de carga.

Siendo un miembro signatario de la convención ICAO, Pakistán es consciente de sus responsabilidades. Todos los protocolos, artículos y modificaciones han sido firmados o están en proceso de serlo.

Pakistán se encuentra en posición ventajosa en relación a sus compromisos con el sector aéreo. Posee la legislación y el marco jurídico necesario para facilitarla. Las leyes de Navegación Aérea y las ordenes sobre seguridad aérea proveen los detalles necesarios para el otorgamiento, renovación y

revalidación de los certificados y licencias. La oficina de licencias aéreas esta certificada en ISO 9001-2000. Los datos de cada licencia están automatizados y almacenados electrónicamente.

La Autoridad sobre la Aviación Civil del Pakistán (CAA) en colaboración con COSCAP-SA realizo un curso de entrenamiento en tres fases durante el 2002 para cumplir con los requisitos de Certificación de Aeródromos como estipulado por el artículo 4 de la normativa ICAO ANNEX-14 y recomendaciones sugeridas en DOC-9774. Pakistán también recibió asistencia de COSCAP para el desarrollo de GPS no-precisión procedimientos para los aeropuertos de Quetta y Lahore. Esto será extendido a los demás aeropuertos. El país esta también equipado con otras tecnologías aéreas y de comunicación como VOR'S, DME'S, NDB'S en todas sus rutas.

Al momento se evaluó la instalación de sistemas ADS y CPDLC para mejorar todavía el control terrestre y las comunicaciones. Se está estudiando la provisión de comunicaciones satelitales y sistemas de monitoreo en línea con los planes de transición regionales y globales de ICAO.

Siendo Pakistán activo en el desarrollo de sistemas CNS-ATM, ha marcado un hito en el sistema convencional gracias al diseño rutas FANS (Future Air Navigation System). La total implementación de los sistemas CNS-ATM se concluirá probablemente en el 2010. **En su etapa inicial**, el campo aéreo y la información de ruta aérea será convertida al Sistema Mundial Geodésico (WGS-84). Otras áreas serán fornidas con la instalación de sistemas de control automático y sistemas de comunicaciones CPDLC, aumento de las señales GNSS para la guía aérea durante el despegue y aterrizaje. **En su Fase 2**, durante el año 2006 hasta el 2010 será instalada una red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) que pondrá el país en condiciones de implementar completamente el sistema CNS-ATM. Si bien Pakistán no posee problemas de congestión del espacio aéreo o de capacidad, la Autoridad sobre la Aviación Civil del Pakistán trabaja en conjunto con IATA e ICAO Asia-Pacífico para desarrollar rutas RNP. Sistemas RVSM han sido ya instalados en el país.

Pakistán sigue una política de Cielos abiertos para el transporte de cargo y una política de cielos abiertos selectiva para tráfico de pasajeros, basada sobre los principios de reciprocidad y bilateralidad. El País firmó acuerdos de servicios aéreos bilaterales con 90 países. Mientras que 28 aerolíneas internacionales aterrizan en Pakistán, 52 vuelan sobre el territorio Nacional regularmente.

Los vuelos no regulares y charter se pueden contar por centenares.

Estimadas Damas y caballeros, esto es sólo un pequeño resumen de Pakistán en el campo de transportación aérea. Pueden encontrar más detalles en el catálogo que, desafortunadamente, está escrito sólo en inglés. Sin embargo, estoy seguro que una vez traducido en vuestras lenguas particulares, dará una profunda visión de nuestros esfuerzos para ser de servicio al transporte aéreo global.

Finalmente quisiera concluir diciendo que Pakistán es consciente de sus responsabilidades internacionales y continuará a promover un seguro, eficiente, ordenado y económico tráfico aéreo en todos sus aeropuertos y en su espacio aéreo. Aun más, una perfecta cooperación con nuestros vecinos bajo la tutela de ICAO nos llevará a mejorar aún más el escenario de esta "aldea global del transporte aéreo".

Con su reelección en el Consejo de ICAO, Pakistán será en condiciones de servir la comunidad mundial en general y el transporte aéreo en particular. Por consiguiente les solicito considerar la reelección de Pakistán como miembro del Consejo en la Categoría III considerando su prolongada candidatura desde 1974 y los servicios prestados por ella.

Esto es todo, damas y caballeros. Les agradezco por escucharme pacientemente e interesadamente.

Muchas Gracias.

INDONESIA



ANTECEDENTES

- Desde 1962-2001 hubo activamente involucrado en formulando regulaciones trafico aereo internacional en Consejo de OACI Parte III
- Ocupa un rol importante en cooperacion regional bajo auspicios OACI

GEOGRAFIA

- Posicion strategico que se conecta Norte-Sur (Japon-Australia) & Oriente-Occidente (Asia/Paficio-Europea)
- Archipielago con 17,508 islas
- Extendido 5120 km desde oriente-occidente y 1760 km desde norte-sur
- 2940 mm x 600 mm de ancho espacio aereo

ROLES IMPORTANTES

- *Area Routing 2 (AR-2)* se cubre Asia y Pacifico, se sirve como Primer Prioridad
- *AR-9* se cubre traffico oceanico de alta densidad
- *AR-4* se cubre Asia, Medio Oriente y Europea
- *AR-1* se cubre Asia, Africa y Medio Oriente

ROLES IMPORTANTES

- Uno de los países fabricantes de aviones en mundo
- Tiene 26 aeropuerto internacional que aloja 25 millones pasajeros annualmente
- Restructuriza ruta aerea a Europea, Medio Oriente y Asia via Sur Himalaya (EMARSHH) bajo programa bandera de OACI

CANDIDATURA

- Presentarse como ser miembro de Consejo OACI Parte III para periodo de 2004-2007
- **Se propone un intercambio de apoyo con las candidaturas de los paises de la CLAC.**

GRACIAS POR SU ATENCION
THANK YOU

TERIMA KASIH

INDONESIA



HISTORICAL BACKGROUND

- Since 1962-2001 had been actively involved in formulating international air traffic regulations at Council of ICAO under Part III
- Plays an important roles in regional cooperation under auspices of ICAO

GEOGRAPHY

- Strategic position that connects North-South (Japan-Australia)& East-West (Asia/Pacific-Europe)
- Archipelago with 17,508 islands
- Stretched 5120 km from east to west
- Stretched 1760 km from north to south
- 2940 nm x 600 nm wide airspace

IMPORTANT ROLES

- Area Routing 2 (AR-2) covers Asia and Pacific, serves as Primary Priority
- AR-9 which covers high-density oceanic traffic
- AR-4 covers Asia, Middle-East and Europe
- AR-1 covers Asia, Africa and Middle East

- One of aircraft-manufacturer countries in the world
- Hosts of 26 International Airports that could accommodate 25 million passengers annually
- Under ICAO flag program restructures the airline route to Europe, Middle East, Asia through South Himalaya (EMARSSH)

CANDIDACY

- Runs for member of the Council of ICAO under Part III period 2004-2007
- Proposes co-supporting scheme with LACAC Country candidacies